Raccolta della giurisprudenza

SENTENZA DELLA CORTE (Ottava Sezione)

5 giugno 2025*

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo internazionale – Convenzione di Montreal – Responsabilità dei vettori aerei – Articolo 19 – Danno derivante dal ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci – Articolo 31, paragrafo 2 – Termini per la presentazione dei reclami – Reclamo anteriore alla data in cui i bagagli di cui trattasi sono stati messi a disposizione della persona avente diritto alla consegna»

Nella causa C-292/24,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Landgericht Frankfurt am Main (Tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania), con decisione del 2 gennaio 2024, pervenuta in cancelleria il 25 aprile 2024, nel procedimento

AD

contro

Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal,

LA CORTE (Ottava Sezione),

composta da S. Rodin (relatore), presidente di sezione, N. Piçarra e O. Spineanu-Matei, giudici,

avvocato generale: M. Szpunar

cancelliere: A. Calot Escobar

vista la fase scritta del procedimento,

considerate le osservazioni presentate:

– per AD, da M. Hotes, Rechtsanwalt;

– per la Commissione europea, da G. von Rintelen e N. Yerrell, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

* Lingua processuale: il tedesco.

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 31, paragrafo 2, seconda frase, della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38) (in prosieguo: la «convenzione di Montreal»), entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione europea, il 28 giugno 2004.

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra AD, un passeggero aereo, e l'Iberia Líneas Aéreas de España SA Operadora Unipersonal (in prosieguo: l'«Iberia»), una compagnia aerea, in merito alla responsabilità di quest'ultima per il danno derivante dal ritardo nel trasporto aereo di bagagli di AD e delle persone che viaggiavano con lui.

Contesto normativo

Convenzione di Montreal

3 Ai sensi del terzo considerando della convenzione di Montreal, gli Stati parti di quest'ultima riconoscono «l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione».

4 Il quinto considerando di tale convenzione enuncia che «l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale per mezzo di una nuova convenzione rappresent[a] il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi».

5 L'articolo 19 della convenzione di Montreal, intitolato «Ritardo», prevede quanto segue:

«Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle».

6 L'articolo 31 della stessa convenzione, intitolato «Termini per la presentazione dei reclami», così dispone:

«1. Il ricevimento senza riserve del bagaglio consegnato o della merce da parte della persona avente diritto alla consegna costituisce, salvo prova contraria, presunzione che gli stessi sono stati consegnati in buono stato e conformemente al titolo di trasporto o alle registrazioni con altri mezzi di cui all'articolo 3, paragrafo 2, e all'articolo 4, paragrafo 2.

2. In caso di danno, la persona avente diritto alla consegna deve, appena constatato il danno, presentare reclamo al vettore immediatamente e comunque entro sette giorni dalla data del ricevimento, in caso di bagaglio consegnato, ed entro quattordici giorni dalla data di ricevimento,

in caso di merce. In caso di ritardo, il reclamo deve essere inoltrato entro ventuno giorni dalla data in cui il bagaglio o la merce sono stati messi a sua disposizione.

3. Il reclamo deve avere forma scritta ed essere presentato o inviato entro i predetti termini.

4. In mancanza di reclamo nei predetti termini, si estinguono le azioni nei confronti del vettore, salvo in caso di frode da parte di quest'ultimo».

Diritto dell'Unione

7 Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (GU 1997, L 285, pag. 1), come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002 (GU 2002, L 140, pag. 2), «[l]a responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

8 Il 15 dicembre 2021 AD e altre due persone hanno effettuato un volo, prenotato con Iberia, da Francoforte sul Meno (Germania) a Panama City (Panama) con scalo a Madrid (Spagna). Poiché i loro bagagli non sono arrivati a Panama City in tempo utile, AD, lo stesso giorno, ha denunciato la perdita di tali bagagli e ha contattato telefonicamente il servizio di ricerca dei bagagli dell'Iberia.

9 A causa di tale situazione, AD e le persone che viaggiavano con lui hanno rinviato il seguito del loro viaggio e AD ha dichiarato, in un modulo di contatto dell'Iberia, che essi desideravano essere contattati personalmente da tale compagnia entro il 18 dicembre 2021, altrimenti avrebbero acquistato attrezzature sostitutive e proseguito il loro viaggio. In assenza di risposta da parte dell'Iberia, essi hanno acquistato tali attrezzature sostitutive. È solo dopo l'acquisto di queste ultime che detti bagagli sono stati consegnati a Panama City, il 20 dicembre 2021.

10 Con ricorso proposto dinanzi all'Amtsgericht Frankfurt am Main (tribunale circoscrizionale di Francoforte sul Meno, Germania), AD ha chiesto all'Iberia, in forza dei propri diritti nonché di quelli cedutigli dalle persone che viaggiavano con lui, il rimborso del costo di dette attrezzature sostitutive, delle spese di viaggio e del prezzo dei biglietti per un volo sostitutivo.

11 Con sentenza del 30 gennaio 2023, tale giudice ha respinto il ricorso con la motivazione che il termine di presentazione del reclamo previsto all'articolo 31, paragrafo 2, seconda frase, della convenzione di Montreal non era stato rispettato e non era applicabile neppure l'eccezione prevista all'articolo 31, paragrafo 4, di tale convenzione.

12 AD ha proposto appello avverso tale sentenza dinanzi al Landgericht Frankfurt am Main (tribunale del Land, Francoforte sul Meno, Germania), giudice del rinvio.

13 AD ritiene che la dichiarazione con cui ha intimato all'Iberia di contattarlo entro il 18 dicembre 2021 abbia costituito un reclamo anticipato con cui ha informato debitamente l'Iberia del danno imminente e rispettato il termine previsto all'articolo 31, paragrafo 2, seconda frase, della convenzione di Montreal. Dato che l'Iberia sapeva che AD non era stato personalmente contattato entro il termine fissato da quest'ultimo e che, a tale data, i bagagli in

questione non erano stati consegnati, essa sarebbe già stata a conoscenza del verificarsi di un danno ai sensi di tale disposizione nella suddetta data. Non sarebbe stato quindi necessario fissare un nuovo termine dopo la consegna di tali bagagli.

14 L'Iberia ritiene, per contro, che solo dopo la consegna dei suddetti bagagli possa essere realmente valutato il verificarsi di un danno.

15 In tali circostanze, il Landgericht Frankfurt am Main (tribunale del Land, Francoforte sul Meno) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte la seguente questione pregiudiziale:

«Se l'articolo 31, paragrafo 2, seconda frase, della convenzione di Montreal costituisca un termine di decadenza assoluto e se debba imperativamente essere interpretato nel senso che il reclamo deve essere presentato entro ventuno giorni dalla ricezione del bagaglio, o se tale reclamo possa avvenire anche prima della restituzione del bagaglio».

Sulla questione pregiudiziale

16 Con la sua questione, il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 31, paragrafo 2, seconda frase, della convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che un reclamo dovuto a un ritardo nel trasporto di bagagli deve assolutamente essere presentato entro un termine di 21 giorni a decorrere dalla data in cui i bagagli di cui trattasi sono stati messi a disposizione della persona avente diritto alla consegna o nel senso che tale reclamo può essere effettuato prima di detta data.

17 A riguardo, si deve ricordare che, in forza dell'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97, come modificato dal regolamento n. 889/2002, la responsabilità di un vettore aereo dell'Unione europea in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata da tutte le pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal.

18 Di conseguenza, dalla data di entrata in vigore della convenzione di Montreal per quanto riguarda l'Unione, vale a dire il 28 giugno 2004, le disposizioni di tale convenzione fanno parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione e la Corte è competente a statuire in via pregiudiziale sulla loro interpretazione (v., in tal senso, sentenza del 17 febbraio 2016, Air Baltic Corporation, C-429/14, EU:C:2016:88, punti 22 e 23 e giurisprudenza citata).

19 Per quanto riguarda una siffatta interpretazione, l'articolo 31 della convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, del 23 maggio 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, pag. 331), che rispecchia le norme di diritto internazionale consuetudinario le cui disposizioni fanno parte dell'ordinamento giuridico dell'Unione, precisa che un trattato deve essere interpretato in buona fede, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo (sentenza del 20 ottobre 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, punto 22 e giurisprudenza citata).

20 A tale proposito, risulta, anzitutto, dal testo dell'articolo 31, paragrafo 2, seconda frase, della convenzione di Montreal che, in caso di ritardo nel ricevimento dei bagagli o delle merci, la persona avente diritto alla consegna è tenuta a comunicare il proprio reclamo al vettore entro 21 giorni dalla data in cui il bagaglio o la merce di cui trattasi sono stati messi a sua disposizione.

21 Se è vero che tale disposizione stabilisce un termine di decadenza di 21 giorni a decorrere dalla data della messa a disposizione dei bagagli per presentare un tale reclamo, essa stabilisce soltanto l'ultimo giorno del termine dopo il quale non è più possibile, in linea di principio, effettuare validamente tale reclamo. Un'interpretazione letterale del testo di tale disposizione suggerisce che detto reclamo può essere effettuato in qualsiasi momento tra la constatazione di un ritardo nella consegna di bagagli o di merci e la scadenza di tale termine, e quindi anche prima di tale data.

22 In tali circostanze, è necessario constatare che, sebbene l'articolo 31, paragrafo 2, della convenzione di Montreal non preveda esplicitamente la possibilità di effettuare un reclamo prima della data della messa a disposizione dei bagagli di cui trattasi, tale disposizione può essere interpretata nel senso che un reclamo in forza di quest'ultima può essere effettuato prima di detta data.

23 Occorre poi stabilire se tale interpretazione tratta dalla formulazione dell'articolo 31, paragrafo 2, seconda frase, della convenzione di Montreal sia corroborata dal contesto in cui si inserisce detta disposizione.

24 A tal riguardo, si deve rilevare, in primo luogo, che l'articolo 31, paragrafo 1, della convenzione di Montréal prevede che il ricevimento senza riserve del bagaglio registrato da parte della persona avente diritto alla sua consegna costituisce, salvo prova contraria, presunzione che lo stesso è stato consegnato in buono stato e conformemente al titolo di trasporto o alle registrazioni con altri mezzi di cui all'articolo 3, paragrafo 2, della convenzione stessa.

25 Pertanto, lo scopo di un reclamo come quello di cui trattasi nel procedimento principale, trasmesso a un vettore aereo da un passeggero, consiste nel rendere nota a tale vettore la circostanza che i bagagli registrati non sono stati consegnati in buono stato e/o conformemente al titolo di trasporto o alle registrazioni effettuate con altri mezzi di cui all'articolo 3, paragrafo 2, di detta convenzione (v., in tal senso, sentenza del 12 aprile 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punto 50), in particolare per quanto riguarda il momento in cui una siffatta consegna doveva aver luogo.

26 In secondo luogo, ai sensi dell'articolo 19, prima frase, della convenzione di Montreal, «[i]l vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci».

27 Ne consegue che l'articolo 31, paragrafo 1, di tale convenzione, letto alla luce dell'articolo 19, prima frase, della stessa convenzione, deve essere interpretato nel senso che un reclamo effettuato dal passeggero interessato, come quello oggetto del procedimento principale, è diretto a informare il vettore aereo dell'esistenza del danno derivante da un ritardo nel trasporto aereo di bagagli o di merci (v., per analogia, sentenza del 12 aprile 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punto 52).

28 È quindi giocoforza constatare che dal contesto in cui si inserisce l'articolo 31, paragrafo 2, seconda frase, della convenzione di Montreal risulta parimenti che il danno derivante da un ritardo nel trasporto aereo di bagagli deve poter essere segnalato al vettore aereo sin dal momento in cui il passeggero interessato viene a conoscenza di tale ritardo ed entro 21 giorni dalla data in cui tali bagagli saranno stati messi a sua disposizione, senza che tale passeggero debba attendere che detti bagagli siano messi a sua disposizione.

29 Tale constatazione è peraltro confermata dal fatto che, come risulta dall'articolo 19, seconda frase, della convenzione di Montreal, il vettore non è responsabile del danno causato da ritardo se dimostri che egli stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle.

30 Infatti, come rilevato, in sostanza, dal giudice del rinvio nella domanda di pronuncia pregiudiziale, la comunicazione, al vettore interessato, di un reclamo relativo a un ritardo nel trasporto di bagagli prima della data in cui i bagagli di cui trattasi sono messi a disposizione del loro destinatario è di natura tale da consentire a detto vettore di raccogliere il più rapidamente possibile gli elementi necessari per poter fornire una prova di questo tipo e di essere quindi esonerato dalla responsabilità in forza di tale disposizione.

31 Infine, l'interpretazione di cui al punto 22 della presente sentenza è parimenti conforme agli obiettivi perseguiti dalla convenzione di Montreal. Infatti, gli Stati parti della stessa, riconoscendo «l'importanza di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale e la necessità di garantire un equo risarcimento secondo il principio di riparazione», ai sensi del terzo considerando di tale convenzione, hanno deciso di prevedere un regime di responsabilità oggettiva dei vettori aerei. Un siffatto regime implica, come risulta dal quinto considerando della convenzione, un «giusto equilibrio degli interessi» dei vettori aerei e dei passeggeri [v., in tal senso, sentenza del 6 luglio 2023, Austrian Airlines (Cure di primo soccorso a bordo di un aeromobile), C-510/21, EU:C:2023:550, punto 25 e giurisprudenza citata].

32 Orbene, un'interpretazione dell'articolo 31, paragrafo 2, seconda frase, di detta convenzione che escludesse la possibilità, per i passeggeri interessati, di presentare un reclamo dovuto a un ritardo nel trasporto dei bagagli prima della data in cui i loro bagagli sono stati messi a loro disposizione pregiudicherebbe tale equilibrio assoggettando l'adempimento della formalità di reclamo a una condizione ulteriore non necessaria, e sarebbe peraltro contraria agli interessi dei vettori, come risulta dal punto 30 della presente sentenza.

33 Da quanto precede emerge che occorre rispondere alla questione sollevata dichiarando che l'articolo 31, paragrafo 2, seconda frase, della convenzione di Montreal deve essere interpretato nel senso che un reclamo dovuto a un ritardo nel trasporto di bagagli può essere effettuato prima della data in cui i bagagli di cui trattasi sono stati messi a disposizione del loro destinatario.

Sulle spese

34 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Ottava Sezione) dichiara:

L'articolo 31, paragrafo 2, seconda frase, della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di quest'ultima con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001,

deve essere interpretato nel senso che:

un reclamo dovuto a un ritardo nel trasporto di bagagli può essere effettuato prima della data in cui i bagagli di cui trattasi sono stati messi a disposizione del loro destinatario.

Firme