CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
JÁN MAZÁK
presentate il 26 gennaio 2010 [1]

1. Il Juzgado de lo Mercantil n. 4 de Barcelona (Quarta Sezione del Tribunale commerciale di Barcellona) (Spagna) ha sottoposto alla Corte di giustizia la seguente questione pregiudiziale:

«Se la limitazione di responsabilità prevista dall'art. 22, n. 2, della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999, comprenda i danni sia materiali sia morali derivanti dalla perdita del bagaglio».

2. Il giudice del rinvio ritiene che la soluzione di tale questione da parte della Corte di giustizia sia necessaria al fine di poter statuire sull'azione di risarcimento per la perdita di una valigia del sig. Axel Walz avviata da quest'ultimo nei confronti della compagnia aerea Clickair SA (in prosieguo: la «compagnia Clickair»).

3. La valigia è stata smarrita il 4 giugno 2007, in occasione di un volo in partenza da Barcellona e diretto a Oporto, effettuato dalla compagnia Clickair. Il sig. Walz ha consegnato la valigia su tale volo, ma, al suo arrivo a Oporto, il bagaglio non gli è stato riconsegnato.

4. Il sig. Walz ha chiesto un risarcimento complessivo pari ad EUR 3 200, di cui EUR 2 700 a titolo di controvalore del bagaglio smarrito e EUR 500 per i danni morali causati dal detto smarrimento. La compagnia Clickair contesta la quantificazione del risarcimento chiesto, in quanto supera la limitazione di responsabilità in caso di perdita del bagaglio prevista dall'art. 22, n. 2, della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Montreal il 28 maggio 1999 (in prosieguo: la «Convenzione di Montreal»).

5. Osservando che la Convenzione di Montreal non opera una distinzione in funzione del tipo di danno cui si collega la

1 — Lingua originale: il francese.

responsabilità del vettore, il giudice del rinvio parte dal presupposto che la limitazione di responsabilità del vettore dovrebbe comprendere i danni sia morali che materiali. Tuttavia, il detto giudice segnala che sono possibili varie interpretazioni dell'art. 22, n. 2, della Convenzione di Montreal. Esso attira l'attenzione, in particolare, sulla decisione del 2 luglio 2008 dell'Audiencia Provincial de Barcelona, secondo cui la limitazione di responsabilità in caso di perdita del bagaglio prevista dall'art. 22, n. 2, della Convenzione di Montreal non si riferirebbe alla somma complessiva dei danni materiali e morali; infatti, secondo tale decisione, il danno materiale, da un lato, sarebbe assoggettato ad un limite, mentre il danno morale, dall'altro, sarebbe circoscritto da un altro limite, di pari ammontare [2].

6. Hanno presentato osservazioni scritte dinanzi alla Corte la ricorrente nella causa principale e la Commissione. La convenuta nella causa principale ha chiesto alla Corte di indire un'udienza, che si è tenuta il 10 dicembre 2009, in presenza dei rappresentanti della convenuta nella causa principale e della Commissione.

2 — Nel corso dell'udienza che si è tenuta dinanzi alla Corte, il rappresentante della parte convenuta nella causa principale ha reso noto che l'Audiencia Provincial de Barcelona avrebbe cambiato il proprio approccio al riguardo, nel senso che la limitazione di responsabilità comprende sia i danni morali sia quelli materiali.

Contesto normativo

La Convenzione di Montreal

7. La Convenzione di Montreal [3] è il risultato della Conferenza diplomatica internazionale di diritto aeronautico che si è tenuta a Montreal dal 10 al 28 maggio 1999. Tale Convenzione è stata sottoscritta dalla Comunità il 9 dicembre 1999 sulla base dell'art. 300, n. 2, CE, e successivamente approvata con decisione del Consiglio 5 aprile 2001 [4]. Per quanto riguarda la Comunità, la Convenzione è entrata in vigore il 28 giugno 2004.

8. Dal preambolo della Convenzione di Montreal risulta che gli Stati parti hanno riconosciuto «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».

9. Gli artt. 17-37 della Convenzione di Montreal costituiscono il capitolo III, intitolato «Responsabilità del vettore e entità del risarcimento per danni».

3 — La Convenzione è stata redatta in francese, inglese, arabo, cinese, spagnolo e russo; ciascuna versione fa ugualmente fede.

4 — GU L 194, pag. 38. Il testo della Convenzione è allegato alla decisione.

10. La responsabilità del vettore in caso di perdita dei bagagli consegnati è sancita dall'art. 17, n. 2, della Convenzione, nei seguenti termini:

«Il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati. Tuttavia la responsabilità del vettore è esclusa se e nella misura in cui il danno derivi esclusivamente dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco. (…)».

11. Tuttavia, la responsabilità del vettore è limitata. L'art. 22, n. 2, della Convenzione di Montreal prevede quanto segue:

«Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1 000 diritti speciali di prelievo per passeggero, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione».

Regolamento (CE) n. 2027/97

12. Le disposizioni della Convenzione di Montreal sulla responsabilità del vettore aereo sono state incorporate dal regolamento (CE) del Consiglio 9 ottobre 1997, n. 2027, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli [5] (in prosieguo: il «regolamento n. 2027/97») [6], che è stato modificato, a tal fine, dal regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 13 maggio 2002, n. 889 [7].

13. L'art. 3, n. 1, del regolamento n. 2027/97 così recita:

«La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal».

5 — GU L 285, pag. 1.

6 — Disposizioni di tal genere esistono anche con riferimento alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare. Si tratta del regolamento (CE) del Parlamento europeo e del Consiglio 23 aprile 2009, n. 392, relativo alla responsabilità dei vettori che trasportano passeggeri via mare in caso di incidente (GU L 131, pag. 24), il quale ha introdotto nel diritto comunitario il protocollo del 2002 della Convenzione di Atene del 1974, relativa al trasporto via mare dei passeggeri e del loro bagaglio.

7 — GU L 140, pag. 2.

Valutazione

14. Dato che la presente questione pregiudiziale verte sull'interpretazione di disposizioni di un trattato internazionale, è opportuno, in limine, ricordare due elementi estrapolati dalla giurisprudenza della Corte che, a mio giudizio, sono importanti al fine di risolvere la questione pregiudiziale sottoposta.

15. In primo luogo, la Convenzione di Montreal, in quanto accordo concluso in base all'art. 300, n. 2, CE, forma parte integrante dell'ordinamento giuridico comunitario, e pertanto la Corte è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale sulla sua interpretazione [8].

16. In secondo luogo, la Convenzione di Montreal, in quanto trattato internazionale, deve essere interpretata non soltanto alla stregua dei termini in cui è redatta, ma anche alla luce dei suoi obiettivi. Gli artt. 31 delle Convenzioni di Vienna 23 maggio 1969, sul diritto dei trattati, e 21 marzo 1986, sul diritto dei trattati tra Stati e organizzazioni internazionali o tra organizzazioni internazionali, che codificano il diritto internazionale consuetudinario in materia, precisano, a questo proposito, che un trattato dev'essere interpretato in buona fede, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto, ed alla luce del suo oggetto e del suo scopo [9]. In proposito, si deve aggiungere che l'interpretazione della Convenzione di Montreal data dalla Corte di giustizia dovrebbe contribuire all'applicazione uniforme della Convenzione non soltanto nell'ambito dell'Unione europea, ma anche tra tutti gli Stati contraenti.

17. Occorre inoltre rammentare che le norme sulla responsabilità del vettore aereo inserite nel capo III della Convenzione di Montreal, la quale, in generale, contiene disposizioni imperative, non sono esaustive [10]. Le disposizioni di tale capitolo sanciscono i principi di base che disciplinano la responsabilità del vettore aereo, come, in particolare, i fatti giuridici che fanno sorgere la responsabilità, le cause di esonero e le limitazioni di responsabilità. Il compito di disciplinare le altre questioni legate alla responsabilità è lasciato agli ordinamenti nazionali.

18. Nel caso di specie, la questione pregiudiziale sottoposta richiama l'attenzione della Corte sulla responsabilità in cui incorre il vettore aereo per il danno causato dalla perdita dei bagagli, e, in particolare, sulle limitazioni di tale responsabilità.

8 — V., in tal senso, sentenze 30 aprile 1974, causa 181/73, Haegeman (Racc. pag. 449, punto 5); 30 settembre 1987, causa 12/86, Demirel (Racc. pag. 3719, punto 7); 10 gennaio 2006, causa C-344/04, IATA e ELFAA (Racc. pag. I-403, punto 36); 10 luglio 2008, causa C-173/07, Emirates Airlines (Racc. pag. I-5237, punto 43), e 22 dicembre 2008, causa C-549/07, Wallentin-Hermann (Racc. pag. I-11061, punto 28).

9 — V., in tal senso, sentenze 20 novembre 2001, causa C-268/99, Jany e a. (Racc. pag. I-8615, punto 35), e 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA (cit. supra alla nota 6, punto 40).

10 — È giocoforza constatare che il carattere frammentario della regolamentazione è tipico dei trattati internazionali di questo tipo.

19. La responsabilità civile qui in esame implica sempre l'esistenza di un danno collegato ad un fatto giuridico da un nesso causale. La perdita del bagaglio rientra tra i fatti giuridici idonei a far sorgere la responsabilità del vettore aereo per danni, ai sensi degli artt. 17, 18 e 19 della Convenzione di Montreal. Altri fatti giuridici si riferiscono ai passeggeri (morte, lesioni personali o ritardo nel trasporto), alla merce (distruzione, perdita, deterioramento o ritardo nel trasporto) nonché ai bagagli (distruzione, deterioramento o ritardo nel trasporto).

20. In relazione ai fatti giuridici summenzionati, la Convenzione di Montreal prevede due regimi diversi della responsabilità del vettore aereo in caso di danni. La responsabilità per il danno derivante dalla morte o dalla lesione personale subita da un passeggero è generalmente illimitata, mentre la responsabilità che sorge in tutti gli altri casi, tra i quali compare la perdita dei bagagli, è limitata, conformemente all'art. 22 della Convenzione di Montreal.

21. Nel caso della perdita dei bagagli, che interessa in questa sede, il massimale di responsabilità è stato fissato a 1 000 diritti speciali di prelievo per passeggero [11]. Tale limitazione della responsabilità costituisce un limite finanziario, quindi un massimale al risarcimento, e non un limite del contenuto della responsabilità del vettore, quale definito all'art. 17, n. 2, della Convenzione di Montreal. Orbene, se esaminiamo la questione relativa alla distinzione tra danno materiale e danno morale, si tratta del contenuto della responsabilità in funzione della natura del danno. In ogni caso, il limite del risarcimento è sempre lo stesso, indipendentemente dal contenuto di tale responsabilità.

22. Inoltre, la Convenzione di Montreal utilizza unicamente una nozione generale, quella di «danno», senza fornire alcuna precisazione al riguardo. Né dal testo dell'art. 17, n. 2, della Convenzione di Montreal né dal testo dell'art. 22 della medesima Convenzione si può dedurre una volontà degli Stati contraenti di limitare la responsabilità del vettore al danno materiale o al danno morale. Analogamente, la Convenzione di Montreal non specifica neppure la modalità del risarcimento, vale a dire se si debba risarcire il danno effettivo, il lucro cessante o anche gli altri danni quantificabili in denaro. È compito del diritto nazionale dare un contenuto alla nozione di «danno» e precisare la modalità del risarcimento.

23. In conformità a quanto sopra esposto, ritengo che la Corte debba risolvere la questione pregiudiziale sottoposta nel senso che la responsabilità del vettore aereo in caso di perdita dei bagagli è limitata alla somma complessiva di 1 000 diritti speciali di prelievo per passeggero, indipendentemente dal tipo di danno e dalla modalità di risarcimento. Dato che l'art. 22, n. 2, della Convenzione di Montreal prevede l'applicazione di questa stessa limitazione anche per i casi di distruzione, deterioramento e ritardo, la soluzione proposta vale anche per tali casi.

11 — Lo stesso limite è previsto in caso di distruzione, deterioramento o ritardo dei bagagli.

Conclusione

24. Alla luce delle considerazioni che precedono, propongo alla Corte di risolvere nel seguente modo la questione pregiudiziale proposta dal Juzgado de lo Mercantil n. 4 de Barcelona:

«L'art. 22, n. 2, della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, deve essere interpretato nel senso che, nell'ambito del trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma complessiva di 1 000 diritti speciali di prelievo, indipendentemente dal tipo di danno e dalla modalità di risarcimento».