

Corte giust., 4 luglio 2018, c. 532/17

Secondo la Corte, per vettore aereo operativo si deve intendere quella compagnia aerea che decide di effettuare un determinato volo, fissandone anche l'itinerario e creando, in tal modo, un'offerta di trasporto aereo nei confronti degli interessati. L'adozione di tale decisione implica che la compagnia aerea si assume la responsabilità della realizzazione del volo, che si estende, in particolare, ad eventuali annullamenti e significativi ritardi all'arrivo. Pertanto, una compagnia aerea quale la Thomson Airways che ha ceduto in noleggio un aeromobile insieme al suo equipaggio ad un'altra compagnia aerea (c.d. "*wet lease*"), senza assumersi la responsabilità operativa del volo, non può essere considerata come un "vettore aereo operativo" ai sensi del regolamento (Ce) n. 261/2004.

Corte giust., 17 marzo 2016, Sez. VIII, cause riunite c. 145/15 e c. 146/15

La Corte di giustizia europea statuisce che l'organismo designato da ciascuno Stato membro in forza del par. 1 l'art. 16 del regolamento (Ce) 261/2004, investito del reclamo proposto individualmente da un passeggero in seguito al rifiuto di un vettore aereo di versare a quest'ultimo a compensazione pecuniaria di cui all'art. 7, par. 1, di detto regolamento, non è tenuto ad adottare misure coercitive nei confronti di tale vettore, volte ad imporgli di versare tale compensazione.

Corte giust., 17 settembre 2015, Sez. IX, n. 257

Secondo la Corte europea, anche in caso di problemi tecnici imprevisti, la compagnia è tenuta all'indennizzo, ad eccezione di vizi occulti di fabbricazione o sabotaggio. La Corte di giustizia affronta e chiarisce, in particolare la definizione di «circostanze eccezionali» alla cui presenza il Regolamento Ce n. 261/2004 del Parlamento europeo e del Consiglio, dell'11 febbraio 2004, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, esonera il vettore dall'obbligo di fornire assistenza e compensazione pecuniaria (il cui ammontare varia da 250 a 600 euro, in funzione della distanza percorsa nel tragitto aereo). Più precisamente, i Giudici affermano che l'art. 5, par. 3, del regolamento n. 261/2004, deve essere interpretato nel senso che l'indennizzo è dovuto al passeggero se è dimostrato che il guasto che ha determinato il ritardo o la cancellazione del volo, sarebbe potuto essere evitato considerando le normali attività di manutenzione e controllo a cui la compagnia aerea è tenuta.

Corte giust., (ord.) 21 novembre 2014, Sez. V, c. 394/14

L'urto di una scaletta mobile d'imbarco contro un aereo non può essere qualificato come circostanza eccezionale e, pertanto, la compagnia non è esonerata dal suo obbligo di versare una compensazione ai passeggeri in caso di ritardo prolungato di un volo, ma, trattandosi di un evento inerente al normale esercizio dell'attività del vettore aereo, dovrà risarcirli.

Corte giust., 22 novembre 2012, Sez. III, c. 410/11

L'art. 22, par. 2, della Convenzione di Montreal, in combinato disposto con l'art. 3, par. 3, di tale Convenzione, deve essere interpretato nel senso che il diritto al risarcimento e la limitazione di responsabilità del vettore in caso di perdita del bagaglio sono applicabili anche nei confronti del passeggero che chieda il risarcimento a titolo di perdita di un bagaglio consegnato a nome di un altro passeggero, a condizione che tale bagaglio perduto contenesse effettivamente gli oggetti del primo passeggero.

Corte giust., 6 maggio 2010, Sez. III, c. 63/09

La Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999, allo scopo di tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale, all'art. 17 prevede che «il vettore aereo 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». Si tratta di una forma di responsabilità particolarmente rigorosa, per questo, allo scopo di realizzare un giusto equilibrio tra gli interessi dei passeggeri ad essere risarciti agevolmente e rapidamente e quelli dei vettori aerei a non vedere paralizzata la propria attività, l'art. 22, n. 2 della suddetta Convenzione stabilisce un limite massimo alla risarcibilità del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli pari alla somma di 1000 diritti speciali di prelievo [DSP] per passeggero. Il termine «danno» contenuto all'art. 22, n. 2, della convenzione, nel fissare la limitazione della responsabilità del vettore aereo, deve essere interpretato nel senso che include tanto il danno materiale quanto il danno morale. Ne consegue che il passeggero che abbia subito un danno materiale e morale dalla perdita del proprio bagaglio debba contenere la propria richiesta risarcitoria nei confronti della compagnia aerea responsabile nel suddetto limite.

Corte giust., 22 ottobre 2009, c. 301/08

Nell'interpretare una norma di diritto comunitario, secondo una giurisprudenza costante, si deve tener conto non soltanto della lettera della stessa e del suo contesto, ma anche degli scopi perseguiti dalla normativa di cui essa fa parte. Il regolamento (Ce) del Consiglio 9 ottobre 1997, n. 2027, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti, con riferimento alla Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929, come modificata dai quattro protocolli aggiuntivi di Montreal del 25 settembre 1975, il cui obiettivo è quello di migliorare nel contesto della politica comune dei trasporti, il livello di protezione dei passeggeri coinvolti in incidenti aerei, deve essere interpretato nel senso che non osta all'applicazione dell'art. 29 della Convenzione di Varsavia ad una situazione in cui un viaggiatore chiama in causa la responsabilità del vettore aereo per il pregiudizio subito in occasione di un volo tra gli Stati membri della Comunità.

Corte giust., 19 novembre 2009, Sez. IV, c. 402/07 e c. 432/07

Un volo ritardato, a prescindere dall'entità del ritardo, non può considerarsi cancellato, ai fini della quantificazione del diritto alla compensazione pecuniaria di cui al regolamento (Ce) 11 febbraio 2004, n. 261, che istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato.

Corte giust., 9 luglio 2009, Sez. IV, c. 204/08

In caso di trasporto aereo di persone da uno Stato membro all'altro, effettuato sul fondamento di un contratto concluso con un'unica compagnia aerea che è il vettore operativo, il tribunale competente a conoscere di una richiesta di compensazione pecuniaria basata su tale contratto di trasporto e sul regolamento (Ce) 11 febbraio 2004, n. 261, che

istituisce regole comuni in materia di compensazione ed assistenza ai passeggeri in caso di negato imbarco, di cancellazione del volo o di ritardo prolungato, è quello, a scelta dell'attore, nella cui circoscrizione si trovano il luogo di partenza o il luogo di arrivo dell'aereo quali indicati in detto contratto.