

**Corte giust., 8 giugno 2023, n.407**

Secondo la Corte di Giustizia l'art. 12, par. 2 e 3, della direttiva 2015/2302/UE deve essere interpretato nel senso che, qualora, a seguito della risoluzione di un contratto di pacchetto turistico dovuta alla pandemia, l'organizzatore del pacchetto sia tenuto, sulla base di tale disposizione, a rimborsare integralmente al viaggiatore interessato i pagamenti effettuati per detto pacchetto, precisando che per tale rimborso si intende unicamente una restituzione di detti pagamenti sotto forma di una somma di denaro.

**Corte giust., 12 gennaio 2023, n. 396**

Il viaggiatore, ai sensi dell'art. 14, par. 1, della direttiva 2015/2302/UE, ha diritto a una riduzione del prezzo del suo pacchetto turistico quando un difetto di conformità dei servizi turistici inclusi nel suo pacchetto sia dovuto a restrizioni imposte nel suo luogo di destinazione per contrastare la diffusione di una malattia infettiva e tali restrizioni siano state imposte anche nel luogo di residenza di quest'ultimo e in altri Paesi a causa del carattere pandemico di tale malattia. Inoltre tale riduzione di prezzo deve essere adeguata e, di conseguenza, deve essere valutata con riferimento ai servizi inclusi nel pacchetto considerato e corrispondere al valore dei servizi rispetto ai quali il difetto di conformità sia stato accertato.

**Corte giust., 18 marzo 2021, c. 578/19**

Con tale pronuncia la Corte si sofferma sulla responsabilità di un organizzatore di viaggi per il danno risultante dalle azioni di un suo dipendente. Più precisamente, in risposta a un rinvio pregiudiziale della *Supreme Court* britannica, la Corte di Giustizia ha precisato che l'art. 5, par. 2, terzo trattino, della direttiva 90/314/CEE concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso», nella parte in cui prevede una causa di esonero dalla responsabilità dell'organizzatore di un viaggio «tutto compreso» per la corretta esecuzione degli obblighi derivanti da un contratto relativo a un viaggio del genere deve essere interpretato nel senso che, in caso di inadempimento o di cattiva esecuzione di tali obblighi, risultante dalle azioni di un dipendente di un prestatore di servizi che esegue tale contratto, il dipendente non può essere considerato un prestatore di servizi ai fini dell'applicazione di tale disposizione e l'organizzatore non può essere esonerato dalla responsabilità derivante da tale inadempimento o cattiva esecuzione, in applicazione di detta disposizione.

**Corte giust., 11 luglio 2019, c. 502/18**

Nel caso di un volo in coincidenza, composto da due voli e oggetto di un'unica prenotazione, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e a destinazione di un aeroporto situato in un Paese terzo passando per l'aeroporto di un altro Paese terzo, un passeggero vittima di un ritardo alla destinazione finale di non meno di tre ore a causa del secondo volo, assicurato, nell'ambito di un accordo di *code-sharing*, da un vettore aereo stabilito in un Paese terzo, può proporre domanda di compensazione pecuniaria a titolo di detto regolamento nei confronti del vettore aereo comunitario che ha effettuato il primo volo.

**Corte giust., Sez. V, 15 novembre 2018, c. 330/17**

Al fine di perseguire l'obiettivo dell'efficace comparabilità dei prezzi e della trasparenza degli stessi in modo da assicurare una più sana concorrenza tra i vettori aerei, questi nell'indicare le proprie tariffe, se non espresse in euro, sono tenuti ad indicare il prezzo in una valuta locale obiettivamente collegata con il servizio proposto.

**Corte giust., 11 maggio 2017, Sez. VII, c. 302/16**

Gli artt. 5, par. 1, lett. c. e 7 del reg. (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 e che abroga il regolamento (CEE) n. 295/91, devono essere interpretati nel senso che, in caso di cancellazione del volo che non è stata oggetto di una comunicazione ai passeggeri almeno due settimane prima dell'orario di partenza previsto, il vettore aereo operativo è obbligato a pagare la compensazione pecuniaria di cui a tali disposizioni. La responsabilità ricade sulla compagnia

anche nel caso in cui abbia informato, nei termini, l'agente di viaggio tramite il quale il contratto di trasporto è stato stipulato con il passeggero interessato e quest'ultimo non sia stato informato da tale agente entro detto termine.

**Corte giust., 17 febbraio 2016, Sez. III, c. 429/14**

La Convenzione di Montreal deve essere interpretata nel senso che un vettore aereo che ha concluso un contratto di trasporto internazionale con un datore di lavoro di persone trasportate in qualità di passeggeri è responsabile, nei confronti di tale datore di lavoro, del danno derivante dal ritardo dei voli effettuati dai dipendenti di quest'ultimo in esecuzione di tale contratto e attinente alle spese supplementari sostenute dal suddetto datore di lavoro.

**Corte giust., (ord.) 1° marzo 2012, c. 220/11**

Secondo la Corte di Giustizia una società di trasporto che si imiti a fornire alle agenzie di viaggio servizi di trasporto di persone mediante pullman, senza fornire alcun altro servizio, quali quelli di alloggio, di guida o di consulenza, non effettua operazioni rientranti nel regime speciale delle agenzie di viaggio previsto all'art. 306 della direttiva 2006/112/CE, relativa al sistema comune di imposta sul valore aggiunto.

**Corte giust., 7 dicembre 2010, Grande Sezione, c. 585/08, c. 144/09**

Un contratto avente ad oggetto un viaggio in una nave mercantile, come quello oggetto della causa principale, costituisce un contratto di trasporto che combina viaggio ed alloggio, ad un prezzo forfettario, ai sensi dell'art. 15, n. 3, del regolamento Ce n. 44/2001 concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale.