

Corte giust., Sez. IX, 16 maggio 2024, c. 405/23

In tema di responsabilità per il ritardo nel volo, secondo la Corte l'art. 5, par. 3, del regolamento n. 261/2004 deve essere interpretato nel senso che il fatto che il personale del gestore aeroportuale addetto alle operazioni di carico dei bagagli negli aerei sia in numero insufficiente possa rappresentare una «circostanza eccezionale» ai sensi di tale disposizione. Ciò nonostante, il vettore aereo il cui volo abbia subito un ritardo prolungato a causa di una siffatta circostanza eccezionale, affinché possa andare esente dal proprio obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri previsto all'art. 7 di tale regolamento, è tenuto a dimostrare che tale circostanza non si sarebbe comunque potuta evitare anche se fossero state adottate tutte le misure del caso e che ha attuato misure adeguate alla situazione in grado di ovviare alle conseguenze di questa.

Corte giust., Sez. II, 8 giugno 2023, c. 540/21

Secondo la Corte di Giustizia uno Stato membro, benché estraneo alla crisi sanitaria originata dalla pandemia da Covid 19, non può escludere l'obbligo di rimborso integrale in caso di cancellazione di un pacchetto turistico per la pandemia e che un volo di rimpatrio organizzato nel contesto di una misura di assistenza consolare, sempre durante la pandemia, deve essere pagato dal passeggero, non potendo invocare la forza maggiore «per esentare, quand'anche temporaneamente, gli organizzatori di pacchetti turistici dall'obbligo di rimborso previsto dalla direttiva» previsto all'art. 12, par. da 2 a 4, della direttiva 2015/2302.

Corte giust., Sez. VIII, 10 marzo 2023, n. 607

Il passeggero non può essere rimborsato da un vettore aereo per un volo che non è stato mai programmato, dovendosi considerare quale vettore aereo operativo solo quel vettore che, nell'ambito della propria attività di trasporto di passeggeri, decida di operare un determinato volo, fissandone tanto l'itinerario quanto l'orario e creando, in tal modo, una offerta di trasporto aereo nei confronti degli interessati. Nel caso contrario, infatti, non si può ritenere che il vettore aereo abbia avuto l'intenzione di operare un siffatto volo, ai sensi dell'art. 2, lett. b, del regolamento n. 261/2004, con la conseguenza che non può essere qualificato come «vettore aereo operativo», ai sensi di tale disposizione.

Corte giust., Sez. I, 26 marzo 2020, c. 215/18

Nel caso di ritardo prolungato del volo, il passeggero che ha prenotato il proprio volo mediante un'agenzia di viaggi può proporre nei confronti del vettore aereo un ricorso per ottenere una compensazione pecuniaria dinanzi al giudice del luogo di partenza del volo. Infatti, nonostante l'assenza di contratto tra tale passeggero e il vettore, un siffatto ricorso rientra nella materia contrattuale ai sensi del regolamento sulla competenza giurisdizionale, sicché esso può essere proposto dinanzi al giudice del luogo di fornitura del servizio di trasporto aereo

Corte giust., 19 dicembre 2019, Sez. IV, c. 532/18

La nozione di «incidente» di cui all'art. 17, par. 1, della Convenzione di Montreal deve essere intesa, secondo la Corte, in modo da ricomprendervi tutte le situazioni che si producono a bordo di un aeromobile nelle quali un oggetto impiegato per il servizio ai passeggeri abbia prodotto lesioni personali ad un passeggero. La domanda di pronuncia pregiudiziale era stata presentata nell'ambito di una controversia nella quale la ricorrente, di 6 anni di età, in persona del padre, suo legale rappresentante, aveva proposto domanda diretta ad ottenere dal vettore aereo la condanna al risarcimento del danno subito per le ustioni di secondo grado riportate durante il volo a causa del rovesciamento di un bicchiere di caffè caldo servito al padre che viaggiava accanto a lei e posto sul tavolino dinanzi al medesimo. Secondo la Corte, infatti, non sarebbe conforme al senso della nozione comune di incidente e neppure agli obiettivi perseguiti dalla Convenzione stessa, subordinare la responsabilità del vettore all'accertamento che il danno sia dovuto alla concretizzazione di un rischio inerente al trasporto aereo o all'esistenza di un nesso tra l'incidente e l'impiego o il movimento dell'aeromobile. Limitare l'obbligo di risarcimento gravante sui vettori aerei soltanto agli incidenti connessi ad un rischio inerente al trasporto aereo non risulterebbe neppure necessario per evitare l'imposizione, ai vettori aerei, di un onere

risarcitorio eccessivo, essendo previsti dalla Convenzione stessa (cfr. artt. 20 e 21), per i vettori, casi di esclusione o limitazione della propria responsabilità.

Corte giust., 7 novembre 2019, Sez. I, c. 213/18

Secondo la Corte, gli artt. 7, punto 1, 67 e 71, par. 1, del regolamento (Ue) n. 1215/2012, concernente la competenza giurisdizionale, il riconoscimento e l'esecuzione delle decisioni in materia civile e commerciale, nonché l'art. 33 della Convenzione di Montreal devono essere interpretati nel senso che il giudice nazionale dinanzi al quale sia stata proposta, da alcuni passeggeri, a seguito della cancellazione e del ritardo di voli, domanda diretta ad ottenere, sia il rispetto dei diritti forfettari e standardizzati previsti dal regolamento (Ce) n. 261/2004, che il risarcimento del danno supplementare rientrante nell'ambito di applicazione della Convenzione di Montreal, deve valutare la propria competenza in modo differenziato. Per il primo capo della domanda, la competenza deve essere stabilita secondo il regolamento (Ue) n. 1215/2012, il quale, all'art. 7, punto 1, affianca alla competenza di principio del foro del domicilio del convenuto, fori alternativi, dettando, in particolare, una norma sulla competenza speciale in materia contrattuale, secondo la quale una persona può essere convenuta anche dinanzi al giudice del luogo in cui l'obbligazione dedotta in giudizio è stata o deve essere eseguita e che, nel settore dei contratti di trasporto aereo di persone (v., Corte giust., sentenze del 9 luglio 2009, c. 204/08, punti 43 e 47, nonché dell'11 luglio 2018, c. 88/17, punto 18) stabilisce la competenza del giudice nella cui circoscrizione si trovano il luogo di partenza o di arrivo dell'aereo, indicati nel contratto di trasporto, non operando la norma sulla competenza speciale in favore dei consumatori rispetto ai contratti di trasporto che non prevedono prestazioni combinate di trasporto e di alloggio per un prezzo globale. Per il secondo capo della domanda, la competenza giurisdizionale deve essere valutata secondo l'art. 33 della Convenzione di Montreal che prevede che l'azione per il risarcimento del danno possa essere promossa, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore o della sede principale della sua attività o del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, o davanti al tribunale del luogo di destinazione. L'art. 33, par. 1, della Convenzione di Montreal è da interpretare come disciplinante, oltre alla ripartizione della competenza giurisdizionale fra gli Stati parti della Convenzione, la ripartizione della competenza territoriale fra le autorità giurisdizionali di ciascuno di tali Stati.

Corte giust., (ord.) 24 ottobre 2019, Sez. VIII, c. 756/18

Il diritto alla compensazione pecuniaria in caso di ritardo pari o superiore a tre ore all'arrivo del volo è riconosciuto ai passeggeri che dispongano di una prenotazione confermata per tale volo e che abbiano effettuato quest'ultimo, dovendosi ritenere, in tal caso, correttamente adempiuto l'obbligo di presentarsi all'accettazione, previsto dall'art. 3, par. 2, lett. a, del regolamento (Ce) n. 261/2004. La compensazione pecuniaria non può dunque essere negata ai passeggeri che, al momento della richiesta di compensazione, non abbiano dato prova della propria presenza all'accettazione del volo ritardato, in particolare mediante la carta d'imbarco, salvo il caso in cui il vettore aereo dimostri che tali passeggeri non sono stati trasportati sul volo ritardato di cui trattasi, circostanza che spetta al giudice nazionale verificare.

Corte giust., 29 luglio 2019, Sez. VIII, c. 354/18

L'importo della compensazione pecuniaria prevista dall'art. 7, par. 1, lett. b, del regolamento (Ce) n. 261/2004 non mira a risarcire un danno specifico quale una perdita di retribuzione dovuta al negato imbarco di passeggeri giunti in ritardo presso il luogo di lavoro; questo danno particolare può essere oggetto del risarcimento supplementare previsto all'art. 12, par. 1, del suddetto regolamento, spettando al giudice del rinvio determinare e valutare gli elementi costitutivi di tale danno e l'entità del risarcimento dello stesso. Il giudice nazionale competente può detrarre dal risarcimento supplementare la somma concessa ai sensi dell'art. 7, par. 1, lett. b, non essendo, invece, obbligato a farlo, in quanto il suddetto regolamento non impone al giudice nazionale competente condizioni sulla base delle quali potrebbe procedere a tale detrazione. Il vettore aereo operativo ha l'obbligo, in virtù dell'art. 4, par. 3, del regolamento n. 261/2004, in combinato disposto con l'art. 8, par. 1, dello stesso regolamento, di presentare ai passeggeri coinvolti informazioni complete su tutte le possibilità previste dall'art. 8, par. 1

(il rimborso del biglietto e, se del caso, un volo di ritorno verso il punto di partenza iniziale, non appena possibile, in secondo luogo, l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, in condizioni di trasporto comparabili, non appena possibile, e, in terzo luogo, l'imbarco su un volo alternativo verso tale destinazione, in condizioni di trasporto comparabili, ad una data successiva di suo gradimento, a seconda delle disponibilità di posti), non gravando, invece, sui passeggeri coinvolti, alcun obbligo di contribuire attivamente alla ricerca delle informazioni a tal fine. Poiché la responsabilità di proporre e organizzare l'imbarco su un volo alternativo verso la destinazione finale, a norma dell'art. 8, par. 1, lett. b, del regolamento n. 261/2004, è del vettore aereo operativo, incombe su quest'ultimo l'onere di provare che il riavviamento è stato effettuato non appena possibile.

Corte giust., 11 luglio 2019, Sez. IX, c. 502/18

Secondo la Corte, gli artt. 5, par. 1, lett. c, e 7, par. 1, in combinato disposto con l'art. 3, par. 5 del regolamento (Ce) n. 261/2004 devono essere interpretati nel senso che il passeggero che abbia prenotato, con un'unica prenotazione, un volo in coincidenza, composto da due voli operati da vettori aerei differenti, con partenza da un aeroporto situato nel territorio di uno Stato membro e con destinazione in un aeroporto situato in un paese terzo, passando per l'aeroporto di un altro paese terzo, in caso di ritardo alla destinazione di non meno di tre ore, può proporre la domanda di compensazione pecuniaria nei confronti del vettore aereo comunitario che ha effettuato il primo volo e con il quale è stato stipulato il contratto di trasporto, configurandosi quale vettore aereo operativo, anche se il ritardo si è verificato in occasione del secondo volo, realizzato, in virtù di un accordo di code-sharing, da un altro vettore aereo non comunitario stabilito in un paese terzo, salva la possibilità per il vettore aereo operativo che ha provveduto al pagamento di agire in regresso contro il vettore aereo responsabile del ritardo.

Corte giust., 10 luglio 2019, Sez. III, c. 163/18

Il passeggero che abbia diritto, secondo la direttiva 90/314/CEE del Consiglio, del 13 giugno 1990, concernente i viaggi, le vacanze ed i circuiti «tutto compreso», di rivolgersi all'organizzatore di viaggi per ottenere il rimborso del suo biglietto aereo, in caso di cancellazione di un volo rientrante in un viaggio «tutto compreso», non può chiedere il rimborso di tale biglietto al vettore aereo sulla base dell'art. 8, par. 2, del regolamento (Ce) n. 261/2004, neppure se l'organizzatore di viaggi non sia economicamente in grado di effettuare il rimborso del biglietto e non abbia adottato alcuna misura per garantirlo.

Corte giust., 26 giugno 2019, Sez. IV, c. 159/18

Rientra nella nozione di «circostanze eccezionali» tali da esonerare il vettore aereo dal suo obbligo di compensazione pecuniaria dei passeggeri, ai sensi dell'art. 5, par. 3, del regolamento (Ce) n. 261/2004, letto alla luce del considerando 14 e 15 dello stesso regolamento, la presenza di carburante su una pista di un aeroporto, che abbia causato la chiusura di quest'ultima, e, di conseguenza, il ritardo prolungato di un volo in partenza da o a destinazione di tale aeroporto, qualora il carburante di cui trattasi non provenga da un aeromobile del vettore che ha effettuato tale volo. Tale circostanza eccezionale non avrebbe potuto essere evitata anche se fossero state adottate tutte le misure del caso.

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.