

Edizione provvisoria
SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)
17 settembre 2026 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli – Regolamento (CE) n. 2027/97 – Articolo 1 – Articolo 3, paragrafo 1 – Trasporto aereo effettuato in un unico Stato membro – Convenzione di Montreal – Articolo 33, paragrafo 1 – Competenza giurisdizionale – Luogo in cui il vettore possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto – Contratto di trasporto concluso online – Perdita dei bagagli»

Nella causa **C-876/24**, avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dallo Juzgado de Primera Instancia nº 1 de Fuenlabrada (Tribunale di primo grado n. 1 di Fuenlabrada, Spagna), con decisione del 16 dicembre 2024, pervenuta in cancelleria il 18 dicembre 2024, nel procedimento

I.G.V.

contro

SA,

LA CORTE (Terza Sezione),

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

avvocato generale: D. Spielmann

cancelliere: C. Strömholm, amministratrice

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 19 novembre 2025, considerate le osservazioni presentate:

- per la SA, da J. Fillat Boneta, e L. Fillat Torné, abogados;
- per il governo spagnolo, da S. Núñez Silva e A. Torró Molés, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da R. Álvarez Vinagre e N. Yerrell, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza del 26 febbraio 2026,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 33 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»), e 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; in prosieguo: il «regolamento n. 2027/97»).

2 Tale domanda è stata presentata nell'ambito di una controversia tra I.G.V. e la SA in merito al risarcimento dei danni subiti a causa della perdita dei bagagli nel corso di un trasporto aereo.

Contesto normativo

Diritto internazionale

Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati

3 La Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati è stata conclusa a Vienna il 23 maggio 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, pag. 331).

4 Ai sensi dell'articolo 31, paragrafo 1, di tale convenzione, intitolato «Regola generale per l'interpretazione»:

«Un trattato deve essere interpretato in buona fede in base al senso comune da attribuire ai termini del trattato nel loro contesto ed alla luce del suo oggetto e del suo scopo».

5 L'articolo 32 di detta convenzione, intitolato «Mezzi complementari di interpretazione», così recita:

«Si potrà ricorrere a mezzi complementari d'interpretazione, ed in particolare ai lavori preparatori ed alle circostanze nelle quali il trattato è stato concluso, allo scopo, sia di confermare il significato risultante dalla applicazione dell'articolo 31, che di definire un significato quando l'interpretazione data in base all'articolo 31:

- a) lasci il significato ambiguo od oscuro; o
- b) porti ad un risultato chiaramente assurdo od illogico».

Convenzione di Varsavia

6 L'articolo 28, paragrafo 1, della Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 (in prosieguo: la «Convenzione di Varsavia») è formulato come segue:

«L'azione per responsabilità dovrà essere promossa a scelta del richiedente, nel territorio d'una delle alte Parti contraenti, sia davanti il tribunale del domicilio del vettore, della sede principale del suo servizio o del luogo in cui egli possiede uno stabilimento per cura del quale il contratto è stato concluso, sia davanti il tribunale del luogo di destinazione».

Convenzione di Montreal

7 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».

8 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».

9 L'articolo 1, paragrafi da 1 a 3, della suddetta convenzione così dispone:

«1. La presente convenzione si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci, effettuato con aeromobile a titolo oneroso. Essa si applica altresì ai trasporti con aeromobile effettuati a titolo gratuito da un'impresa di trasporto aereo.

2. Ai fini della presente convenzione l'espressione trasporto internazionale indica ogni trasporto in cui, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati o sul territorio di due Stati parte o sul territorio di un medesimo Stato parte qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato, anche se tale Stato non è uno Stato parte. Ai fini della presente convenzione non si considera trasporto internazionale il trasporto tra due punti del territorio di un medesimo Stato parte senza scalo concordato sul territorio di un altro Stato.

3. Ai fini della presente convenzione il trasporto effettuato da più vettori successivi si presume costituire un unico trasporto qualora le parti lo abbiano considerato come un'unica operazione, indipendentemente dal fatto che sia stato stipulato per mezzo di un unico contratto o per mezzo di più contratti e il suo carattere internazionale non viene meno per il solo fatto che un contratto o più contratti debbano essere eseguiti integralmente sul territorio di un medesimo Stato».

10 L'articolo 3, paragrafo 3, della medesima convenzione è del seguente tenore: «Il vettore rilascia al passeggero uno scontrino identificativo per ogni bagaglio consegnato».

11 Gli articoli da 17 a 37 della Convenzione di Montreal costituiscono il suo capo III, intitolato «Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni».

12 L'articolo 17 di tale convenzione, intitolato «Morte e lesione dei passeggeri – Danni ai bagagli», ai paragrafi da 2 a 4 così dispone:

«2. 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. Nel caso di bagagli non consegnati, compresi gli oggetti personali, il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati.

3. Se il vettore riconosce la perdita del bagaglio consegnato, ovvero qualora il bagaglio consegnato non sia ancora giunto a destinazione entro ventuno giorni dalla data prevista, il passeggero può far valere nei confronti del vettore i diritti che gli derivano dal contratto di trasporto.

4. Salvo diversa disposizione, nella presente convenzione il termine "bagagli" indica sia i bagagli consegnati che quelli non consegnati».

13 L'articolo 22, paragrafo 2, di detta convenzione precisa quanto segue: «Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di (...) 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. (...)».

14 L'articolo 33 della medesima convenzione, intitolato «Competenza giurisdizionale», ai suoi paragrafi 1 e 2 così dispone:

«1. L'azione per il risarcimento del danno è 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.

2. In caso di danno derivante dalla morte o dalla lesione del passeggero, l'azione di risarcimento può essere promossa dinanzi ad uno dei tribunali di cui al paragrafo 1 oppure nel territorio dello Stato parte nel quale al momento dell'incidente il passeggero ha la sua residenza principale e permanente e dal quale e verso il quale il vettore svolge il servizio di trasporto aereo di passeggeri, sia con propri aeromobili che con aeromobili di proprietà di un altro vettore in virtù di un segugio di un accordo commerciale, e nel quale il vettore esercita la propria attività di trasporto aereo di passeggeri in edifici locati o di proprietà dello stesso vettore o di un altro vettore con il quale egli ha un accordo commerciale».

15 L'articolo 35 della Convenzione di Montreal, intitolato «Prescrizione», al paragrafo 1 prevede quanto segue:

«Il diritto al risarcimento per danni si prescrive nel termine di due anni decorrenti dal giorno di arrivo a destinazione o dal giorno previsto per l'arrivo a destinazione dell'aeromobile o dal giorno in cui il trasporto è stato interrotto».

16 Alla fine di tale convenzione, si precisa che essa è stata redatta «nelle lingue inglese, araba, cinese, francese, russa e spagnola, tutti i testi facenti ugualmente fede».

Diritto dell'Unione

17 In seguito alla firma della Convenzione di Montreal, il regolamento n. 2027/97 del Consiglio è stato profondamente modificato dal regolamento n. 889/2002. Come risulta dal considerando 6 di quest'ultimo regolamento, il suo obiettivo era di allineare il regolamento n. 2027/97 con le disposizioni di tale convenzione e creare un sistema uniforme di responsabilità per il trasporto aereo internazionale.

18 Dai considerando 8, 9 e 13 del regolamento n. 889/2002 risulta, anzitutto, che nel mercato interno dell'aviazione è stata soppressa la distinzione tra trasporto nazionale ed internazionale ed è quindi opportuno avere all'interno dell'Unione europea lo stesso livello e tipo di responsabilità sia per il trasporto internazionale sia per quello nazionale, inoltre, che occorre creare un unico complesso di norme applicabili a tutti i vettori aerei dell'Unione e, infine, che l'applicazione da parte dei vettori aerei dell'Unione di regimi di responsabilità diversi sulle varie rotte delle loro reti non sarebbe utile e creerebbe confusione per i passeggeri.

19 L'articolo 1 del regolamento n. 2027/97 prevede quanto segue:

«Il presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della [C]onvenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l'applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro».

20 L'articolo 3, paragrafo 1, di tale regolamento così dispone:

«La responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata da tutte le pertinenti disposizioni della [C]onvenzione di Montreal».

21 L'articolo 6, paragrafo 1, di detto regolamento ha il seguente tenore:

«Tutti i vettori aerei che vendono servizi di trasporto aereo nella Comunità garantiscono che una sintesi delle principali disposizioni che disciplinano la responsabilità per i passeggeri e il loro bagaglio – ivi compresi i termini previsti per la presentazione di una richiesta di risarcimento e la possibilità di effettuare una dichiarazione speciale di interesse – sia messa a disposizione dei passeggeri presso tutti i punti di vendita, compresa la vendita per telefono e via Internet. (...)».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

22 La _____ è una compagnia aerea con sede sociale a Viladecans (provincia di Barcellona, Spagna).

23 I.G.V. ha concluso con la _____ un contratto di trasporto aereo avente ad oggetto un volo previsto l'8 novembre 2023 tra Madrid (Spagna) e Barcellona (Spagna). Tale contratto è stato concluso da I.G.V. dal suo domicilio a Fuenlabrada (Spagna), utilizzando la piattaforma di vendita online _____.

24 Quale servizio supplementare a tale volo, I.G.V. ha concluso di persona, all'aeroporto di Madrid, un contratto di trasporto dei propri bagagli. Tali bagagli sono andati persi durante il tragitto tra Madrid e Barcellona e la loro perdita è stata constatata una volta che I.G.V. è giunta all'aeroporto di Barcellona, da cui ha preso un secondo volo con destinazione Roma (Italia).

25 I.G.V. ha proposto dinanzi allo Juzgado de Primera Instancia nº 1 de Fuenlabrada (Tribunale di primo grado n. 1 di Fuenlabrada, Spagna), giudice del rinvio, una domanda di risarcimento dei danni subiti a causa della perdita dei suoi bagagli durante il trasporto aereo tra l'aeroporto di Madrid e quello di Barcellona, sulla base della Convenzione di Montreal.

26 Tale giudice si interroga tuttavia sulla propria competenza a conoscere di una simile domanda. Ritiene infatti che non vi sia stato, nel caso di specie, un «trasporto internazionale» ai sensi dell'articolo 1 di tale convenzione. Esso rileva, al riguardo, che I.G.V. non ha fornito alcuna documentazione o informazione sull'acquisto del volo con destinazione Roma né su un eventuale volo di ritorno tra Roma e Madrid.

27 Sulla base di una tale constatazione, detto giudice si chiede, in primo luogo, se l'articolo 33 di detta convenzione si applichi anche al trasporto aereo effettuato all'interno di un unico Stato membro. Lo stesso giudice, che è quello del luogo di residenza di I.G.V, precisa che, se così non fosse, esso sarebbe competente a conoscere della domanda di cui è investito in forza delle norme previste dal codice di procedura civile spagnolo, che consentono al consumatore di optare per il foro del suo domicilio.

28 Supponendo, per contro, che l'articolo 33 della Convenzione di Montreal sia applicabile al trasporto di cui al procedimento principale, il giudice del rinvio si chiede, in secondo luogo, se esso possa essere competente, in quanto giudice del domicilio del passeggero, a conoscere di una domanda di risarcimento, relativa a un volo il cui biglietto è stato acquistato online da tale domicilio, in forza del foro corrispondente al

«luogo in cui [il vettore] possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto», previsto al paragrafo 1 di tale articolo 33.

29 Tale giudice rileva, al riguardo, che il foro corrispondente al luogo «nel quale (...) il passeggero ha la sua residenza principale e permanente» è espressamente menzionato solo all'articolo 33, paragrafo 2, di detta convenzione, per quanto riguarda l'azione volta al risarcimento del danno derivante dalla morte o da una lesione personale subita dal passeggero. Esso precisa che l'aggiunta del foro del domicilio del passeggero nelle scelte offerte al ricorrente da tale disposizione è stata discussa durante i lavori preparatori che hanno portato all'adozione della medesima convenzione e infine accettata nell'ambito di un compromesso.

30 Inoltre, detto giudice sottolinea, da un lato, che un giudice canadese ha escluso che l'«impresa che ha provveduto a stipulare il contratto», ai sensi dell'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, potesse riferirsi al computer utilizzato dal passeggero per acquistare biglietti di trasporto e, dall'altro, che alcuni giudici spagnoli e la Corte suprema di cassazione (Italia) hanno interpretato tale disposizione nel senso che essa può ricomprendere il giudice del luogo in cui si trova la residenza principale e permanente a partire dalla quale il passeggero ha acquistato il biglietto online.

31 Il giudice del rinvio ritiene che le regole di interpretazione dei trattati contenute negli articoli 31 e 32 della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati non escludano quest'ultima interpretazione dell'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal. Pertanto, la versione inglese di tale disposizione potrebbe giustificare un'interpretazione estensiva del foro di competenza territoriale corrispondente al luogo in cui il vettore possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, senza che tale interpretazione sia contraddetta dai lavori preparatori di tale convenzione. Inoltre, detta convenzione mirerebbe a tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale. Orbene, gli altri fori di competenza territoriale menzionati in tale articolo 33, paragrafo 1, non garantirebbero la tutela di tali interessi, mentre potrebbe invece essere giustificato che i vantaggi commerciali che le compagnie aeree traggono dalla pubblicazione online delle loro offerte siano compensati dalla possibilità che la loro responsabilità sia accertata dinanzi al giudice più vicino al domicilio del passeggero che ha concluso, online, un contratto di trasporto aereo con tali compagnie.

32 In terzo luogo, se tale interpretazione, favorevole al passeggero, dell'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal non fosse accolta, il giudice del rinvio si chiede se i termini «impresa che ha provveduto a stipulare il contratto», contenuti in tale disposizione, debbano essere intesi nel senso che essi designano l'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto principale, o la prestazione principale, di trasporto aereo, o se possano designare il luogo in cui è stato stipulato un contratto per un servizio corrispondente a una prestazione accessoria, come il servizio addizionale di trasporto bagagli, in particolare quando, come nel caso di specie, il danno causato riguarda specificamente quest'ultima prestazione.

33 In tali circostanze, lo Juzgado de Primera Instancia n° 1 de Fuenlabrada (Tribunale di primo grado n. 1 di Fuenlabrada) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:

«1) Se l'articolo 3, paragrafo 1, del [regolamento n. 2027/97], debba essere interpretato nel senso che la responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione al trasporto dei passeggeri e dei loro bagagli è disciplinata dall'articolo 33 della [Convenzione di Montreal], anche per il trasporto effettuato in un unico Stato membro dell'Unione.

2) Se l'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal possa essere interpretato nel senso che, in caso di contratto concluso online, la residenza principale e permanente del passeggero può essere considerata luogo in cui il vettore possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto di trasporto aereo.

3) Se l'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che il luogo in cui il vettore possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto si riferisce al luogo in cui è stato concluso il contratto relativo alla prestazione principale del trasporto aereo e non al luogo in cui è stato concluso il contratto relativo al servizio accessorio da cui deriva la responsabilità del vettore, ove quest'ultimo luogo sia diverso».

Sulla prima questione

34 In via preliminare, occorre rilevare che, dalle informazioni fornite dal giudice del rinvio e fatte salve eventuali successive verifiche di tale giudice al riguardo, risulta che il trasporto aereo nel corso del quale i bagagli di I.G.V. sono andati persi collegava due aeroporti situati nel territorio di uno stesso Stato membro, vale a dire in Spagna, territorio nel quale si trovano anche la residenza principale di I.G.V. e la sede sociale della Detto giudice ha chiaramente indicato di non disporre di elementi di informazione che gli consentissero di ritenere che tale trasporto presentasse le caratteristiche di un «trasporto internazionale» ai sensi dell'articolo 1 della Convenzione di Montreal.

35 Pertanto, con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 1 del regolamento n. 2027/97, letto in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 1, di tale regolamento, debba essere interpretato nel senso che l'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal disciplina la determinazione dei giudici territorialmente competenti a conoscere di un'azione per il risarcimento del danno in caso di perdita dei bagagli durante un trasporto aereo effettuato tra due aeroporti situati nel territorio di un unico Stato membro, proposta da una persona residente in tale Stato membro contro un vettore aereo dell'Unione avente la propria sede sociale in detto Stato membro.

36 Al riguardo, occorre rilevare che, a partire 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 quest'ultima costituiscono parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione e la Corte è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale sulla loro interpretazione [v., in tal senso, sentenze del 10 gennaio 2006, IATA e ELFAA, C-344/04,

EU:C:2006:10, punto 36, nonché del 5 giugno 2025, Iberia (Reclamo anticipato), C-292/24, EU:C:2025:402, punto 18].

37 L'articolo 33, paragrafo 1, di tale convenzione prevede che ogni azione per il risarcimento del danno in base a detta convenzione possa essere proposta, a scelta dell'attore, nel territorio di uno degli Stati parti, o davanti al tribunale del domicilio del vettore o davanti a quello della sede principale della sua attività o davanti a quello del luogo in cui esso possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto o davanti al tribunale del luogo di destinazione.

38 Dalla giurisprudenza della Corte risulta che l'articolo 33, paragrafo 1, della medesima convenzione disciplina, ai fini delle azioni di risarcimento del danno rientranti nell'ambito di applicazione di tale convenzione, non solo la ripartizione della competenza giurisdizionale fra gli Stati parti della medesima, ma anche la ripartizione della competenza territoriale fra le autorità giurisdizionali di ciascuno di tali Stati (sentenza del 7 novembre 2019, Guaitoli e a., C-213/18, EU:C:2019:927, punto 55).

39 Al riguardo, la Corte ha sottolineato che l'interpretazione secondo cui tale disposizione è intesa a individuare non solo lo Stato parte competente a conoscere dell'azione di risarcimento in questione, ma altresì il tribunale di tale Stato davanti al quale l'azione deve essere promossa è tale da contribuire alla realizzazione dell'obiettivo di un'unificazione rafforzata, espresso nel preambolo della Convenzione di Montreal, e a tutelare gli interessi dei consumatori, offrendo al contempo un giusto equilibrio con gli interessi dei vettori aerei (sentenza del 7 novembre 2019, Guaitoli e a., C-213/18, EU:C:2019:927, punto 53).

40 Quanto all'ambito di applicazione di tale convenzione, ai sensi del suo articolo 1, paragrafo 1, essa si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci effettuato con aeromobile a titolo oneroso.

41 La nozione di «trasporto internazionale» è definita all'articolo 1, paragrafo 2, di detta convenzione nel senso che essa comprende ogni trasporto in cui, a seguito di accordo tra le parti, il luogo di partenza e il luogo di arrivo, che vi sia o no interruzione di trasporto o trasbordo, sono situati o sul territorio di due Stati parte o sul territorio di un medesimo Stato parte qualora sia previsto uno scalo sul territorio di un altro Stato, anche se tale Stato non è uno Stato parte. Secondo tale disposizione, il trasporto tra due punti del territorio di un solo Stato parte senza uno scalo previsto nel territorio di un altro Stato non è considerato internazionale ai sensi di quest'ultima.

42 Ciò premesso, occorre rilevare, in primo luogo, che, come inserito dal regolamento n. 889/2002, l'articolo 1 del regolamento n. 2027/97 prevede che tale regolamento attui le pertinenti disposizioni della Convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli ed estenda altresì l'applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro.

43 Adottato sul fondamento dell'articolo 80, paragrafo 2, del Trattato CE (divenuto articolo 100, paragrafo 2, TFUE), in forza del quale il legislatore dell'Unione può adottare le opportune disposizioni per la navigazione aerea [v., in tal senso, parere 2/15 (Accordo di libero scambio UE-Singapore), del 16 maggio 2017, EU:C:2017:376, punto 169], tale articolo 1 mira a creare, come sottolineano i considerando 8, 9 e 13 del regolamento

n. 889/2002, un unico complesso di norme che istituiscono, nel settore del trasporto aereo di passeggeri, una responsabilità dei vettori aerei dello stesso livello e tipo, indipendentemente dal carattere nazionale o internazionale dei voli operati da tali vettori (v., in tal senso, sentenza del 26 febbraio 2015, *Wucher Helicopter e Euro-Aviation Versicherung*, C-6/14, EU:C:2015:122, punto 34).

44 L'estensione dell'ambito di applicazione territoriale delle norme della Convenzione di Montreal che l'articolo 1 del regolamento n. 2027/97 opera non è limitata da altre disposizioni di tale regolamento. In particolare, nessuna disposizione di quest'ultimo subordina l'applicabilità di tali norme ai casi di trasporto aereo nazionale all'esistenza di un elemento di estraneità.

45 Pertanto, né la circostanza che il trasporto aereo di cui al procedimento principale non rientra nella nozione di «trasporto internazionale» quale figura al punto 41 della presente sentenza, né quella che il contratto di trasporto aereo nazionale in occasione del quale i bagagli del passeggero sono andati persi è stato concluso, come avviene nel caso di specie, tra due parti residenti o stabilite nel territorio dello Stato membro esclusivamente interessato da tale trasporto incidono sull'applicabilità delle disposizioni della Convenzione di Montreal alla responsabilità derivante da una simile perdita di bagagli.

46 In secondo luogo, l'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97, prevede che la responsabilità di un vettore aereo dell'Unione in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli sia disciplinata da «tutte le pertinenti disposizioni della [C]onvenzione di Montreal».

47 Il capo III di tale convenzione, intitolato «Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni», include sia disposizioni sostanziali relative alle condizioni per il sorgere della responsabilità dei vettori aerei sia disposizioni riguardanti l'azione per il risarcimento del danno, come l'articolo 33 di detta convenzione.

48 Ne consegue che il riferimento di cui all'articolo 3, paragrafo 1, di tale regolamento a «tutte le pertinenti disposizioni della [C]onvenzione di Montreal» include necessariamente l'articolo 33, paragrafo 1, di tale convenzione.

49 Pertanto, in forza dell'articolo 3 del regolamento n. 2027/97, letto in combinato disposto con il suo articolo 1, il giudice territorialmente competente a conoscere di un'azione relativa al danno derivante da una perdita di bagagli è designato secondo le stesse norme indipendentemente dal fatto che tale perdita abbia avuto luogo nell'ambito di un trasporto aereo nazionale o internazionale.

50 Tale conclusione è corroborata dall'obiettivo perseguito dal regolamento n. 2027/97, come modificato dal regolamento n. 889/2002, il quale, come sottolineato al punto 43 della presente sentenza, mira a istituire un unico complesso di norme che disciplinano la responsabilità dei vettori aerei.

51 Detta conclusione non è messa in discussione dalla circostanza che l'articolo 1 del regolamento n. 2027/97 precisa che tale regolamento attua solo «le pertinenti disposizioni della [C]onvenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli». Infatti, come sottolineato al punto 40 della presente sentenza, la Convenzione di Montreal si applica al trasporto internazionale sia di

persone e dei loro bagagli sia di merci. Per contro, tale regolamento riguarda solo il trasporto aereo di persone e dei loro bagagli. Pertanto, precisando che il regolamento n. 2027/97 attua solo le «pertinenti disposizioni» di tale convenzione, estendendo al contempo il loro ambito di applicazione ai trasporti aerei nazionali, l'articolo 1 di tale regolamento mira a garantire che solo le disposizioni di detta convenzione relative alla responsabilità dei vettori aerei in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli in occasione di trasporti aerei internazionali si applichino anche ai trasporti aerei nazionali dei passeggeri e dei loro bagagli.

52 Alla luce di tutti i suesposti rilievi, occorre rispondere alla prima questione dichiarando che l'articolo 1 del regolamento n. 2027/97, letto in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 1, di tale regolamento, deve essere interpretato nel senso che l'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal disciplina la determinazione dei giudici territorialmente competenti a conoscere di un'azione per il risarcimento del danno in caso di perdita dei bagagli durante un trasporto aereo effettuato tra due aeroporti situati nel territorio di un unico Stato membro, proposta da una persona residente in tale Stato membro contro un vettore aereo avente la propria sede sociale in detto Stato membro.

Sulla seconda questione

53 Con la sua seconda questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che, qualora il contratto di trasporto aereo di un passeggero sia stato concluso online, il giudice della residenza principale e permanente di tale passeggero possa essere competente a conoscere di un'azione di risarcimento nei confronti di un vettore aereo per il danno derivante dalla perdita dei bagagli di detto passeggero in base al foro di competenza territoriale corrispondente al «luogo in cui [il vettore] possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto».

54 Al riguardo, dalla giurisprudenza della Corte risulta che l'espressione «luogo in cui [il vettore] possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto», contenuta in tale articolo 33, paragrafo 1, deve essere interpretata in modo uniforme e autonomo per l'Unione e i suoi Stati membri, tenuto conto in particolare dell'obiettivo della Convenzione di Montreal, che è quello di unificare alcune norme relative al trasporto aereo internazionale. Pertanto, si deve tener conto non dei differenti significati che possono essere attribuiti a tale nozione nel diritto interno degli Stati membri, bensì delle regole interpretative del diritto internazionale generale che s'impongono all'Unione (v., in tal senso, sentenza del 20 ottobre 2022, *Laudamotion*, C-111/21, EU:C:2022:808, punto 21 e giurisprudenza citata).

55 L'articolo 31 della Convenzione di Vienna, che riflette il diritto internazionale consuetudinario e le cui disposizioni fanno parte dell'ordinamento giuridico dell'Unione, precisa che un trattato deve essere interpretato in buona fede in base al senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto ed alla luce del suo oggetto e del suo scopo. Inoltre, l'articolo 32 di tale convenzione prevede che si possa ricorrere a mezzi complementari d'interpretazione, in particolare ai lavori preparatori del trattato

in questione e alle circostanze in cui esso è stato concluso (sentenza del 20 ottobre 2022, Laudamotion, C-111/21, EU:C:2022:808, punto 22 e giurisprudenza citata).

56 Per quanto riguarda, in primo luogo, il tenore letterale dell'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, i termini «*lieu où [le transporteur] possède un établissement par le soin duquel le contrat a été conclu*» nella versione in lingua francese, «*where it has a place of business through which the contract has been made*» nella versione in lingua inglese, «*en que tiene una oficina por cuyo conducto se ha celebrado el contrato*» nella versione in lingua spagnola e «*по месту, где он имеет коммерческое предприятие, посредством которого был заключен договор*» nella versione in lingua russa non rinviano, nel loro senso comune, al luogo in cui la persona che propone l'azione per il risarcimento del danno ha la propria residenza principale e permanente.

57 Al contrario, occorre rilevare che tanto il foro di competenza territoriale menzionato al punto precedente quanto gli altri tre fori di competenza territoriale contemplati da tale articolo 33, paragrafo 1, rinviano o a luoghi corrispondenti a una presenza fisica del vettore, vale a dire il suo domicilio, la sede principale della sua attività o un'impresa che esso possiede, oppure a un luogo che ha un collegamento con il trasporto, ossia il luogo di destinazione.

58 Per quanto riguarda, in secondo luogo, il contesto in cui si inserisce l'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, occorre ricordare che, a differenza di tale paragrafo, il paragrafo 2 di tale articolo 33 si riferisce esplicitamente alla residenza principale e permanente del passeggero come criterio di competenza territoriale del giudice chiamato a conoscere di un'azione per il risarcimento del danno nei confronti di un vettore aereo.

59 Infatti, l'articolo 33, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal precisa che l'azione per il risarcimento del danno in caso di danno derivante dalla morte o dalla lesione del passeggero può essere promossa anche nel territorio dello Stato parte nel quale al momento dell'incidente il passeggero ha la sua residenza principale e permanente e dal quale e verso il quale il vettore svolge il servizio di trasporto aereo di passeggeri, sia con propri aeromobili che con aeromobili di proprietà di un altro vettore in virtù di un accordo commerciale, e nel quale il vettore esercita la propria attività di trasporto aereo di passeggeri in edifici locati o di proprietà dello stesso vettore o di un altro vettore con il quale egli ha un accordo commerciale.

60 Tale regola di competenza giurisdizionale, che si aggiunge a quelle di cui all'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, non si applica alle domande di risarcimento relative alla perdita di bagagli. Inoltre, detta norma rinvia alla residenza principale e permanente del passeggero al momento dell'incidente solo a condizione che, nel territorio dello Stato parte, il vettore vi disponga di una presenza operativa nel modo da essa precisato.

61 Orbene, interpretare i termini «luogo in cui [il vettore] possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto», di cui all'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, nel senso che essi designano anche il luogo della residenza principale e permanente del passeggero nei casi in cui il contratto sia stato concluso online equivarrebbe, in sostanza, a far sì che l'aggiunta, da parte dell'articolo 33,

paragrafo 2, di tale convenzione, di un foro di competenza territoriale supplementare unicamente per i danni derivanti dalla morte o dalla lesione subite dal passeggero sia privata di qualsiasi effetto utile nel caso di danni derivanti da contratti conclusi online.

62 Per quanto riguarda, in terzo luogo, la finalità e la genesi dell'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, occorre ricordare che, conformemente ai considerando terzo e quinto di tale convenzione, gli Stati parti della medesima hanno inteso non solo «tutelare gli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale», ma anche preservare un «giusto equilibrio degli interessi», in particolare gli interessi dei vettori aerei e quelli dei passeggeri.

63 Orbene, come sottolineato, in sostanza, dall'avvocato generale al paragrafo 81 delle sue conclusioni, sarebbe contrario all'obiettivo di un giusto equilibrio tra gli interessi dei consumatori e quelli dei vettori aerei, nonché alla necessità di assicurare una maggiore prevedibilità e una maggiore certezza del diritto nel settore del trasporto aereo dei passeggeri, ritenere che, a causa della vendita online dei servizi di trasporto aereo, tali vettori debbano sostenere il rischio di essere convenuti dinanzi a tribunali situati in tutto il mondo, anche in luoghi in cui essi non dispongono di una presenza fisica o che non hanno alcun legame con il trasporto di cui trattasi.

64 Occorre altresì ricordare che la regola di competenza giurisdizionale di cui all'articolo 33, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal è stata aggiunta a quelle contenute nella Convenzione di Varsavia, in un'epoca in cui gli Stati parti di tale prima convenzione erano consapevoli del fatto che si utilizza la prenotazione online per i servizi di trasporto aereo di passeggeri.

65 Orbene, come rilevato dall'avvocato generale ai paragrafi da 45 a 48 delle sue conclusioni, dai lavori preparatori della Convenzione di Montreal risulta che il criterio di competenza territoriale corrispondente al domicilio o alla residenza principale e permanente del passeggero è stato oggetto di discussioni tra gli Stati parti che hanno condotto a una limitazione della sua portata alla sola situazione prevista all'articolo 33, paragrafo 2, di tale convenzione.

66 Da quanto precede risulta che occorre rispondere alla seconda questione dichiarando che l'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal deve essere interpretato nel senso che, qualora il contratto di trasporto aereo di un passeggero sia stato concluso online, il giudice della residenza principale e permanente di tale passeggero non è competente a conoscere di un'azione di risarcimento nei confronti di un vettore aereo per il danno derivante dalla perdita dei bagagli di detto passeggero in base al foro di competenza territoriale corrispondente al «luogo in cui [il vettore] possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto».

Sulla terza questione

67 Con la sua terza questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che il «luogo in cui [il vettore] possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto» si riferisce al luogo in cui il vettore possiede l'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto di trasporto aereo del passeggero, anche quando l'azione di il risarcimento riguarda il danno derivante dalla perdita dei bagagli di tale passeggero e

il contratto di trasporto di tali bagagli è stato concluso da un'impresa di tale vettore situata in un altro luogo.

68 Sebbene l'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal non contenga precisazioni sulla natura del «contratto» al quale esso si riferisce, da una lettura complessiva di tale convenzione risulta che il trasporto dei bagagli è considerato da quest'ultima come un servizio accessorio a quello del trasporto passeggeri.

69 Infatti, il tenore di diverse disposizioni di detta convenzione, quali l'articolo 3, paragrafo 3, l'articolo 17, paragrafi da 2 a 4, e l'articolo 22, paragrafo 2, della medesima, presuppone che i bagagli siano necessariamente trasportati con il passeggero. Inoltre, nel suo senso comune nel contesto del trasporto aereo, il termine «bagagli» designa un contenitore che racchiude gli effetti che il passeggero di un volo porta con sé durante il suo viaggio.

70 Lo stesso vale per quanto riguarda il regolamento n. 2027/97 che, in particolare al suo articolo 1 e al suo articolo 3, paragrafo 1, si riferisce ai bagagli come a quelli del passeggero trasportato per via aerea.

71 Inoltre, la formulazione dell'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal e, più in particolare, l'uso dell'espressione «un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto» al singolare, suggeriscono che, per quanto riguarda il trasporto aereo dei passeggeri e dei bagagli, un solo contratto rileva ai fini della determinazione del giudice competente.

72 Da tali elementi di analisi testuale e contestuale risulta che, nel caso di un'azione di risarcimento nei confronti di un vettore aereo per il danno subito a causa della perdita dei bagagli, il contratto rilevante ai fini della determinazione del giudice competente sulla base di tale convenzione è quello del trasporto passeggeri.

73 Una simile interpretazione consente di affermare, nel caso di un'azione di risarcimento proposta nei confronti di un vettore aereo per un danno causato sia ai bagagli sia ai passeggeri, la competenza di uno stesso e unico giudice in base al luogo in cui il vettore possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto, anche qualora l'acquisto del servizio di trasporto passeggeri non sia stato effettuato nello stesso luogo in cui è stato acquistato il trasporto di bagagli.

74 Pertanto, tale interpretazione è coerente con gli obiettivi ricordati al punto 62 della presente sentenza.

75 Tenuto conto di quanto precede, occorre rispondere alla terza questione dichiarando che l'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal deve essere interpretato nel senso che il «luogo in cui [il vettore] possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto» si riferisce al luogo in cui il vettore possiede l'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto di trasporto aereo del passeggero, anche quando l'azione di risarcimento riguarda il danno derivante dalla perdita dei bagagli di tale passeggero e il contratto di trasporto di tali bagagli è stato concluso da un'impresa di tale vettore situata in un altro luogo.

Sulle spese

76 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 (Terza Sezione) dichiara:

1) **L'articolo 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, come modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002, letto in combinato disposto con l'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97, come modificato,**

deve essere interpretato nel senso che:

l'articolo 33, paragrafo 1, 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, disciplina la determinazione dei giudici territorialmente competenti a conoscere di un'azione per il risarcimento del danno in caso di perdita dei bagagli durante un trasporto aereo effettuato tra due aeroporti situati nel territorio di un unico Stato membro, proposta da una persona residente in tale Stato membro contro un vettore aereo dell'Unione europea avente la propria sede sociale in detto Stato membro.

2) **L'articolo 33, paragrafo 1, 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 del Consiglio,**

deve essere interpretato nel senso che:

4) **qualora il contratto di trasporto aereo di un passeggero sia stato concluso online, il giudice della residenza principale e permanente di tale passeggero non è competente a conoscere di un'azione di risarcimento nei confronti di un vettore aereo per il danno derivante dalla perdita dei bagagli di detto passeggero in base al foro di competenza territoriale corrispondente al «luogo in cui [il vettore] possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto».**

5) **L'articolo 33, paragrafo 1, 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,**

deve essere interpretato nel senso che:

7) **il «luogo in cui [il vettore] possiede un'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto» si riferisce al luogo in cui il vettore possiede l'impresa che ha provveduto a stipulare il contratto di trasporto aereo del passeggero, anche quando l'azione di risarcimento riguarda il danno derivante dalla perdita dei bagagli di tale passeggero e il contratto di trasporto di tali bagagli è stato concluso da un'impresa di tale vettore situata in un altro luogo.**