

SENTENZA DELLA CORTE (Terza Sezione)

17 febbraio 2016 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Convenzione di Montreal – Articoli 19, 22 e 29 – Responsabilità del vettore aereo in caso di ritardo nel trasporto internazionale dei passeggeri – Contratto di trasporto concluso dal datore di lavoro dei passeggeri – Danno derivante dal ritardo – Danno subito dal datore di lavoro»

Nella causa C-429/14,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Corte suprema della Lituania, Lituania), con decisione del 16 settembre 2014, pervenuta in cancelleria il 18 settembre 2014, nel procedimento

Air Baltic Corporation AS

contro

Lietuvos Respublikos specialiuju tyrimu tarnyba,

LA CORTE (Terza Sezione),

composta da L. Bay Larsen, presidente di sezione, D. Šváby, J. Malenovský (relatore), M. Safjan e M. Vilaras, giudici,

avvocato generale: Y. Bot

cancelliere: M. Aleksejev, amministratore

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 15 ottobre 2015,

considerate le osservazioni presentate:

- per Air Baltic Corporation AS, da I. Jansons, consigliere giuridico, M. Freimane, giurista, e E. Matulionytė, avokatė;
- per il governo lituano, da D. Kriaučiūnas e A. Svinkūnaitė, in qualità di agenti;
- per il governo tedesco, da T. Henze, J. Möller e J. Kemper, in qualità di agenti;
- per il governo francese, da D. Colas e M.-L. Kitamura, in qualità di agenti;
- per il governo lettone, da L. Skolmeistare e I. Kalniņš, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da A. Steiblytė, N. Yerrell e J. Jokubauskaitė, in qualità di agenti,

vista la decisione, adottata dopo aver sentito l'avvocato generale, di giudicare la causa senza conclusioni,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

- 1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione degli articoli 19, 22 e 29 della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e approvata a nome della Comunità europea con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU L 194, pag. 38; in prosieguo: la «Convenzione di Montreal»).
- 2 Tale domanda è stata presentata nel contesto di una controversia tra la Air Baltic Corporation AS (in prosieguo: la «Air Baltic») e il Lietuvos Respublikos specialiųjų tyrimų tarnyba (servizio per le inchieste speciali della Repubblica di Lituania; in prosieguo: il «servizio delle inchieste»), in merito al risarcimento del danno causato a quest'ultimo dal ritardo di voli che trasportavano due dei suoi agenti in forza di un contratto di trasporto internazionale di passeggeri concluso con la Air Baltic.

Contesto normativo

- 3 Al terzo comma del preambolo della Convenzione di Montreal, le parti di tale Convenzione «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». Nel suo quinto comma è esposto anche che essi sono «convinti che l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale (...) rappresenti il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi».
- 4 Il capo I di detta Convenzione, intitolato «Disposizioni generali», contempla un articolo 1, intitolato «Campo di applicazione», che sancisce in particolare quanto segue:
 - «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 parti 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 (...)
 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.(...)).
- 5 Il capo II di detta Convenzione, intitolato «Documentazione e obblighi delle parti in materia di trasporto di passeggeri, bagagli e merci», contempla un articolo 3, recante il titolo «Passeggeri e bagagli», il cui paragrafo 5 prevede quanto segue:

«L'inosservanza delle disposizioni di cui ai paragrafi precedenti non pregiudica l'esistenza né la validità del contratto di trasporto, il quale resta comunque soggetto alle norme della presente Convenzione, ivi comprese quelle concernenti la limitazione della responsabilità».

6 Il capo III della stessa Convenzione, intitolato «Responsabilità del vettore ed entità del risarcimento per danni», include i suoi articoli da 17 a 37.

7 L'articolo 19 della Convenzione di Montreal, rubricato «Ritardo» recita quanto segue:

«Il vettore è responsabile del danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci. Tuttavia il vettore non è responsabile per i danni da ritardo se dimostr[a] che egli stesso e i propri dipendenti e incaricati hanno adottato tutte le misure necessarie e possibili, secondo la normale diligenza, per evitare il danno oppure che era loro impossibile adottarle».

8 L'articolo 22 della detta Convenzione fissa, al suo paragrafo 1, le «limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci» nei seguenti termini:

«Nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo, così come specificato all'articolo 19, la responsabilità del vettore è limitata alla somma di 4 150 diritti speciali di prelievo per passeggero».

9 L'articolo 25 di detta Convenzione, intitolato «Clausola sui limiti», dichiara quanto segue:

«Nel contratto di trasporto il vettore può stipulare limiti di responsabilità superiori a quelli previsti dalla presente Convenzione ovvero nessun limite di responsabilità».

10 L'articolo 29 della medesima Convenzione, intitolato «Fondamento della richiesta risarcitoria», sancisce quanto segue:

«Nel trasporto di passeggeri, bagagli e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo in base alla presente Convenzione o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla presente Convenzione, fatta salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti. Tale azione non dà luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio».

11 L'articolo 33 della Convenzione di Montreal, intitolato «Competenza giurisdizionale», sancisce quanto segue al suo paragrafo 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».

Procedimento principale e questioni pregiudiziali

12 Il servizio delle inchieste ha acquistato, con l'intermediazione di un'agenzia di viaggi, alcuni biglietti aerei destinati a consentire a due dei suoi agenti di effettuare il tragitto tra Vilnius (Lituania) e Baku (Azerbaijan), via Riga (Lettonia) e Mosca (Russia), ai fini di una missione professionale. In tal contesto si è previsto che gli agenti interessati avrebbero lasciato Vilnius il 16 gennaio 2011 alle ore 9:55 e sarebbero arrivati a Baku lo stesso giorno alle ore 22:40. Era ugualmente previsto che i voli di collegamento tra Vilnius, Riga e Mosca sarebbero stati effettuati dalla Air Baltic.

- 13 Gli agenti del servizio delle inchieste hanno lasciato Vilnius e sono arrivati a Riga agli orari previsti. Per contro, il loro volo successivo è decollato da Riga ed è atterrato a Mosca con ritardo. Conseguentemente essi non hanno potuto prendere il volo sul quale sarebbero dovuti salire per la terza tratta, quella di collegamento tra Mosca e Baku. Per questo motivo la Air Baltic li ha trasferiti su un altro volo che ha lasciato Mosca ed è pervenuto a Baku la mattina successiva al giorno previsto.
- 14 Poiché il ritardo di più di quattordici ore con cui gli interessati sono pervenuti alla loro destinazione finale ha causato una dilazione della loro missione professionale, il servizio delle inchieste ha pagato loro, in conformità alla disciplina lituana, indennità giornaliera e contributi sociali supplementari, per un importo totale di 1 168,35 litas lituane (LTL) (circa EUR 338). Tale servizio ha successivamente chiesto un risarcimento a concorrenza di tale importo alla Air Baltic, che ha rifiutato di dare esito favorevole alla domanda.
- 15 In tal contesto, il servizio delle inchieste ha adito il Vilniaus miesto 1-asis apylinkės teismas (Tribunale di primo grado distrettuale di Vilnius) con ricorso diretto alla condanna della Air Baltic al pagamento di LTL 1 168,35 (circa EUR 338) a titolo di risarcimento danni. Con sentenza del 30 novembre 2012, tale giudice ha accolto la sua domanda.
- 16 La Air Baltic ha impugnato tale sentenza dinanzi al Vilniaus apygardos teismas (Tribunale regionale di Vilnius). Quest'ultimo ha respinto l'impugnazione e ha confermato la suddetta decisione con una sentenza del 7 novembre 2013.
- 17 La Air Baltic ha allora adito per cassazione il Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Corte suprema di Lituania).
- 18 Nell'ambito di tale ricorso, la Air Baltic afferma che una persona giuridica, come il servizio delle inchieste, non è legittimata a far valere la responsabilità del vettore aereo prevista all'articolo 19 della Convenzione di Montreal. Essa afferma, sostanzialmente, che tale responsabilità è valida soltanto nei confronti dei passeggeri stessi e non nei confronti di altre persone, a maggior ragione allorché queste ultime non sono persone fisiche e non possono, conseguentemente, essere considerate utenti.
- 19 Per parte sua, il servizio delle inchieste sostiene, in sostanza, che la responsabilità del vettore aereo prevista da detto articolo 19 è valida nei confronti di una persona che, come tale servizio, è, da un lato, parte in un contratto di trasporto internazionale di passeggeri concluso con un vettore aereo e ha subito un danno a causa di un ritardo, dall'altro.
- 20 In tale contesto il Lietuvos Aukščiausiasis Teismas (Corte suprema della Lituania) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte le seguenti questioni pregiudiziali:
- «1) Se gli articoli 19, 22 e 29 della Convenzione di Montreal vadano intesi ed interpretati nel senso che un vettore aereo è responsabile nei confronti di terzi, tra cui il datore di lavoro dei passeggeri, persona giuridica con cui è stato concluso un contratto di trasporto internazionale di passeggeri, del danno derivante dal ritardo di un volo, a causa del quale il ricorrente (datore di lavoro) ha sostenuto spese supplementari connesse al ritardo (ad esempio: pagamento delle spese di viaggio [su base giornaliera]).
- 2) In caso di risposta negativa alla prima questione, se l'articolo 29 della Convenzione di Montreal vada inteso ed interpretato nel senso che tali terzi sono legittimati ad agire in giudizio nei confronti del vettore aereo invocando basi giuridiche diverse, ad esempio, invocando il diritto nazionale».

Sulle questioni pregiudiziali

Sulla prima questione

- 21 Con la sua prima questione, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se la Convenzione di Montreal e, in particolare, i suoi articoli 19, 22 e 29, debba essere interpretata dichiarando che il vettore aereo che abbia concluso un contratto di trasporto internazionale con il datore di lavoro di persone trasportate in qualità di passeggeri, come quello di cui trattasi nel procedimento principale, sia responsabile, nei confronti di tale datore di lavoro, del danno derivante dal ritardo dei voli effettuati dai suoi dipendenti in applicazione di tale contratto e attinente alle spese supplementari sostenute da detto datore di lavoro.
- 22 Occorre precisare, preliminarmente, che la Convenzione di Montreal è stata sottoscritta dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e successivamente approvata a nome di quest'ultima dal Consiglio dell'Unione europea il 5 aprile 2001. Essa è entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione europea, il 28 giugno 2004.
- 23 Ne deriva che le disposizioni della Convenzione di Montreal fanno parte integrante, a decorrere da detta entrata in vigore, dell'ordinamento giuridico dell'Unione e che, di conseguenza, la Corte è competente a statuire in via pregiudiziale sulla loro interpretazione (v., in tal senso, sentenze IATA ed ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 36, nonché Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punto 20), considerato che tale Convenzione è stata redatta nelle lingue inglese, araba, cinese, spagnola, francese e russa e che tali sei versioni linguistiche fanno tutte ugualmente fede.
- 24 Con riferimento alla suddetta interpretazione, occorre sottolineare che, in conformità ad una giurisprudenza costante, un trattato internazionale deve essere interpretato non solo in funzione dei termini in cui è redatto, ma anche alla luce dei suoi obiettivi. L'articolo 31 della Convenzione di Vienna del 23 maggio 1969, sul diritto dei trattati, che codifica il diritto internazionale consuetudinario, che s'impone all'Unione, precisa, al riguardo, che un trattato deve essere interpretato in buona fede, secondo il senso comune da attribuire ai suoi termini nel loro contesto e alla luce del suo oggetto e del suo scopo (v., in tal senso, sentenze IATA et ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punto 40, nonché Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punto 23).
- 25 Nel merito, va osservato che in forza dell'articolo 29 della Convenzione di Montreal, attinente alle richieste risarcitorie, nel trasporto di passeggeri, bagagli e merci, ogni azione di risarcimento per danni promossa a qualsiasi titolo in base ad essa o in base a un contratto o ad atto illecito o per qualsiasi altra causa, può essere esercitata unicamente alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti dalla Convenzione, fatta salva la determinazione delle persone legittimate ad agire e dei loro rispettivi diritti. Esso dispone del pari che tale azione non dà luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio.
- 26 Ne consegue che, per stabilire se sia possibile agire per risarcimento danni, invocando la responsabilità di un vettore aereo in base alla Convenzione di Montreal, occorre verificare previamente se il danno, come quello di cui trattasi nel procedimento principale, a causa del quale è invocata tale responsabilità, rientri nell'ambito d'applicazione della suddetta Convenzione.
- 27 Al riguardo, deriva dall'articolo 19 della Convenzione di Montreal che il vettore aereo è, in linea di principio, tenuto ad un obbligo generale di risarcire ogni «danno derivante da ritardo nel trasporto aereo di passeggeri, bagagli o merci».
- 28 Se tale articolo descrive il danno risarcibile in caso di ritardo in base al suo fatto generatore, esso

non precisa per contro affatto la persona alla quale tale danno può essere stato causato.

- 29 In tal contesto, occorre constatare che l'articolo 19 della Convenzione di Montreal, sebbene non preveda esplicitamente la responsabilità del vettore aereo nei confronti del datore di lavoro, come quello di cui trattasi nel procedimento principale, in caso di danno derivante dal ritardo di voli effettuati in applicazione del contratto di trasporto internazionale che vincola il suddetto datore di lavoro a tale vettore, può essere interpretato nel senso che si applica non soltanto al danno causato a un passeggero, bensì anche a quello subito dal suddetto datore di lavoro.
- 30 Considerata la giurisprudenza richiamata al punto 24 della presente sentenza, va determinato se tale interpretazione, desunta dal testo dell'articolo 19 della Convenzione di Montreal, sia sorretta dal contesto in cui è inserito tale articolo e dagli obiettivi perseguiti dalla suddetta Convenzione.
- 31 Al riguardo, occorre, in primo luogo, constatare che l'articolo 22, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, nella sua versione in lingua francese, circoscrive, senz'altro, la nozione di danno derivante da ritardo, al fine di limitare la responsabilità del vettore aereo al solo danno subito «nel trasporto di persone, in caso di danno da ritardo (subi par des passagers)».
- 32 Tuttavia, tale disposizione fa espresso rinvio all'articolo 19 della Convenzione di Montreal, in modo che non si può ritenere che essa definisca la nozione di danno in modo diverso da tale articolo.
- 33 Inoltre, le versioni dell'articolo 22, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal delle lingue inglese, spagnola e russa differiscono da quella in lingua francese, in quanto le prime si riferiscono al danno derivante da ritardo («damage caused by delay», «daño causado por retraso» e «вред, причиненный при перевозке лиц в результате задержки»), senza circoscrivere siffatto danno a quello subito dai soli passeggeri.
- 34 La lettura dell'articolo 22, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, nelle sue diverse versioni linguistiche autentiche, è pertanto idonea a rafforzare l'interpretazione che figura al punto 29 della presente sentenza.
- 35 In secondo luogo, dall'articolo 1 paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, che ne precisa l'ambito d'applicazione, deriva che tale Convenzione si applica ad ogni trasporto internazionale di persone, bagagli o merci effettuato, a pagamento, mediante aeromobile.
- 36 Tale disposizione si limita pertanto a contemplare, in via generale, le persone nella loro qualità di passeggeri trasportati, come lo sono i bagagli e le merci, a titolo di trasporto aereo internazionale.
- 37 Per contro, essa non definisce le persone che si avvalgono dei servizi di un vettore aereo internazionale per far trasportare determinati bagagli, merci o passeggeri e che sono soggette, a questo titolo, al rischio di subire un danno.
- 38 Tuttavia, al riguardo, occorre interpretare l'articolo 1, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal alla luce del terzo comma del preambolo di tale Convenzione, che sottolinea l'importanza di garantire la tutela degli interessi degli utenti del trasporto aereo internazionale, tenuto conto che la nozione di «utente», ai sensi di tale Convenzione, non è necessariamente sovrapponibile a quella di «passeggero», ma comprende, secondo i casi, persone che non vengono esse stesse trasportate e non sono pertanto passeggeri.
- 39 Alla luce di siffatto obiettivo, il mancato riferimento, nel testo dell'articolo 1, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, alle persone che si avvalgono dei servizi di un vettore aereo internazionale al fine di far trasportare i loro dipendenti in qualità di passeggeri, non può essere

intesa nel senso che esclude dall'ambito di applicazione della suddetta Convenzione tali persone e, conseguentemente, i danni che queste ultime rischiano di subire a tale titolo.

- 40 Deriva pertanto dall'analisi dell'articolo 1, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal che i danni subiti da tali persone possono rientrare nell'ambito d'applicazione di detta Convenzione.
- 41 In terzo e ultimo luogo, risulta da diverse disposizioni convergenti della Convenzione di Montreal che quest'ultima istituisce un nesso tra la responsabilità del vettore aereo, da un lato, e l'esistenza di un contratto di trasporto internazionale concluso tra siffatto vettore aereo e un'altra parte, dall'altro, senza che la circostanza che tale altra parte rivesta o meno essa stessa la qualità di passeggero presenti una particolare rilevanza ai fini del sorgere della responsabilità del vettore in base al contratto.
- 42 Così, l'articolo 1, paragrafo 2, della Convenzione di Montreal si riferisce, per definire la nozione di trasporto internazionale, all'«accordo tra le parti» relativo al punto di partenza e di destinazione di tale trasporto, indicando che quest'ultimo è concepito in ambito contrattuale.
- 43 Inoltre, come si è osservato al punto 25 della presente sentenza, dall'articolo 29 della Convenzione di Montreal deriva che ogni azione per risarcimento danni a qualsiasi titolo, proposta in forza di detta Convenzione e in base a un contratto o a un atto illecito o a qualsiasi altra causa, può essere esercitata soltanto alle condizioni e nei limiti di responsabilità previsti da tale Convenzione, salvo che, in conformità all'articolo 25 di quest'ultima, il vettore aereo abbia fissato un limite di responsabilità più elevato nel contratto oppure quest'ultimo non ne preveda alcuno.
- 44 Peraltro, l'articolo 33, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal sancisce che siffatta azione può essere intentata, tra le altre possibilità offerte al ricorrente, dinanzi al tribunale del luogo in cui si trova la sede del vettore aereo ad opera del quale il contratto è stato concluso.
- 45 Infine, l'articolo 3 di tale Convenzione dispone, al suo paragrafo 5, che l'inosservanza degli obblighi specifici di informazione e di rilascio di documenti che esso impone al vettore aereo, nell'ambito del trasporto internazionale di persone, non pregiudica né l'esistenza né la validità del contratto, che è nondimeno soggetto alle disposizioni di tale Convenzione, incluse quelle che prevedono una limitazione di responsabilità.
- 46 Dall'insieme di quanto precede risulta che l'articolo 19 della Convenzione di Montreal va interpretato, tenuto conto del suo tenore letterale e del contesto in cui è inserito, nonché dell'obiettivo di tutela degli interessi degli utenti perseguito da tale Convenzione, nel senso che esso è applicabile non soltanto al danno subito da un passeggero, ma anche a quello subito dalla persona che, nella sua qualità di datore di lavoro, ha concluso con un vettore aereo il contratto di trasporto internazionale diretto a far trasportare passeggeri che sono suoi dipendenti.
- 47 Tuttavia, come risulta dal punto 12 della presente sentenza, nel procedimento principale, la persona di cui trattasi ha chiesto di essere risarcita di un danno ad essa derivante dal ritardo di un volo effettuato in forza di un contratto di trasporto internazionale avente lo scopo di trasportare non uno, ma due passeggeri suoi dipendenti. Orbene, data la situazione, non si può escludere che l'importo del risarcimento richiesto da tale persona giuridica sia superiore a quello che avrebbe dovuto essere chiesto da ciascuno dei passeggeri interessati, qualora questi ultimi avessero agito per risarcimento danni a titolo individuale.
- 48 Tenuto conto della limitazione «per passeggero» della responsabilità del vettore aereo, prevista dall'articolo 22, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, occorre dunque verificare che l'interpretazione dell'articolo 19 di tale Convenzione, esposta al punto 46 della presente sentenza,

non possa essere rimessa in discussione dal fatto che le parti della Convenzione hanno anche inteso, all'atto della sua conclusione, realizzare un giusto equilibrio degli interessi rappresentati, come risulta dal quinto comma del suo preambolo.

- 49 Orbene, deriva dall'esigenza di una responsabilità limitata «per passeggero» che l'importo del risarcimento che può essere concesso alla persona, come quella di cui trattasi nel procedimento principale, che agisce per il risarcimento di un danno derivante da un ritardo nel trasporto internazionale di passeggeri, non può comunque superare l'importo ottenuto moltiplicando il limite fissato all'articolo 22, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal per il numero di passeggeri trasportati in forza del contratto concluso tra tale persona ed il o i vettori aerei interessati.
- 50 Siffatto risarcimento è idoneo a garantire il giusto equilibrio tra gli interessi esistenti. Infatti, persone come quelle di cui trattasi nel procedimento principale sono poste, sotto il profilo del limite previsto all'articolo 22, paragrafo 1, della Convenzione di Montreal, in una posizione che non è più favorevole né meno favorevole di quella dei passeggeri che hanno in prima persona subito un danno da ritardo.
- 51 Per parte loro, ai vettori aerei viene garantito che la loro responsabilità non possa essere impegnata oltre il limite «per passeggero» fissato da detta disposizione, in quanto, come si è esposto al punto 49 della presente sentenza, il risarcimento accordato a tali persone non può, in nessun caso, superare il cumulo di tutti i risarcimenti che potrebbero essere concessi a tutti i passeggeri interessati, qualora questi ultimi agissero individualmente.
- 52 Ne consegue che occorre rispondere alla prima questione dichiarando che la Convenzione di Montreal, e segnatamente i suoi articoli 19, 22 e 29, 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, come quello di cui trattasi nel procedimento principale, 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.

Sulla seconda questione

- 53 Con la sua seconda questione, presentata per l'ipotesi in cui la soluzione fornita alla prima questione sia negativa, il giudice del rinvio chiede sostanzialmente se l'articolo 29 della Convenzione di Montreal debba essere interpretato nel senso che un datore di lavoro, come quello di cui trattasi nel procedimento principale, abbia il diritto di agire per accertamento di responsabilità contro il vettore aereo su basi diverse da tale Convenzione, in particolare in base al diritto nazionale.
- 54 Tenuto conto della soluzione adottata per la prima questione, non occorre risolvere la seconda questione.

Sulle spese

- 55 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:

La Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 e approvata a nome della Comunità europea con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, e segnatamente i suoi articoli 19, 22 e 29, 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, come quello di cui trattasi nel procedimento principale, 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.

Firme

* Lingua processuale: il lituano.