SENTENZA TAL-QORTI TAL-ĠUSTIZZJA (It-Tielet Awla)

6 ta' Mejju 2010 *

Fil-Kawża C-63/09,

li għandha bħala suġġett talba għal deċiżjoni preliminari skont l-Artikolu 234 KE, mressqa mill-Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Spanja), permezz ta' deċiżjoni tal-20 ta' Jannar 2009, li waslet quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja fit-13 ta' Frar 2009, fil-proċedura

Axel Walz

vs

Clickair SA,

* Lingwa tal-kawża: l-Ispanjol.

IL-QORTI TAL-ĠUSTIZZJA (It-Tielet Awla),

komposta minn K. Lenaerts, President tal-Awla, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, J. Malenovský (Relatur) u D. Šváby, Imħallfin,

Avukat Ġenerali: J. Mazák,
Reġistratur: M. Ferreira, Amministratur Prinċipali,

wara li rat il-proċedura bil-miktub u wara s-seduta tal-10 ta' Diċembru 2009,

wara li kkunsidrat l-osservazzjonijiet ippreżentati:

— għal A. Walz, minn J.-P. Mascaray Martí, avukat,

— għal Clickair SA, minn E. Rodés Casas, procuradora, u I. Soca Torres, avukat,

— għall-Kummissjoni Ewropea, minn L. Lozano Palacios u K. Simonsson, bħala aġenti,

wara li semgħet il-konklużjonijiet tal-Avukat Ġenerali, ippreżentati fis-seduta tas-26 ta' Jannar 2010,

tagħti l-preżenti

Sentenza

1 It-talba għal deċiżjoni preliminari tirrigwarda l-interpretazzjoni tal-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni għall-unifikazzjoni ta' ċerti regoli għat-trasport internazzjonali bl-ajru, konkluża f'Montréal fit-28 ta' Mejju 1999, li ġiet iffirmata mill-Komunità Ewropea fid-9 ta' Diċembru 1999 u approvata f'isimha permezz tad-Deċiżjoni tal-Kunsill 2001/539/KE, tal-5 ta' April 2001 (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 5, p. 491, iktar 'il quddiem il-"Konvenzjoni ta' Montréal").

2 Din it-talba tressqet fil-kuntest ta' kawża bejn A. Walz, passiġġier tal-kumpannija tal-ajru Clickair SA (iktar 'il quddiem "Clickair"), u din tal-aħħar, dwar il-kumpens għad-dannu subit minħabba t-telf ta' bagalji rreġistrati, matul transport bl-ajru li sar minn din il-kumpannija.

Il-kuntest ġuridiku

Il-leġiżlazzjoni tal-Unjoni

3 L-Artikolu 1 tar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 2027/97, tad-9 ta' Ottubru 1997, dwar ir-responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru fir-rigward tat-trasport ta' passiġġieri u l-bagalji tagħhom bl-ajru (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 3, p. 489), kif emendat bir-Regolament (KE) Nru 889/2002 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, tat-13 ta' Mejju 2002 (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 6, p. 246, iktar 'il quddiem ir-"Regolament Nru 2027/97"), jipprovdi:

"Dan ir-Regolament jimplimenta d-dispożizzjonijiet relevanti tal-Konvenzjoni ta' Montreal fir-rigward tat-trasport ta' passiġġieri u l-bagalji tagħhom bl-ajru u jistabbilixxi ċerti dispożizzjonijiet supplimentari. [...]"

4 L-Artikolu 3(1) tar-Regolament Nru 2027/97 jipprovdi:

"Ir-responsabbiltà ta' trasportatur bl-ajru Komunitarju fir-rigward ta' passiġġieri u l-bagalji tagħhom tiġi regolata mid-dispożizzjonijiet kollha tal-Konvenzjoni ta' Montréal pertinenti għal din ir-responsabbiltà."

Il-Konvenzjoni ta' Montréal

5 Fit-tielet paragrafu tal-Preambolu tal-Konvenzjoni ta' Montréal, l-Istati partijiet għal din il-konvenzjoni "jirrikonoxxu l-importanza li tiġi assigurata l-protezzjoni ta' l-interessi tal-konsumaturi fit-trasport internazzjonali bl-ajru u l-bżonn għal kumpens ekwu bbażat fuq il-prinċipju ta' restituzzjoni".

6 Skont il-ħames paragrafu tal-imsemmi preambolu:

"[…] l-azzjoni kollettiva mill-Istat għal armozzazzjoni u kodifikazzjoni akbar ta' ċerti regoli li jirregolaw it-trasport internazzjonali bl-ajru permezz ta' Konvenzjoni ġdida hija l-mezz l-aktar adegwat biex jiġi akkwistat bilanċ ekwu ta' l-interessi […]."

7 Il-Kapitolu III tal-Konvenzjoni ta' Montréal huwa intitolat: "Ir-Responsabbiltà tat-trasportatur u l-estent [portata] tal-kumpens għad-danni".

8 L-Artikolu 17 ta' din il-Konvenzjoni intitolat "Mewt u inġurji tal-passiġġieri - dannu lill-bagalji", jipprovdi:

"1. It-trasportatur huwa responsabbli għad-danni sofferti fil-każ ta' mewt jew inġurji personali ta' passiġġier sakemm biss l-inċident li kkawża l-mewt jew l-inġurja seħħ abbord l-ajruplan jew tul xi operazzjonijiet ta' imbark jew żbark.

2. It-trasportatur huwa responsabbli għad-danni sofferti fil-każ ta' distruzzjoni jew telf ta' jew dannu lil bagalji kkontrollati [rreġistrati] sakemm biss il-każ li kkawża d-distruzzjoni, it-telf jew id-dannu seħħ abbord l-inġenju ta' l-ajru jew tul kwalunkwe perijodu li fih il-bagalji kkontrollati kienu fil-kura tat-trasportatur. Madanakollu, it-trasportatur mhuwiex responsabbli jekk, u sa fejn, il-ħsara li tirriżulta mid-difett inerenti, mill-kwalità jew problema tal-bagalja. Fil-każ ta' bagalji mhux ivverifikati [irreġistrati], inklużi oġġetti personali, it-trasportatur huwa responsabbli jekk id-dannu rriżulta mit-tort tiegħu jew tas-servjenti jew l-aġenti tiegħu.

[...]"

9 L-Artikolu 22 tal-imsemmija konvenzjoni jistabbilixxi l-"limiti tar-responsabbiltà fir-rigward ta' demwien, bagalji u merkanzija" kif ġej:

"[...]

2. Fil-trasport ta' bagalji, ir-responsabbiltà f'każ ta' distruzzjoni, telf, dannu jew dewmien hija llimitata għal 1 000 Dritt Speċjali tal-Ġbid [DSĠ] għal kull passiġġier sakemm il-passiġġier m'għamilx, fil-ħin meta l-bagalji vverifikati [rreġistrati] ngħataw lit-trasportatur, dikjarazzjoni speċjali ta' interess fil-kunsinna fid-destinazzjoni u jkun ħallas somma supplimentari jekk jitlob il-każ. F'dak il-każ it-trasportatur huwa responsabbli li jħallas somma li ma teċċedix is-somma dikjarata, sakemm ma jiġix ippruvat li s-somma hija ikbar mill-interess attwali tal-passiġġier fil-kunsinna fid-destinazzjoni.

[...]"

Il-kawża prinċipali u d-domanda preliminari

10 Fl-14 ta' April 2008, A. Walz beda azzjoni ġudizzjarja kontra Clickair fejn talab li din tiġi kkundannata tikkumpensah għat-telf tal-bagalji rreġistrati fil-kuntest ta' trasport bl-ajru operat minn din il-kumpannija minn Barcelona (Spanja) għal Porto (il-Portugall).

11 A. Walz qed jitlob kumpens komplessiv ta' EUR 3 200, fejn EUR 2 700 jikkorrispondu għall-valur tal-bagalji mitlufa u EUR 500 huma għad-danni morali subiti minħabba dan it-telf.

12 Clickair ikkontestat it-talba ta' A. Walz billi sostniet, b'mod partikolari, li l-kumpens mitlub jaqbeż il-limitu għar-responsabbiltà f'każ ta' telf ta' bagalji, li huwa ta' 1 000 DSĠ, stabbilit fl-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montréal.

13 Peress li l-kwistjoni kienet tirrigwarda l-kundizzjonijiet ta' eżekuzzjoni ta' trasport bl-ajru mwettaq minn trasportatur tal-Unjoni Ewropea bejn żewġt ibliet li jinsabu fi Stati Membri differenti, il-Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona, adit minn din il-kawża, applika r-Regolament Nru 2027/97.

14 Għaldaqstant huwa rrileva li, fir-rigward tar-responsabbiltà tat-trasportaturi tal-Unjoni għal dak li jikkonċerna t-trasport bl-ajru ta' passiġġieri u l-bagalji tagħhom fit-territorju tal-Unjoni, ir-Regolament Nru 2027/97 jillimita ruħu għall-implementazzjoni tad-dispożizzjonijiet rilevanti tal-Konvenzjoni ta' Montréal. Konsegwentement, huwa jistaqsi dwar kif għandhom jiġu interpretati wħud minn dawn id-dispożizzjonijiet, fosthom l-Artikolu 22(2) ta' din il-konvenzjoni, li jistabbilixxi l-limitu ta' responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru fil-każ ta' telf ta' bagalji.

15 F'dan ir-rigward, il-qorti tar-rinviju tagħmel riferiment għal ġurisprudenza tal-Audiencia Provincial de Barcelona. Fil-fatt, f'sentenza mogħtija fit-2 ta' Lulju 2008, din il-qorti qieset li l-limitu msemmi iktar 'il fuq ma kienx jinkludi d-danni materjali u dawk morali flimkien, iżda li, minn naħa, id-danni materjali kienu suġġetti għal dan il-limitu ta' 1 000 DSĠ, filwaqt li, min-naħa l-oħra, d-danni morali kienu suġġetti għal limitu ieħor, tal-istess ammont ta' 1 000 DĠS, b'tali mod li l-limitu totali li jirriżulta mid-danni materjali u morali meqjusa flimkien huwa ta' 2 000 DSĠ.

16 Madankollu, peress li ma taqbilx ma' din l-interpretazzjoni, il-qorti tar-rinviju ddeċidiet li tissospendi l-proċeduri u li tagħmel lill-Qorti tal-Ġustizzja d-domanda preliminari li ġejja:

"Il-limitu ta' responsabbiltà li jirreferi għalih l-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni [ta' Montréal], jinkludi d-danni materjali kif ukoll morali li jirriżultaw mit-telf tal-bagalji?"

Fuq id-domanda preliminari

17 Permezz tad-domanda tagħha, il-qorti tar-rinviju essenzjalment tistaqsi jekk it-terminu "dannu", li fuqu huwa bbażat l-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, li jistabbilixxi l-limitu tar-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru għad-dannu subit, b'mod partikolari, minħabba t-telf tal-bagalji, għandux jiġi interpretat fis-sens li jinkludi kemm id-danni materjali kif ukoll id-danni morali.

18 Preliminarjament għandu jitfakkar li, fir-rigward tar-responsabbiltà tat-trasportaturi tal-Unjoni għal dak li jikkonċerna t-trasport bl-ajru ta' passiġġieri u tal-bagalji tagħhom fit-territorju tal-Unjoni, ir-Regolament Nru 2027/97, li huwa applikabbli

f'dan il-każ, jimplementa d-dispożizzjonijiet rilevanti tal-Konvenzjoni ta' Montréal. B'mod partikolari mill-Artikolu 3(1) ta' dan ir-regolament jirriżulta li r-responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru tal-Unjoni fil-konfront tal-passiġġieri u l-bagalji tagħhom hija rregolata mid-dispożizzjonijiet kollha tal-Konvenzjoni ta' Montréal li jirrigwardaw din ir-responsabbiltà. Konsegwentement, il-qorti tar-rinviju titlob l-interpretazzjoni tad-dispożizzjonijiet rilevanti ta' din il-konvenzjoni.

19 Il-Konvenzjoni ta' Montréal, iffirmata mill-Komunità fid-9 ta' Diċembru 1999 abbażi tal-Artikolu 300(2) KE, ġiet approvata f'isimha peremezz tad-Deċiżjoni 2001/539 u daħlet fis-seħħ, għal dak li jikkonċerna l-Komunità, fit-28 ta' Ġunju 2004.

20 Peress li mid-dħul fis-seħħ ta' din il-konvenzjoni, d-dispożizzjonijiet tagħha jagħmlu parti integrali mis-sistema legali tal-Unjoni, il-Qorti tal-Ġustizzja għandha ġurisdizzjoni sabiex tagħti deċiżjoni preliminari rigward l-interpretazzjoni tagħha (ara, b'analoġija, is-sentenza tat-30 ta' April 1974, Haegeman, 181/73, Ġabra p. 449, punti 2, 4 u 5, kif ukoll, fir-rigward tal-Konvenzjoni ta' Montréal, is-sentenzi tal-10 ta' Jannar 2006, IATA u ELFAA, C-344/04, Ġabra p. I-403, punt 36, u tat-22 ta' Diċembru 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Ġabra p. I-11061, punt 28).

21 Peress li l-Konvezjoni ta' Montréal ma tagħti ebda definizzjoni tat-terminu "dannu", għandu jiġi enfasizzat qabel kollox li, fid-dawl tal-għan tal-imsemmija konvenzjoni, li huwa dak tal-unifikazzjoni tar-regoli dwar it-trasport bl-ajru internazzjonali, dan it-terminu għandu jingħata interpretazzjoni uniformi u awtonoma, minkejja s-sens differenti mogħti lil dan il kunċett fil-liġi nazzjonali tal-Istati partijiet għal din il-konvenzjoni.

22 F'dawn iċ-ċirkustanzi, hemm lok li t-termini "dannu", inkluż f'konvenzjoni internazzjonali, jiġi interpretat skont ir-regoli ta' interpretazzjoni tad-dritt internazzjonali ġenerali li huma vinkolanti għall-Unjoni.

23 F'dan ir-rigward, l-Artikolu 31 tal-Konvenzjoni fuq id-dritt tat-trattati, iffirmata fi Vjenna fit-23 ta' Mejju 1969, li tikkodifika r-regoli tad-dritt internazzjonali ġenerali, jippreċiża li trattat għandu jiġi interpretat in bona fide, skont is-sens ordinarju li għandu jingħata lit-termini tiegħu fil-kuntest tagħhom, u fid-dawl tas-suġġett u tal-għan tiegħu (ara, f'dan is-sens, b'mod partikolari, l-Opinjoni 1/91, tal-14 ta' Diċembru 1991, Ġabra p. I-6079, punt 14, kif ukoll is-sentenzi tal-1 ta' Lulju 1993, Metalsa, C-312/91, Ġabra p. I-3751, punt 12, tat-2 ta' Marzu 1999, Eddline El-Yassini, C-416/96, Ġabra p. I-1209, punt 47, u tal-20 ta' Novembru 2001, Jany *et*, C-268/99, Ġabra p. I-8615, punt 35).

24 Qabel kollox għandu jiġi ppreċiżat li, għall-finijiet tal-interepretazzjoni ta' din il-konvenzjoni, it-terminu "préjudice", li jinsab kemm fit-titolu tal-Kapitolu III u kif ukoll fl-Artikolu 17(1) tal-verżjoni Franċiża tal-Konvenzjoni ta' Montréal, għandu jitqies bħala sinonimu tat-terminu "dommage" li jinsab fit-titolu u fl-Artikolu 17(2) tal-verżjoni Franċiża tal-imsemmija konvenzjoni. Fil-fatt, minn verżjonijiet lingwistiċi awtentiċi oħra tal-Konvenzjoni ta' Montréal jirriżulta li terminu wieħed ("daño" fil-verżjoni Spanjola; "damage" fil-verżjoni Ingliża) jintuża mingħajr distinzjoni sabiex jindika kemm il-"préjudice", kif ukoll id-"dommage", fis-sens tal-verżjoni Franċiża ta' din il-konvenzjoni. Barra minn hekk, għalkemm il-verżjoni Russa tal-imsemmija Konvenzjoni, bħall-verżjoni Franċiża, tuża żewġ termini, jiġifieri "вред" (dannu) u "повреждение" (li jikkawża dannu), dawn iż-żewġ termini, peress li għandhom l-istess għerq u huma użati mingħajr distinzjoni, għandhom ukoll jitqiesu bħala sinonimi għall-finijiet tal-interpretazzjoni tal-istess konvenzjoni.

25 Sussegwentement, fir-rigward tal-kuntest li fih jissemma t-terminu "dannu" fl-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Montréal, hemm lok li jiġi enfasizzat, bħalma ġie rrilevat fil-punt preċedenti ta' din is-sentenza, li dan it-terminu jinsab ukoll fit-titolu stess tal-Kapitolu III ta' din il-konvenzjoni, li jinkludi l-imsemmija dispożizzjoni. Konsegwentement, peress li l-imsemmija konvenzjoni ma tindikax mod ieħor, dan it-terminu għandu jingħata sens identiku kull fejn jintuża fi ħdan dan il-kapitolu.

26 Barra minn hekk, l-Artikolu 22 tal-Konvenzjoni ta' Montréal, li wkoll jagħmel parti mill-imsemmi Kapitolu III u għaldaqstant tal-kuntest rilevanti, jillimita r-responsabbiltà tat-trasportatur f'każ ta' distruzzjoni, telf, dannu jew dewmien, u dan jimplika li n-natura tad-dannu subit mill-passiġġier hija irrilevanti f'dan ir-rigward.

27 Fl-aħħar nett, bl-għan li jiġi ppreċiżat is-sens ordinarju li għandu jingħata lit-terminu "dannu" skont ir-regola ta' interpretazzjoni msemmija fil-punt 23 ta' din is-sentenza, għandu jitfakkar li ċertament jeżisti kunċett ta' dannu, b'oriġini mhux konvenzjonali, li huwa komuni għas-sistemi kollha tad-dritt internazzjonali. Għaldaqstant, skont l-Artikolu 31(2) tal-Artikoli dwar ir-responsabbiltà tal-Istat għal att internazzjonalment illegali, imfassla mill-Kummissjoni għad-Dritt Internazzjonali tan-Nazzjonijiet Uniti u li ssemmew mill-Assemblea Ġenarali tal-imsemmija organizzazzjoni permezz tar-Riżoluzzjoni 56/83, tat-12 ta' Diċembru 2001, "[...]id-dannu jinkludi kemm danni marterjali kif ukoll danni morali". [traduzzjoni mhux uffiċjali]

28 Iż-żewġ aspetti tal-kunċett ta' dannu, kif jirriżultaw mid-dispożizzjoni msemmija iktar 'il fuq, li f'dan ir-rigward hija preċiżament intiża sabiex tikkodifika l-istat attwali tad-dritt internazzjonali ġenerali, jistgħu minħabba f'hekk jitqiesu li flimkien jesprimu s-sens ordinarju li għandu jingħata lil dan il-kunċett fid-dritt internazzjonali. Barra minn hekk għandu jiġi rrilevat li ma hemm xejn fil-Konvenzjoni ta' Montréal li jindika li, fil-kuntest ta' sistema ta' responsabbiltà armonizzata tad-dritt tal-ajru internazzjonali privat, l-Istati kontraenti kellhom l-intenzjoni li jagħtu sens speċjali lill-kunċett ta' dannu u li jidderogaw mis-sens ordinarju tiegħu. Għaldaqstant, il-kunċett ta' dannu, kif jirriżulta mid-dritt internazzjonali ġenerali, jibqa applikabbli, skont l-Artikolu 31(3)(ċ) tal-konvenzjoni dwar id-dritt tat-trattati, ċċitata iktar 'il fuq, fir-relazzjonijiet bejn il-partijiet għall-Konvenzjoni ta' Montréal.

29 Minn dan isegwi li t-terminu "dannu", imsemmi fil-Kapitolu III tal-Konvenzjoni ta' Montréal, għandu jinftiehem bħala li jinkludi kemm id-danni ta' natura materjali kif ukoll dawk ta' natura morali.

30 Din il-konklużjoni hija kkorraborata mill-objettivi li wasslu għall-adozzjoni tal-Konvenzjoni ta' Montréal.

31 F'dan ir-rigward hemm lok li jitfakkar li, skont it-tielet paragrafu tal-Preambolu tal-Konvenzjoni ta' Montréal, l-Istati partijiet ta' din il-konvenzjoni, konxji

mill-"importanza li tiġi assigurata l-protezzjoni ta' l-interessi tal-konsumaturi fit-trasport internazzjonali bl-ajru u [ta]l-bżonn għal kumpens ekwu bbażat fuq il-prinċipju ta' restituzzjoni", iddeċidew li jipprovdu sistema ta' responsabbiltà stretta għat-trasportaturi bl-ajru.

32 Għaldaqstant, b'mod iktar partikolari, fir-rigward tad-danni sofferti fil-każ ta' distruzzjoni, telf jew dannu ta' bagalji rreġistrati, skont l-Artikolu 17(2) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, it-trasportatur huwa preżunt responsabbli għal dawn id-danni "sakemm biss il-każ li kkawża d-distruzzjoni, it-telf jew id-dannu seħħ abbord l-inġenju ta' l-ajru jew tul kwalunkwe perijodu li fih il-bagalji rreġistrati kienu fil-kura tat-trasportatur".

33 Madankollu, tali sistema ta' responsabbiltà stretta timplika, kif jirriżulta barra minn hekk mill-ħames paragrafu tal-Preambolu tal-Konvenzjoni ta' Montréal, li għandu jinżamm "bilanċ ekwu ta' l-interessi", b'mod partikolari, għal dak li jikkonċerna l-interessi tat-trasporaturi bl-ajru u dawk tal-passiġġieri.

34 Sabiex jinżamm tali bilanċ, l-Istati kontraenti qablu, f'ċerti każijiet, — b'mod partikolari skont l-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, fil-każ ta' distruzzjoni, telf, dannu jew dewmien ta' bagalji —, li jillimitaw l-obbligu ta' responsabbiltà tat-trasporaturi bl-ajru. Il-limitu ta' kumpens li jirriżulta għandu japplika "għal kull passaġġier".

35 Minn dan isegwi li l-"bilanċ ekwu ta' l-interessi" msemmi iktar 'il fuq jeżiġi, fid-diversi każijiet fejn trasportatur huwa meqjus responsabbli skont il-Kapitolu III tal-Konvenzjoni ta' Montréal, l-eżistenza ta' limiti ċari ta' kumpens li jkunu relatati mad-dannu kollu subit minn kull passiġġier fi kwalunkwe wieħed mill-imsemmija każijiet, indipendentement min-natura tad-dannu kkawżat lil dan tal-aħħar.

36 Fil-fatt, limitu ta' kumpens, hekk definit, jippermetti li l-passiġġieri jiġu kkumpensati faċilment u malajr, mingħajr madankollu ma jimponi fuq it-trasportaturi bl-ajru oneru ta' kumpens kbir wisq, li jkun diffiċli sabiex jiġi identifikat u kkalkolat, li jista' jikkomprometti, jew saħansitra jipparalizza, l-attivitajiet ekonomiċi tagħhom.

37 Minn dan isegwi li d-diversi limiti ta' kumpens imsemmija fil-Kapitolu III tal-Konvenzjoni ta' Montréal, inklużi dawk stabbiliti fl-Artikolu 22(2) ta' din il-konvenzjoni, għandhom japplikaw għad-dannu kollu kkawżat, indipendentement min-natura materjali jew morali tiegħu.

38 Barra minn hekk, l-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montréal jipprevedi l-possibbiltà li l-passiġġieri jagħmlu dikjarazzjoni speċjali ta' interess meta jagħtu l-bagalji rreġistrati lit-trasportatur. Din il-possibbiltà tikkonferma li l-limitu ta' responsabbiltà ta' trasportatur bl-ajru, għad-dannu li jirriżulta mit-telf tal-bagalji previst fl-imsemmi artikolu, huwa, meta ma tkun saret ebda dikjarazzjoni, limitu assolut li jkopri kemm id-danni morali kif ukoll id-danni materjali.

39 Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet preċedenti, ir-risposta għad-domanda magħmula għandha tkun li t-terminu "dannu" li fuqu huwa bbażat l-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, li jistabbilixxi l-limitu tar-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru għad-dannu subit, b'mod partikolari, minħabba t-telf tal-bagalji għandu jiġi interpretat fis-sens li jinkludi kemm id-danni materjali kif ukoll id-danni morali.

Fuq l-ispejjeż

40 Peress li l-proċedura għandha, fir-rigward tal-partijiet fil-kawża prinċipali, in-natura ta' kwistjoni mqajma quddiem il-qorti tar-rinviju, hija din il-qorti li tiddeċiedi fuq l-ispejjeż. L-ispejjeż sostnuti għas-sottomissjoni tal-osservazzjonijiet lill-Qorti tal-Ġustizzja, barra dawk tal-imsemmija partijiet, ma jistgħux jitħallsu lura.

Għal dawn il-motivi, Il-Qorti tal-Ġustizzja (It-Tielet Awla) taqta' u tiddeċiedi:

It-terminu "dannu" li fuqu huwa bbażat l-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni għall-unifikazzjoni ta' ċerti regoli għat-trasport internazzjonali bl-ajru, konkluża f'Montréal fit-28 ta' Mejju 1999, li jistabbilixxi l-limitu tar-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru, għad-dannu subit, b'mod partikolari, minħabba t-telf tal-bagalji għandu jiġi interpretat fis-sens li jinkludi kemm id-danni materjali kif ukoll id-danni morali.

Firem