SENTENZA TAL-QORTI TAL-ĠUSTIZZJA (Ir-Raba' Awla)

9 ta' Lulju 2020*

"Rinviju għal deċiżjoni preliminari – Trasport bl-ajru – Konvenzjoni ta' Montreal – Artikolu 17(2) – Responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru fil-qasam tal-bagalji rreġistrati – Telf stabbilit ta' bagalja rreġistrata – Dritt għal kumpens – Artikolu 22(2) – Limiti ta' responsabbiltà fil-każ tad-distruzzjoni, tat-telf, tad-dannu jew tad-dewmien tal-bagalji – Assenza ta' informazzjoni dwar il-bagalja mitlufa – Oneru tal-prova – Awtonomija proċedurali tal-Istati Membri – Prinċipji ta' ekwivalenza u ta' effettività"

Fil-Kawża C-86/19,

li għandha bħala suġġett talba għal deċiżjoni preliminari skont l-Artikolu 267 TFUE, imressqa mill-Juzgado de lo Mercantil n° 9 de Barcelona (il-Qorti Kummerċjali Nru 9 ta' Barcelona, Spanja), permezz ta' deċiżjoni tat-3 ta' Diċembru 2018, li waslet fil-Qorti tal-Ġustizzja fis-6 ta' Frar 2019, fil-proċedura

SL

vs

Vueling Airlines SA,

IL-QORTI TAL-ĠUSTIZZJA (Ir-Raba' Awla),

komposta minn M. Vilaras, President tal-Awla, S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe u N. Piçarra (Relatur), Imħallfin,

Avukat Ġenerali: G. Pitruzzella,

Reġistratur: M. Ferreira, Amministratur Prinċipali,

wara li rat il-proċedura bil-miktub u wara s-seduta tal-15 ta' Jannar 2020,

wara li kkunsidrat l-osservazzjonijiet ippreżentati:

– għal SL, minn A. Azcárraga Gonzalo, A. Velázquez Cobos u J. C. Siqueira Viana, abogados,

– għal Vueling Airlines SA, minn J. Fillat Boneta, abogado,

– għall-Gvern Ġermaniż, minn J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl u A. Berg, bħala aġenti,

– għall-Gvern Olandiż, minn M. K. Bulterman u M.A.M. de Ree, bħala aġenti,

* Lingwa tal-kawża: l-Ispanjol.

– għall-Kummissjoni Ewropea, minn J. Rius u N. Yerrell, bħala aġenti,

wara li semgħet il-konklużjonijiet tal-Avukat Ġenerali, ippreżentati fis-seduta tal-11 ta’ Marzu 2020,

tagħti l-preżenti

Sentenza

1 It-talba għal deċiżjoni preliminari tirrigwarda l-interpretazzjoni tal-Artikolu 17(2), u tal-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni għall-Unifikazzjoni ta’ Ċerti Regoli għat-Trasport Internazzjonali bl-Ajru, konkluża f’Montreal fit-28 ta’ Mejju 1999, iffirmata mill-Komunità Ewropea fid-9 ta’ Diċembru 1999, u approvata għan-nom tagħha 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’ Montreal”), li daħlet fis-seħħ, f’dak li jikkonċerna l-Unjoni Ewropea, fit-28 ta’ Ġunju 2004.

2 Din it-talba tressqet fil-kuntest ta’ tilwima bejn SL u Vueling Airlines SA, trasportatur bl-ajru, rigward talba għal kumpens għad-danni materjali u morali li jirriżultaw mit-telf ta’ bagalja rreġistrata minn SL matul titjira operata minn dan it-trasportatur.

Il-kuntest ġuridiku

Id-dritt internazzjonali

3 Skont it-tielet paragrafu tal-preambolu tal-Konvenzjoni ta’ Montreal, l-Istati kontraenti “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”.

4 Il-ħames paragrafu ta’ dan il-preambolu jindika li “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”.

5 L-Artikolu 3(3) tal-Konvenzjoni ta’ Montreal jipprovdi li “[i]t-trasportatur għandu jagħti lill-passiġġier tabella li tidentifika l-bagalja għal kull bagalja vverifikata [rreġistrata]”.

6 L-Artikolu 17 ta’ din il-konvenzjoni, intitolat “Mewt u ingurji [feriti] tal-passiggieri – dannu lill-bagalji”, jipprovdi:

“[...]

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 [taħt ir-responsabbiltà] tat-trasportatur [...]

3. Jekk it-trasportatur jammetti telf tal-bagalji kkontrollati, jew jekk il-bagalji kkontrollati ma waslux fl-iskadenza ta’ 21 jum mid-data li fiha suppost waslu, il-passiġġier huwa intitolat li jġib fis-seħħ kontra t-trasportatur id-drittijiet li jemanu mill-kuntratt tat-trasport.

4. Sakemm mhux speċifikat xort’oħra, f’din il-Konvenzjoni t-terminu “bagalji” jfisser kemm bagalji kkontrollati kif ukoll bagalji mhux ikkontrollati [mhux irreġistrati].”

7 L-Artikolu 22 ta’ din il-konvenzjoni, intitolat “Limiti tar-responsabbiltà fir-rigward ta’ dewmien, bagalji u merkanzija”, jistipula, fil-paragrafu 2 tiegħu:

“Fil-trasport ta’ bagalji, ir-responsabbiltà f’każ ta’ distruzzjoni, telf, dannu jew dewmien hija llimitata għal 1 000 Dritt Speċjali tal-Ġbid għal kull passiġġier sakemm il-passiġġier m’għamilx, fil-ħin meta l-bagalji vverifikati 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.”

8 Skont il-proċedura prevista fl-Artikolu 24 tal-Konvenzjoni ta’ Montreal, il-limitu ta’ responsabbiltà previst fl-Artikolu 22(2) tal-imsemmija konvenzjoni żdied għal 1 131 Dritt Speċjali tal-Ġbid (iktar ’il quddiem “SDR”) għal kull passiġġier għad-danni kkawżati lill-bagalji sa mit-30 ta’ Diċembru 2009. Dan l-ammont sar 1 288 SDR mit-28 ta’ Diċembru 2019.

Id-dritt tal-Unjoni

9 Wara l-firma tal-Konvenzjoni ta’ Montreal, ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 2027/97 tad-9 ta’ Ottubru 1997 dwar ir-responsabbiltà ta’ 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), ġie 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”).

10 Il-premessi 12 u 18 tar-Regolament Nru 889/2002 jistabbilixxu:

“(12) Limiti uniformi ta’ responsabilità għat-telf ta’, ħsara fil-, jew qerda ta’, bagalji u għall-ħsara kaġunata minn dewmien, li japplikaw għal kull vjaġġar bit-trasportaturi [tal-Unjoni], jiżguraw regoli sempliċi u ċari kemm għall-passiġieri u għal-linji ta’ l-ajru u jippermettu l-passiġġieri jistabilixxu meta assikurazzjoni addizzjonali tkun meħtieġa.

[…]

(18) Safejn aktar regoli jkunu meħtieġa sabiex tiġi implimentata l-Konvenzjoni ta’ Montreal dwar punti li mhumiex koperti bir-Regolament (KE) Nru 2027/97, tkun ir-responsabilità ta’ l-Istati Membri li jagħhmlu dawn id-disposizzjonijiet.”

11 Skont l-Artikolu 1 tar-Regolament Nru 2027/97:

“Dan ir-Regolament jimplimenta d-disposizzjonijet relevanti tal-Konvenzjoni ta’ Montreal fir-rigward tal-ġarr ta’ passiġieri u l-bagalji tagħhom bl-ajru u jistabilixxi ċerti disposizzjonijiet supplimentari. Jestendi wkoll l-applikazzjoni ta’ dawn id-disposizzjonijiet għall-ġarr bl-ajru fi ħdan Stat Membru wieħed.”

12 L-Artikolu 3(1) ta’ dan ir-regolament jippreċiża:

“Ir-responsabilità ta’ trasportatur bl-ajru Komunitarju fir-rigward tal-passiġġieri u l-bagalji tagħhom tiġi regolata mid-disposizzjonijiet kollha tal-Konvenzjoni ta’ Montreal pertinenti għal din ir-responsabilità.”

Il-kawża prinċipali u d-domanda preliminari

13 Fit-18 ta' Settembru 2017, SL ivvjaġġat minn Ibiza (Spanja) għal Fuerteventura (Spanja) b'inżul f'Barcelona (Spanja), b'titjira operata minn Vueling Airlines. Hija rreġistrat il-bagalja tagħha ma' dan it-trasportatur bl-ajru.

14 Meta waslet fl-ajruport tad-destinazzjoni, wara titjira li żvolġiet b'mod normali, SL ikkonstatat li l-bagalja tagħha ma kinitx waslet fid-destinazzjoni. Għaldaqstant, hija ressqet ilment mal-imsemmi trasportatur bl-ajru.

15 Fil-11 ta' Diċembru 2017, SL ippreżentat quddiem il-qorti tar-rinviju, il-Juzgado de lo Mercantil nº 9 de Barcelona (il-Qorti tal-Kummerċ Nru 9 ta' Barcelona, Spanja), rikors kontra Vueling Airlines intiż għall-ħlas ta' kumpens li jikkorrispondi għal-limitu massimu ta' 1 131 SDR, previst fl-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal għall-kumpens għad-danni materjali u morali li t-telf tal-bagalja tagħha kkawżalha. Insostenn tat-talba tagħha, SL sostniet li t-telf huwa l-każ l-iktar gravi ta' dannu kkawżat lill-bagalji previst f'din id-dispożizzjoni.

16 Vueling Airlines tirrikonoxxi li ma sabitx il-bagalja. Hija topponi, madankollu, il-ħlas tal-limitu massimu ta' kumpens previst fl-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal u toffri unikament is-somma ta' EUR 250 bħala kumpens għad-danni materjali u morali kkawżati mit-telf tal-imsemmija bagalja. Hija ssostni li SL ma indikat la l-kontenut tal-istess bagalja, la l-valur u l-piż tagħha, u lanqas ma pprovdiet provi ta' xiri mwettaq sabiex tissostitwixxi l-oġġetti li kienu fiha. Issa, Vueling Airlines tqis li dawn l-elementi huma neċessarji sabiex passiġġier ikun jista' jipprova li għandu jingħatalu kumpens li jikkorrispondi għal-limitu massimu previst fl-Artikolu 22(2) tal-konvenzjoni ta' Montreal.

17 Il-qorti tar-rinviju ssemmi d-diverġenzi li jeżistu fil-ġurisprudenza fil-livell nazzjonali rigward l-interpretazzjoni tal-Artikolu 17(2) u tal-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal. Ladarba stabbilit it-telf, ċerti qrati taw il-limitu massimu tal-kumpens previst f'din l-aħħar dispożizzjoni, peress li dan huwa l-iktar każ gravi ta' dannu kkawżat lill-bagalji fost dawk previsti fl-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal, mingħajr ma eżiġew li l-passiġġier jipprovdi provi supplimentari. Min-naħa l-oħra, qrati oħra ddeċidew li l-ammont ta' kumpens li kellu jingħata lill-passiġġier fil-każ ta' telf tal-bagalja għandu jiġi ddeterminat mill-qorti abbażi tal-provi prodotti, fejn il-persuna leża għandha turi, permezz ta' kull mod permess mil-liġi, id-dannu jew danni sostnuti.

18 F'dawn iċ-ċirkustanzi, il-Juzgado de lo Mercantil nº 9 de Barcelona (il-Qorti tal-Kummerċ Nru 9 ta' Barcelona) iddeċidiet li tissospendi l-proċeduri quddiemha u li tagħmel id-domanda preliminari segwenti lill-Qorti tal-Ġustizzja:

"Meta t-telf ta' bagalja jkun ġie stabbilit, il-kumpannija tal-ajru għandha, dejjem u f'kull każ, tikkumpensa lill-passiġġier sal-limitu massimu ta' kumpens ta' SDR 1 131, fil-każ tas-sitwazzjoni l-iktar serja fost dawk previsti fl-Artikolu 17(2) u fl-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal, jew dan huwa limitu massimu ta' kumpens li jista' jiġi aġġustat mill-qorti, inkluż fil-każ tat-telf tal-bagalja, skont iċ-ċirkustanzi li fihom seħħ it-telf, b'tali mod li l-ammont ta' SDR 1 131 jingħata biss jekk il-passiġġier jistabbilixxi, b'kull mod permess mil-liġi, li l-valur tal-oġġetti u tal-beni personali li huwa kellu fil-bagalja rreġistrata kif ukoll ta' dawk li huwa kellu jixtri sabiex jissostitwixxihom kien jilħaq dan il-limitu, jew, fin-nuqqas ta' dawn l-elementi, il-qorti tista' wkoll tieħu inkunsiderazzjoni kriterji oħra, bħal, pereżempju, in-numru ta' kilos li kienet tiżen il-bagalja jew jekk il-bagalja ntilfitx fil-vjaġġ ta' tluq jew f'dak ta' ritorn, sabiex jiġi evalwat id-dannu morali kkawżat lill-passiġġier li jirriżulta mill-inkonvenjenzi kkawżati mit-telf tal-bagalja tiegħu?"

Fuq id-domanda preliminari

Fuq l-ammissibbiltà

19 Vueling Airlines issostni li t-talba għal deċiżjoni preliminari hija inammissibbli, peress li r-risposta għad-domanda relatata mal-interpretazzjoni tal-Artikolu 17(2) u tal-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal tista' tiġi kjarament dedotta mill-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja, b'mod partikolari mis-sentenza tas-6 ta' Mejju 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), u għalhekk ma tqajjem ebda dubju raġonevoli.

20 Skont ġurisprudenza stabbilita tal-Qorti tal-Ġustizzja, fil-kuntest tal-kooperazzjoni bejn din tal-aħħar u l-qrati nazzjonali stabbilita fl-Artikolu 267 TFUE, hija biss il-qorti nazzjonali li quddiemha titressaq it-tilwima u li għandha tagħti d-deċiżjoni ġudizzjarja li għandha tevalwa, fid-dawl taċ-ċirkustanzi partikolari tal-kawża, kemm il-ħtieġa ta' deċiżjoni preliminari sabiex tkun f'pożizzjoni li tagħti l-ġudizzju tagħha kif ukoll ir-rilevanza tad-domandi li hija tagħmel lill-Qorti tal-Ġustizzja. Konsegwentement, peress li d-domanda magħmula tirrigwarda l-interpretazzjoni tad-dritt tal-Unjoni, li l-Konvenzjoni ta' Montreal tagħmel parti integrali minnu (ara, f'dan is-sens, is-sentenzi tas-6 ta' Mejju 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punti 19 u 20 kif ukoll tat-12 ta' April 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punti 19 u 20), il-Qorti tal-Ġustizzja hija, fil-prinċipju, obbligata li tagħti deċiżjoni [ara, b'mod partikolari, is-sentenzi tad-19 ta' Novembru 2019, A. K. *et* (Indipendenza tal-Bord Dixxiplinari tal-Qorti Suprema), C-585/18, C-624/18 u C-625/18, EU:C:2019:982, punt 97, kif ukoll tad-19 ta' Diċembru 2019, Junqueras Vies, C-502/19, EU:C:2019:1115, punt 55 u l-ġurisprudenza ċċitata].

21 Minn dan isegwi li d-domandi dwar l-interpretazzjoni tad-dritt tal-Unjoni magħmula mill-qorti nazzjonali fil-kuntest regolamentari u fattwali ddefinit minnha taħt ir-responsabbiltà tagħha stess, u li ma huwiex il-kompitu tal-Qorti tal-Ġustizzja li tivverifika l-eżattezza tiegħu, jibbenefikaw minn preżunzjoni ta' rilevanza. Ir-rifjut tal-Qorti tal-Ġustizzja li tiddeċiedi fuq talba mressqa minn qorti nazzjonali huwa possibbli biss jekk ikun jidher b'mod manifest li l-interpretazzjoni mitluba tad-dritt tal-Unjoni ma għandha ebda relazzjoni mar-realtà jew mas-suġġett tal-kawża prinċipali, meta l-problema tkun ta' natura ipotetika jew inkella meta l-Qorti tal-Ġustizzja ma jkollhiex il-punti ta' fatt u ta' liġi neċessarji sabiex tirrispondi b'mod utli għad-domandi li jkunu sarulha (ara, f'dan is-sens, is-sentenzi tas-7 ta' Marzu 2018, flightright *et*, C-274/16, C-447/16 u C-448/16, EU:C:2018:160, punt 46, kif ukoll tal-24 ta' Ottubru 2018, XC *et*, C-234/17, EU:C:2018:853, punt 16 u l-ġurisprudenza ċċitata).

22 Issa, ma huwa bl-ebda mod ipprojbit għal qorti nazzjonali li tagħmel domanda lill-Qorti tal-Ġustizzja li, fl-opinjoni ta' waħda mill-partijiet fil-kawża prinċipali, ir-risposta ma tħalli l-ebda lok għal dubju raġonevoli. Għalhekk, anki fl-ipoteżi li dan huwa l-każ, din id-domanda ma ssirx għaldaqstant inammissibbli (sentenza tal-1 ta' Diċembru 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, punti 64 u 65).

23 Minn dan isegwi li l-argument ta' Vueling Airlines intiż sabiex juri l-inammissibbiltà tat-talba għal deċiżjoni preliminari għandu jiġi miċħud u li hemm lok li tingħata risposta għad-domanda magħmula mill-qorti tar-rinviju.

Fuq il-mertu

Osservazzjonijiet preliminari

24 Preliminarjament, għandu jiġi rrilevat li d-domanda magħmula mill-qorti tar-rinviju tinkludi, essenzjalment, żewġ domandi. L-ewwel waħda tikkonċerna n-natura ta' somma fissa jew le tal-kumpens dovut, abbażi tal-Artikolu 17(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal, moqri flimkien

mal-Artikolu 22(2) ta' din, lil passiġġier li l-bagalja rreġistrata tiegħu ma kinitx is-suġġett ta' dikjarazzjoni speċjali ta' interess mal-kunsinna intilfet matul il-perijodu kollu li matulu t-trasportatur tal-ajru kien responsabbli għaliha. It-tieni domanda tirrigwarda l-modalitajiet tad-determinazzjoni tal-ammont ta' dan il-kumpens, fl-ipoteżi fejn l-ammont imsemmi fl-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal ma jikkostitwixxix ammont dovut *ipso iure* u f'somma fissa.

25 Konsegwentement, dawn iż-żewġ domandi għandhom jiġu eżaminati suċċessivament.

26 Għal dan il-għan, għandu jitfakkar li, skont l-Artikolu 3(1) tar-Regolament Nru 2027/97, ir-responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru tal-Unjoni fir-rigward tal-passiġġieri u tal-bagalji tagħhom hija rregolata mid-dispożizzjonijiet kollha tal-Konvenzjoni ta' Montreal relatati ma' din ir-responsabbiltà (sentenzi tas-6 ta' Mejju 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punt 18, kif ukoll tad-19 ta' Diċembru 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 29).

27 Bl-istess mod, hija ġurisprudenza stabbilita li d-dispożizzjonijiet ta' trattat internazzjonali, bħall-Konvenzjoni ta' Montreal, għandhom jiġu interpretati *in bona fide*, skont is-sens ordinarju li għandu jingħata lit-termini tagħhom fil-kuntest tagħhom u fid-dawl tas-suġġett u tal-għan tagħhom, skont id-dritt internazzjonali ġenerali, li japplika għall-Unjoni Ewropea, kif ikkodifikat mill-Artikolu 31 tal-Konvenzjoni ta' Vjenna dwar it-Trattati tat-23 ta' Mejju 1969 (*Ġabra tan-Nazzjonijiet Uniti*, Vol. 1155, p. 331) (ara, f'dan is-sens, is-sentenzi tas-6 ta' Mejju 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punt 23, tat-22 ta' Novembru 2012, Espada Sánchez *et*, C-410/11, EU:C:2012:747, punti 20 sa 22, kif ukoll tad-19 ta' Diċembru 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 31).

Fuq l-ewwel domanda

28 Permezz tal-ewwel domanda, il-qorti tar-rinviju tistaqsi, essenzjalment, jekk l-Artikolu 17(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal, moqri flimkien mal-Artikolu 22(2) ta' din, għandux jiġi interpretat fis-sens li s-somma li hija prevista minn din l-aħħar dispożizzjoni bħala limitu tar-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru, f'każ ta' distruzzjoni, ta' telf jew ta' dannu jew dewmien ta' bagalji rreġistrati li ma jkunux is-suġġett ta' dikjarazzjoni speċjali ta' interess mal-kunsinna, tikkostitwixxi massimu tal-kumpens jew, għall-kuntrarju, somma fissa dovuta *ipso iure* lill-passiġġier.

29 B'applikazzjoni tal-Artikolu 17(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal, it-trasportatur bl-ajru huwa responsabbli għad-dannu li jseħħ f'każ ta' distruzzjoni, ta' telf jew ta' dannu tal-bagalja rreġistrata, "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 [rreġistrati] kienu fil-kura [taħt ir-responsabbiltà] tat-trasportatur" (ara, f'dan is-sens, is-sentenzi tas-6 ta' Mejju 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punt 32, kif ukoll tat-22 ta' Novembru 2012, Espada Sánchez *et*, C-410/11, EU:C:2012:747, punti 25 u 26). Din id-dispożizzjoni hija limitata, sempliċement, sabiex tistabbilixxi l-kundizzjonijiet li fihom huwa rrikonoxxut id-dritt għal kumpens lill-passiġġieri bl-ajru f'każ ta' distruzzjoni, ta' telf jew ta' dannu ta' bagalji rreġistrati.

30 Fir-rigward tal-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal, il-Qorti tal-Ġustizzja ddeċidiet mhux biss li, fit-trasport tal-bagalja, ir-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru f'każ ta' distruzzjoni, ta' telf, ta' dannu jew ta' dewmien "hija llimitata", mit-30 ta' Diċembru 2009 u sat-28 ta' Diċembru 2019, għas-somma ta' 1 131 SDR għal kull passiġġier, iżda wkoll li l-limitu previst f'din id-dispożizzjoni jikkostitwixxi massimu ta' kumpens li ma jistax jinkiseb *ipso iure* u f'somma fissa għal kull passiġġier, anki f'każ ta' telf tal-bagalji (ara, f'dan is-sens, is-sentenza tat-22 ta' Novembru 2012, Espada Sánchez *et*, C-410/11, EU:C:2012:747, punt 34).

31 Il-Qorti tal-Ġustizzja ddeċidiet ukoll li l-limitu tal-kumpens stabbilit fl-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal għandu japplika għad-dannu kollu kkawżat, indipendentement min-natura materjali jew morali ta' dan. F'dan ir-rigward, hija ppreċiżat li l-possibbiltà għall-passiġġier li jagħmel dikjarazzjoni

speċjali ta' interess fil-mument tal-għoti tal-bagalja rreġistrata lit-trasportatur, abbażi tat-tieni parti ta' din id-dispożizzjoni, jikkonferma li l-limitu tar-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru għad-dannu li jirriżulta mit-telf tal-bagalji huwa, fl-assenza ta' kull dikjarazzjoni speċjali ta' interess mal-kunsinna, limitu assolut li jkopri kemm id-dannu morali kif ukoll id-dannu materjali (ara, f'dan is-sens, is-sentenza tas-6 ta' Mejju 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punti 37 u 38).

32 Barra minn hekk, mix-xogħlijiet preparatorji relatati mal-Konvenzjoni ta' Montreal jirriżulta li l-ammonti li jinsabu fid-dispożizzjoni tal-abbozz tat-test li sar, sussegwentement, l-Artikolu 22 ta' din il-konvenzjoni kienu maħsuba bħala ammonti massimi u mhux bħala ammonti ta' kumpens f'somma fissa li għandha tingħata awtomatikament lill-persuni leżi. Minkejja li din l-interpretazzjoni setgħet tiġi spjegata b'iktar preċiżjoni, bl-użu ta' espressjoni bħal "ma taqbiżx", ġie deċiż li tinżamm l-espressjoni "hija llimitata", sa fejn din l-espressjoni hija użata spiss fil-ġurisprudenza żviluppata f'dak li jikkonċerna l-Konvenzjoni għall-Unifikazzjoni ta' Ċerti Regoli għat-Trasport Internazzjoni bl-Ajru, iffirmata f'Varsavja fit-12 ta' Ottubru 1929 (Soċjetà tan-Nazzjonijiet – Ġabra ta' Trattati, Vol. CXXXVII, p. 12), li ġiet issostitwita bil-Konvenzjoni ta' Montreal (Minuti tat-12-il laqgħa tal-Kummissjoni plenarja tal-25 ta' Mejju 1999, *Konferenza internazzjonali tad-dritt tal-ajru, Montreal, 10 sat-28 ta' Mejju 1999, Vol. I, Minuti*).

33 F'dan il-kuntest, għandu jiġi ppreċiżat ukoll li la mill-Artikolu 17(2) u lanqas mill-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal ma jirriżulta li t-telf ta' bagalji għandu jiġi kkunsidrat bħala l-każ l-iktar gravi ta' dannu kkawżat lill-bagalji, b'tali mod li kumpens li jikkorrispondi għas-somma prevista fit-tieni dispożizzjoni huwa dovut *ipso iure* lill-passiġġier leż sempliċement minħabba li jiġi stabbilit dan it-telf. Fil-fatt, dawn id-dispożizzjonijiet huma limitati sabiex jelenkaw id-diversi każijiet li jistgħu joħolqu r-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru għad-danni li jseħħu fit-trasport ta' bagalji, fil-limitu previst fit-tieni dispożizzjoni, mingħajr madankollu ma tiġi stabbilita ġerarkija fost dawn il-każijiet skont il-gravità tagħhom.

34 Minn dan jirriżulta li l-ammont tal-kumpens dovut minn trasportatur bl-ajru lil passiġġier, li l-bagalja rreġistrata tiegħu ma tkunx is-suġġett ta' dikjarazzjoni speċjali ta' interess fil-kunsinna tiġi distrutta, mitlufa, ssofri dannu jew dewmien għandu jiġi ddeterminat, fil-limitu stabbilit fl-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal, fid-dawl taċ-ċirkustanzi inkwistjoni.

35 Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet preċedenti, ir-risposta għall-ewwel domanda għandha tkun li l-Artikolu 17(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal, moqrija flimkien mal-Artikolu 22(2) ta' din il-konvenzjoni, għandu jiġi interpretat fis-sens li s-somma li hija prevista minn din l-aħħar dispożizzjoni abbażi tal-limitu tar-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru, f'każ ta' distruzzjoni, ta' telf, ta' dannu jew ta' dewmien tal-bagalja rreġistrata li ma tkunx is-suġġett ta' dikjarazzjoni speċjali ta' interess mal-kunsinna, tikkostitwixxi massimu ta' kumpens li l-passiġġier ikkonċernat ma jibbenefikax minnu *ipso iure* u f'somma fissa. Konsegwentement, hija l-qorti nazzjonali li għandha tiddetermina, f'dan il-limitu, l-ammont ta' kumpens dovut lil dan fid-dawl taċ-ċirkustanzi inkwistjoni.

Fuq it-tieni domanda

36 Permezz tat-tieni domanda tagħha, il-qorti tar-rinviju tistaqsi, essenzjalment, jekk l-Artikolu 17(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal moqri flimkien mal-Artikolu 22(2) ta' din, għandux jiġi interpretat fis-sens li jiddetermina l-modalitajiet ta' ffissar tal-ammont tal-kumpens dovut minn trasportatur bl-ajru lil passiġġier li l-bagalja rreġistrata tiegħu ma tkunx is-suġġett ta' dikjarazzjoni speċjali ta' interess mal-kunsinna tkun ġiet distrutta, mitlufa jew sofriet dannu jew dewmien.

37 Għandu jitfakkar li l-Qorti tal-Ġustizzja ddeċidiet li, għall-finijiet tal-kumpens previst fl-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal, huma l-passiġġieri kkonċernati, taħt l-istħarriġ tal-qorti nazzjonali, li għandhom jistabbilixxu b'suffiċjenza tad-dritt il-kontenut tal-bagalji mitlufa (ara, f'dan is-sens, sentenza tal-22 ta' Novembru 2012, Espada Sánchez *et*, C-410/11, EU:C:2012:747, punt 35).

38 Madankollu, sa fejn, kif irrileva wkoll l-Avukat Ġenerali fil-punt 32 tal-konklużjonijiet tiegħu, la l-Konvenzjoni ta' Montreal, la r-Regolament Nru 2027/97, li jimplimenta d-dispożizzjonijiet rilevanti ta' dan relatati mat-trasport bl-ajru tal-passiġġieri u tal-bagalji tagħhom, ma jipprevedu dispożizzjonijiet speċifiċi li jikkonċernaw il-prova tad-danni msemmija minn din il-konvenzjoni, għandhom jiġu applikati, skont il-prinċipju ta' awtonomija proċedurali, regoli rilevanti tad-dritt nazzjonali, kif tixhed fil-fatt il-premessa 18 tar-Regolament Nru 889/2002, skont liema huma l-Istati Membri li għandhom jipprevedu d-dispożizzjonijiet supplimentari eventwalment neċessarji sabiex tiġi implimentata l-Konvenzjoni ta' Montreal fuq punti li ma humiex koperti mir-Regolament Nru 2027/97.

39 Fil-fatt, hija ġurisprudenza stabbilita li, fl-assenza ta' leġiżlazzjoni tal-Unjoni, hija s-sistema legali nazzjonali ta' kull Stat Membru li għandha tindika l-qrati kompetenti u li għandha tistabbilixxi r-regoli proċedurali tal-kawżi legali intiżi sabiex jiżguraw il-protezzjoni sħiħa tad-drittijiet li jinsiltu favur l-individwi mid-dritt tal-Unjoni. Madankollu, huma ma għandhomx ikunu inqas favorevoli minn dawk li jirregolaw sitwazzjonijiet simili ta' dritt intern (prinċipju ta' ekwivalenza) u lanqas ma għandhom ikunu strutturati b'mod li jirrendu impossibbli fil-prattika jew eċċessivament diffiċli l-eżerċizzju tad-drittijiet mogħtija mill-ordinament ġuridiku tal-Unjoni (prinċipju ta' effettività) (ara, f'dan is-sens, b'mod partikolari, is-sentenzi tas-16 ta' Diċembru 1976, Rewe-Zentralfinanz u Rewe-Zentral, 33/76, EU:C:1976:188, punt 5; tat-13 ta' Marzu 2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, punti 38, 39 u 43, kif ukoll tal-11 ta' Settembru 2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, punt 30).

40 L-osservanza ta' dawn iż-żewġ prinċipji għandha tiġi analizzata billi jittieħdu inkunsiderazzjoni r-rwol tar-regoli kkonċernati fil-proċedura kollha, l-iżvolġiment tagħha u d-dettalji ta' dawn ir-regoli, quddiem il-varji istanzi nazzjonali (ara, f'dan is-sens, is-sentenza tal-11 ta' Settembru 2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, punt 31 u l-ġurisprudenza ċċitata).

41 Mill-kunsiderazzjonijiet preċedenti jirriżulta li, kif essenzjalment ippreċiża wkoll l-Avukat Ġenerali fil-punti 35 u 36 tal-konklużjonijiet tiegħu, fil-kuntest tar-rikorsi ppreżentati abbażi tal-Artikolu 17(2) u tal-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal, huma l-passiġġieri kkonċernati li għandhom jistabbilixxu b'mod suffiċjenti skont id-dritt, b'mod partikolari permezz ta' provi dokumentarji l-ispejjeż sostnuti sabiex jiġi ssostitwit l-kontenut tal-bagalji tagħhom, id-dannu jew danni sostnuti f'każ ta' distruzzjoni, ta' telf, ta' dannu jew ta' dewmien ta' dawn il-bagalji, kif ukoll li huma l-qrati nazzjonali li għandhom jivverifikaw, abbażi tal-ġurisprudenza msemmija fil-punti 39 u 40 ta' din is-sentenza, li r-regoli tad-dritt nazzjonali applikabbli, b'mod partikolari fil-qasam tal-prova, ma jrendux fil-prattika prattikament impossibbli jew eċċessivament diffiċli l-eżerċizzju tad-dritt għal kumpens li l-passiġġieri għandhom abbażi tal-imsemmija dispożizzjonijiet.

42 B'mod partikolari, f'sitwazzjoni kkaratterizzata mill-assenza ta' kwalunkwe element ta' prova mressqa mill-passiġġier leż dwar id-dannu jew danni kkawżati mid-distruzzjoni, it-telf, id-dannu jew id-dewmien tal-bagalji, l-elementi msemmija mill-qorti tar-rinviju, bħall-piż tal-bagalji mitlufa kif ukoll il-fatt jekk it-telf seħħx matul vjaġġ ta' tluq jew ta' ritorn, jistgħu jittieħdu inkunsiderazzjoni mill-qorti nazzjonali, sabiex jiġi evalwat id-dannu jew danni sostnuti u jiġi stabbilit l-ammont tal-kumpens li għandu jitħallas lill-passiġġier leż. Madankollu, dawn l-elementi ma għandhomx jittieħdu inkunsiderazzjoni b'mod iżolat, iżda flimkien.

43 Fir-rigward, b'mod partikolari, tal-piż tal-bagalji mitlufa, sa fejn, fil-prinċipju, huwa biss it-trasportatur li jista' jipprovdi tali prova, wara r-reġistrazzjoni ta' dawn il-bagalji, huwa importanti li jitfakkar li, sabiex jiġi osservat il-prinċipju ta' effettività, il-qorti nazzjonali, jekk tikkonstata li l-fatt li parti għandha ssostni l-oneru ta' prova jista' jrendi impossibbli jew eċċessivament diffiċli l-amministrazzjoni ta' tali prova, minħabba b'mod partikolari li din tirrigwarda elementi li l-imsemmija parti ma jistax ikollha, għandha tirrikorri għall-mezzi proċedurali kollha mqegħdin għad-dispożizzjoni tagħha mid-dritt nazzjonali, li fosthom jinsab dak li tordna miżuri ta' istruzzjoni neċessarji, inkluż il-produzzjoni minn waħda mill-partijiet jew minn terz att jew dokument (ara, f'dan is-sens, sentenza tas-7 ta' Settembru 2006, Laboratoires Boiron, C-526/04, EU:C:2006:528, punt 55).

44 Għaldaqstant, ir-risposta għat-tieni domanda għandha tkun li l-Artikolu 17(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal moqri flimkien mal-Artikolu 22(2) ta' din, għandu jiġi interpretat fis-sens li l-ammont tal-kumpens dovut lil passiġġier li l-bagalja rreġistrata tiegħu li ma tkunx is-suġġett ta' dikjarazzjoni speċjali ta' interess mal-kunsinna tkun ġiet distrutta, mitlufa jew sofriet dannu jew dewmien għandu jiġi ddeterminat mill-qorti nazzjonali skont ir-regoli ta' dritt nazzjonali applikabbli, b'mod partikolari fil-qasam tal-prova. Dawn ir-regoli ma għandhomx, madankollu, jkunu inqas favorevoli minn dawk li jikkonċernaw ir-rikorsi simili ta' dritt intern, u lanqas applikati b'mod li jkun kważi impossibbli jew eċċessivament diffiċli l-eżerċizzju tad-drittijiet mogħtija mill-Konvenzjoni ta' Montreal.

Fuq l-ispejjeż

45 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 (Ir-Raba' Awla) taqta' u tiddeċiedi:

1) **L-Artikolu 17(2) tal-Konvenzjoni għall-Unifikazzjoni ta' Ċerti Regoli għat-Trasport Internazzjonali bl-Ajru konkluża f'Montreal fit-28 ta' Mejju 1999, iffirmata mill-Komunità Ewropea fid-9 ta' Diċembru 1999, u approvata għan-nom tagħha permezz tad-Deċiżjoni tal-Kunsill 2001/539/KE tal-5 ta' April 2001, moqrija flimkien mal-Artikolu 22(2) ta' din il-konvenzjoni, għandu jiġi interpretat fis-sens li s-somma li hija prevista minn din l-aħħar dispożizzjoni abbażi tal-limitu tar-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru, f'każ ta' distruzzjoni, ta' telf, ta' dannu jew ta' dewmien tal-bagalja rreġistrata li ma tkunx is-suġġett ta' dikjarazzjoni speċjali ta' interess mal-kunsinna, tikkostitwixxi massimu ta' kumpens li l-passiġġier ikkonċernat ma jibbenefikax minnu *ipso iure* u f'somma fissa. Konsegwentement, hija l-qorti nazzjonali li għandha tiddetermina, f'dan il-limitu, l-ammont ta' kumpens dovut lil dan fid-dawl taċ-ċirkustanzi inkwistjoni.**

2) **L-Artikolu 17(2) tal-Konvenzjoni ta' Montreal, moqri flimkien mal-Artikolu 22(2) ta' din, għandu jiġi interpretat fis-sens li l-ammont tal-kumpens dovut lil passiġġier, li l-bagalja rreġistrata tiegħu li ma tkunx is-suġġett ta' dikjarazzjoni speċjali ta' interess mal-kunsinna tkun ġiet distrutta, mitlufa jew sofriet dannu jew dewmien għandu jiġi ddeterminat mill-qorti nazzjonali skont ir-regoli ta' dritt nazzjonali applikabbli, b'mod partikolari fil-qasam tal-prova. Dawn ir-regoli ma għandhomx, madankollu, jkunu inqas favorevoli minn dawk li jikkonċernaw ir-rikorsi simili ta' dritt intern, u lanqas applikati b'mod li jkun kważi impossibbli jew eċċessivament diffiċli l-eżerċizzju tad-drittijiet mogħtija mill-Konvenzjoni ta' Montreal.**

Firem