KONKLUŻJONIJIET TAL-AVUKAT ĠENERALI
MAZÁK
ippreżentati fis-26 ta' Jannar 2010[1]

1. Il-Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona (Spanja) għamel lill-Qorti tal-Ġustizzja d-domanda preliminari li ġejja:

"Il-limitu ta' responsabbiltà li jirreferi għalih l-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni għall-unifikazzjoni ta' ċerti regoli għat-trasport internazzjonali bl-ajru (Il-Konvenzjoni ta' Montréal) tat-28 ta' Mejju 1999, jinkludi d-danni materjali kif ukoll morali li jirriżultaw mit-telf tal-bagalji?"

2. Il-qorti tar-rinviju tikkunsidra li r-risposta tal-Qorti tal-Ġustizzja għal din id-domanda hija meħtieġa sabiex tkun tista' tiddeċiedi kawża għad-danni minħabba t-telf tal-bagalja ta' A. Walz li ġiet ippreżentata minn dan tal-aħħar kontra l-kumpannija tal-ajru Clickair SA (iktar 'il quddiem il-"kumpannija Clickair").

3. Il-bagalja ntilfet fl-4 ta' Ġunju 2007, waqt titjira minn Barcelona għal Porto mal-kumpannija tal-ajru Clickair. A. Walz irreġistra l-bagalja tiegħu fuq din it-titjira, imma malli wasal f'Porto, il-bagalji tiegħu ma ngħatawlux lura.

4. A. Walz qed jitlob kumpens kumplessiv ta' EUR 3 200, fejn EUR 2 700 jikkorrispondu għall-valur tal-bagalji mitlufa u EUR 500 huma għad-danni morali subiti minħabba din it-telfa. Il-kumpannija Clickair tikkontesta l-ammont tal-kumpens mitlub minħabba li jaqbeż il-limitu għar-responsabbiltà f'każ ta' telf ta' bagalji stabbilit mill-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni għall-unifikazzjoni ta' ċerti regoli għat-trasport internazzjonali bl-ajru, konkluża f'Montréal fit-28 ta' Mejju 1999 (iktar 'il quddiem il-"Konvenzjoni ta' Montréal").

5. Filwaqt li tosserva li l-Konvenzjoni ta' Montréal ma tagħmilx distinzjoni skont it-tip

ta' dannu li għalih tirreferi r-responsabbiltà tat-trasportatur, il-qorti tar-rinviju titlaq mill-ipoteżi li l-limitu għar-responsabbiltà tat-trasportatur għandu jinkludi kemm id-danni morali kif ukoll dawk materjali. Madankollu, hija tinnota li jista' jkun hemm diversi interpretazzjonijiet tal-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montréal. B'mod partikolari, hija tiġbed l-attenzjoni għad-deċiżjoni tat-2 ta' Lulju 2008 tal-Audiencia Provincial de Barcelona fejn jingħad li l-limitu għar-responsabbiltà f'każ ta' telf ta' bagalji stabbilit mill-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montréal ma jinkludix id-danni materjali u dawk morali flimkien; skont din id-deċiżjoni, id-danni materjali, minn naħa, għandhom ikunu suġġetti għal limitu filwaqt li d-danni morali, min-naħa l-oħra, għandhom ikunu suġġetti għal limitu ieħor, tal-istess ammont [1].

6. Ir-rikorrent fil-kawża prinċipali, il-konvenuta fil-kawża prinċipali kif ukoll il-Kummissjoni ppreżentaw osservazzjonijiet bil-miktub quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja. Il-konvenuta fil-kawża prinċipali talbet seduta quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja, li nżammet fl-10 ta' Diċembru 2009, fil-preżenza tar-rappreżentanti tal-konvenuta fil-kawża prinċipali kif ukoll tal-Kummissjoni.

1 — Waqt is-seduta quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja, ir-rappreżentant tal-konvenuta fil-kawża prinċipali qal li minn dakinhar il-quddiem l-Audiencia Provincial de Barcelona kienet bidlet l-approċċ tagħha f'dan ir-rigward, fis-sens li l-limitu tar-responsabbiltà ser ikopri kemm id-danni morali kif ukoll id-danni materjali.

Il-kuntest ġuridiku

Il-Konvenzjoni ta' Montréal

7. Il-Konvenzjoni ta' Montréal [2] hija r-riżultat tal-Konferenza Internazzjonali Diplomatika dwar il-liġi tal-ajru li nżammet f'Montréal bejn l-10 u t-28 ta' Mejju 1999. Hija ġiet iffirmata mill-Komunità fid-9 ta' Diċembru 1999, fuq il-bażi tal-Artikolu 300(2) KE, qabel ma ġiet approvata b'deċiżjoni tal-Kunsill, tal-5 ta' April 2001 [3]. F'dak li jirrigwarda l-Komunità, il-Konvenzjoni daħlet fis-seħħ fit-28 ta' Ġunju 2004.

8. Mill-preambolu tal-Konvenzjoni ta' Montréal jirriżulta li l-Istati partijiet għarfu "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".

9. L-Artikoli 17 sa 37 tal-Konvenzjoni ta' Montréal jiffurmaw il-Kapitolu III tagħha, li huwa intitolat "Responsabbiltà tat-trasportatur u l-estent [portata] tal-kumpens għal danni".

2 — Il-Konvenzjoni kienet iffurmulata bil-Franċiż, bl-Ingliż, bl-Għarbi, biċ-Ċiniż, bl-Ispanjol u bir-Russu; kull waħda minn dawn il-verżjonijiet hija ugwalment awtentika.

3 — ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 5, p. 491. It-test tal-Konvenzjoni huwa anness ma' din id-deċiżjoni.

10. Ir-responsabbiltà tat-trasportatur f'każ ta' telf ta' bagalji rreġistrati hija pprovduta fl-Artikolu 17(2) ta' din il-konvenzjoni, fit-termini li ġejjin:

Regolament (KE) Nru 2027/97

"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. […]"

12. Id-dispożizzjonijiet tal-Konvenzjoni ta' Montréal dwar ir-responsabbiltà ta' trasportatur bl-ajru ġew inklużi fir-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 [4] (iktar 'il quddiem ir-"Regolament Nru 2027/97") [5], li ġie emendat, f'dan ir-rigward, bir-Regolament (KE) Nru 889/2002 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, tat-13 ta' Mejju 2002 [6].

11. Madankollu, ir-responsabbiltà tat-trasportatur hija limitata. L-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montréal jipprovdi dan li ġej:

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

"Fil-trasport ta' bagalji, ir-responsabbiltà f'każ ta' distruzzjoni, telf, dannu jew dewmien hija llimitata għal 1000 Dritt Speċjali tal-Ġbid 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."

"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."

4 — ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 3, p. 489.

5 — Leġiżlazzjoni ta' din ix-xorta teżisti anki fir-rigward tar-responsabbiltà tat-trasportaturi tal-passiġġieri bil-baħar. Dan huwa r-Regolament (KE) Nru 392/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, tat-23 ta' April 2009, dwar ir-responsabbiltà ta' trasportaturi ta' passiġġieri bil-baħar fil-każ ta' aċċidenti (ĠU L 131, p. 24) li jinkludi fid-dritt Komunitarju l-Protokoll tal-2002 għall-Konvenzjoni ta' Ateni tal-1974 dwar il-ġarr bil-baħar ta' passiġġieri u l-bagalji tagħhom.

6 — ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 6, p. 246.

Kunsiderazzjonijiet

14. Peress li d-domanda preliminari tirrigwarda l-interpretazzjoni tad-dispożizzjonijiet ta' trattat internazzjonali, għandhom preliminarjament jissemmew żewġ elementi bbażati fuq il-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja li, fil-fehma tiegħi, huma importanti sabiex tingħata risposta għad-domanda preliminari magħmula.

15. L-ewwel nett, il-Konvenzjoni ta' Montréal, inkwantu ftehim li ġie konkluż fuq il-bażi tal-Artikolu 300(2) KE, hija parti integrali mis-sistema legali Komunitarja, u għalhekk il-Qorti tal-Ġustizzja għandha ġurisdizzjoni biex tagħti deċiżjoni preliminari rigward l-interpretazzjoni tagħha [7].

16. It-tieni nett, il-Konvenzjoni ta' Montréal, inkwantu trattat internazzjonali, għandha tiġi interpretata kemm skont it-termini li fihom inkitbet kif ukoll fid-dawl tal-għanijiet tagħha. L-Artikolu 31 tal-Konvenzjoni ta' Vjenna, tat-23 ta' Mejju 1969, fuq id-dritt tat-trattati u l-Artikolu 31 tal-Konvenzjoni ta' Vjenna, tal-21 ta' Marzu 1986, fuq id-dritt tat-trattati bejn l-Istati u l-organizzazzjonijiet internazzjonali jew bejn organizzazzjonijiet internazzjonali, li jikkodifikaw id-dritt internazzjonali konswetudinarju ġenerali f'dan il-qasam, jippreċiżaw, f'dan ir-rigward, 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 [8]. F'dan ir-rigward, għandu jingħad ukoll li l-interpretazzjoni tal-Konvenzjoni ta' Montréal mogħtija mill-Qorti tal-Ġustizzja għandha tikkontribwixxi għall-applikazzjoni uniformi tagħha mhux biss fil-kuntest tal-Unjoni Ewropea, imma anki fost l-Istati kontraenti kollha.

17. Barra minn hekk, għandu jitfakkar li r-regoli dwar ir-responsabbiltà ta' trasportatur bl-ajru previsti fil-Kapitolu III tal-Konvenzjoni ta' Montréal, li jinkludi, b'mod ġenerali, dispożizzjonijiet vinkolanti, ma humiex eżawrjenti [9]. Id-dispożizzjonijiet ta' dan il-kapitolu jipprovdu l-prinċipji bażiċi li jirregolaw ir-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru, bħalma huma, b'mod partikolari, il-fatti legali li jagħtu lok għar-responsabbiltà, il-kawżi ta' eżenzjoni u l-limiti għar-responsabbiltà. Il-mod kif jiġu rregolati kwistjonijiet oħra li jikkonċernaw ir-responsabbiltà jitħalla f'idejn is-sistemi legali nazzjonali.

18. F'din il-kawża, id-domanda preliminari tiġbed l-attenzjoni tal-Qorti tal-Ġustizzja fuq ir-responsabbiltà li t-trasportatur bl-ajru għandu fir-rigward tad-dannu li jirriżulta minn telf ta' bagalji, f'dan il-każ fuq il-limiti ta' din ir-responsabbiltà.

7 — Ara, f'dan ir-rigward, is-sentenzi tat-30 ta' April 1974, Haegeman (181/73, Ġabra p. 449, punt 5); tat-30 ta' Settembru 1987, Demirel (12/86, Ġabra p. 3719, punt 7); tal-10 ta' Jannar 2006, IATA u ELFAA (C-344/04, Ġabra p. I-403, punt 36); tal-10 ta' Lulju 2008, Emirates Airlines (C-173/07, Ġabra p. I-5237, punt 43), u tat-22 ta' Diċembru 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Ġabra p. I-11061, punt 28).

8 — Ara, f'dan is-sens, is-sentenzi tal-20 ta' Novembru 2001, Jany *et* (C-268/99, Ġabra p. I-8615, punt 35), u IATA u ELFAA (iċċitata fin-nota ta' qiegħ il-paġna 8, punt 40).

9 — Għandu jiġi kkonstatat li n-natura frammentarja tal-leġiżlazzjoni hija speċifika għat-trattati internazzjonali ta' din ix-xorta.

19. Ir-responsabbiltà ċivili inkwistjoni f'din il-kawża, timplika dejjem l-eżistenza ta' dannu relatat ma' fatt legali b'rabta kawżali. It-telf tal-bagalji huwa wieħed mill-fatti legali li jistgħu jagħtu lok għar-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru f'każ ta' dannu, skont it-termini tal-Artikoli 17, 18 u 19 tal-Konvenzjoni ta' Montréal. Fatti legali oħra jikkonċernaw lill-passiġġieri (mewt, leżjoni fiżika jew dewmien fit-trasport), lill-merkanzija (distruzzjoni, telf, dannu jew dewmien fit-trasport) kif ukoll lill-bagalji (distruzzjoni, dannu jew dewmien fit-trasport).

20. Fir-rigward tal-fatti legali msemmija iktar 'il fuq, il-Konvenzjoni ta' Montréal tagħmel distinzjoni bejn żewġ sistemi differenti ta' responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru f'każ ta' dannu. Ir-responsabbiltà għad-dannu subit f'każ ta' mewt jew ta' leżjoni fiżika minn passiġġier hija, ġeneralment, bla limitu, filwaqt li r-responsabbiltà fil-każijiet l-oħra kollha, fosthom meta jintilfu l-bagalji, hija limitata skont l-Artikolu 22 tal-Konvenzjoni ta' Montréal.

21. Fil-każ ta' telf tal-bagalji, inkwistjoni f'din il-kawża, il-limitu għar-responsabbiltà ġie stabbilit għal 1 000 Dritt Speċjali tal-Ġbid għal kull passiġġier [10]. L-imsemmi limitu għar-responsabbiltà huwa limitu finanzjarju, jiġifieri limitu għall-kumpens, u ma huwiex limitu tal-portata tar-responsabbiltà tat-trasportatur kif iddefinit fl-Artikolu 17(2) tal-Konvenzjoni ta' Montréal. Issa, jekk tiġi eżaminata l-kwistjoni tad-distinzjoni bejn danni materjali u danni morali, din tirrigwarda l-portata tar-responsabbiltà skont it-tipi ta' danni. F'kull każ, limitu għal kumpens huwa dejjem l-istess, indipendentement mill-portata ta' din ir-responsabbiltà.

22. Barra minn hekk, il-Konvenzjoni ta' Montréal tuża biss kunċett ġenerali, dak tad-"danni", mingħajr ma tagħti xi preċiżazzjoni f'dan ir-rigward. La fuq il-bażi tad-diċitura tal-Artikolu 17(2) tal-Konvenzjoni ta' Montréal u lanqas fuq dik tad-diċitura tal-Artikolu 22(2) tal-istess konvenzjoni ma jista' jiġi konkluż li l-Istati kontraenti riedu jillimitaw ir-responsabbiltà tat-trasportatur għad-danni materjali jew, min-naħa l-oħra, għad-danni morali. Bl-istess mod, il-Konvenzjoni ta' Montréal lanqas ma tippreċiża l-mod kif għandu jingħata l-kumpens, jiġifieri jekk hemmx lok li jingħata kumpens għal dannu effettiv, lucrum cessans jew saħansitra xi dannu ieħor li jista' jiġi kkwantifikat fi flus. Huwa d-dritt nazzjonali li għandu jagħti sustanza lill-kunċett ta' "danni" u li għandu jippreċiża l-mod kif għandu jingħata l-kumpens.

23. Fid-dawl ta' dak li jingħad iktar 'il fuq, nikkunsidra li l-Qorti tal-Ġustizzja għandha tirrispondi għad-domanda preliminari fis-sens li r-responsabbiltà tat-trasportatur f'każ ta' telf ta' bagalji hija limitata għas-somma totali ta' 1 000 Dritt Speċjali tal-Ġbid għal kull passiġġier, ikun xi jkun it-tip ta' dannu u l-mod kif għandu jingħata l-kumpens. Peress li l-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni ta' Montréal jipprovdi għall-applikazzjoni ta' dan l-istess limitu anki fil-każ ta' distruzzjoni, dannu u dewmien, ir-risposta ssuġġerita għandha tapplika wkoll f'dawn il-każijiet.

10 — L-istess limitu huwa pprovdut fil-każ ta' distruzzjoni, dannu lil jew dewmien tal-bagalji.

Konklużjoni

24. Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet preċedenti, nissuġġerixxi li r-risposta tal-Qorti tal-Ġustizzja għad-domanda preliminari magħmula mill-Juzgado de lo Mercantil nº 4 de Barcelona tkun:

"L-Artikolu 22(2) tal-Konvenzjoni għall-unifikazzjoni ta' ċerti regoli għat-trasport internazzjonali bl-ajru, konkluża f'Montréal fit-28 ta' Mejju 1999, għandu jiġi interpretat fis-sens li, fit-trasport tal-bagalji, ir-responsabbiltà tat-trasportatur f'każ ta' distruzzjoni, telf, dannu jew dewmien hija limitata għas-somma totali ta' 1 000 Dritt Speċjali tal-Ġbid għal kull passiġġier, ikun xi jkun it-tip ta' dannu u l-mod kif għandu jingħata l-kumpens."