

CONCLUSIONI DELL'AVVOCATO GENERALE
GIOVANNI PITRUZZELLA
presentate l'11 marzo 2020 ([1](#))

Causa C-86/19

**SL
contro
Vueling Airlines SA**

[domanda di pronuncia pregiudiziale proposta dallo Juzgado de lo Mercantil (Tribunale di commercio, Spagna)]

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo internazionale – Convenzione di Montreal – Responsabilità dei vettori aerei in materia di bagagli – Perdita comprovata di un bagaglio consegnato – Risarcimento – Condizioni per la concessione della somma massima di risarcimento – Onere della prova – Standard probatorio richiesto – Natura delle prove richieste – Autonomia processuale degli Stati membri – Principi di equivalenza e di effettività»

1. Non è difficile immaginare il malcontento e – soprattutto – il disagio causati al passeggero qualora la compagnia aerea con cui ha viaggiato gli comunicò di aver smarrito il bagaglio che egli aveva consegnato. E tuttavia, la perdita del bagaglio costituisce la forma necessariamente più grave di danno al bagaglio, tale da giustificare, laddove detta perdita sia comprovata, la concessione al passeggero della massima somma prevista dalla convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale ([2](#)), conclusa a Montreal il 28 maggio 1999 (in prosieguo: la «convenzione di Montreal»), a titolo di risarcimento del danno subito? E, in un caso del genere, il passeggero dev'essere dispensato dall'onere della prova? È questa, in sostanza, la problematica al centro del presente rinvio pregiudiziale.

I. Contesto normativo

A. Convenzione di Montreal

2. Ai sensi del terzo comma del preambolo della convenzione di Montreal, gli Stati aderenti «riconosc[ono] 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».

3. Il quinto comma di detto preambolo precisa che «l'azione collettiva degli Stati intesa all'ulteriore armonizzazione e codificazione di alcune norme che regolano il trasporto aereo internazionale per mezzo di una nuova convenzione rappresent[a] il mezzo più idoneo a realizzare il giusto equilibrio degli interessi».

4. Ai sensi dell'articolo 3, paragrafo 3, della convenzione di Montreal, «[i]l vettore rilascia al passeggero uno scontrino identificativo per ogni bagaglio consegnato».

5. L'articolo 17, paragrafi 2 e 3, della convenzione di Montreal così recita:

«2. Il vettore è responsabile del danno derivante dalla distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati, per il fatto stesso che l'evento che ha causato la distruzione, la perdita o il deterioramento si è prodotto a bordo dell'aeromobile oppure nel corso di qualsiasi periodo durante il quale il vettore aveva in custodia i bagagli consegnati. Tuttavia la responsabilità del vettore è esclusa se e nella misura in cui il danno derivi esclusivamente dalla natura dei bagagli o da difetto o vizio intrinseco. Nel caso di bagagli non consegnati, compresi gli oggetti personali, il vettore è responsabile qualora il danno derivi da sua colpa ovvero da colpa dei suoi dipendenti o incaricati.

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

6. L'articolo 22 della convenzione di Montreal è intitolato «Limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci». Il paragrafo 2 di detto articolo è del seguente tenore:

«Nel trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo è limitata alla somma di 1 000 diritti speciali di prelievo [(DSP)] per passeggero, salvo dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione effettuata dal passeggero al momento della consegna al vettore del bagaglio, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare. In tal caso il vettore sarà tenuto al risarcimento sino a concorrenza della somma dichiarata, a meno che egli non dimostri che tale somma è superiore all'interesse reale del mittente alla consegna a destinazione».

7. In conformità con la procedura prevista all'articolo 24 della convenzione di Montreal, il limite di responsabilità di cui all'articolo 22, paragrafo 2, di detta convenzione è stato portato a DSP 1 131 a decorrere dal 30 dicembre 2009.

B. Diritto dell'Unione

8. La convenzione di Montreal è stata approvata per conto della Comunità europea con la decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, relativa alla conclusione da parte della Comunità europea della convenzione per l'unificazione di alcune norme

relative al trasporto aereo [internazionale] (convenzione di Montreal) (3) ed è entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione europea, il 28 giugno 2004.

9. A seguito dell'entrata in vigore della convenzione di Montreal nell'Unione, il regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002 (4), ha modificato il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo in caso di incidenti (5) (in prosieguo: il «regolamento n. 2027/97 modificato»).

10. L'articolo 1 del regolamento n. 2027/97 modificato dispone attualmente che «[i]l presente regolamento attua le pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal per quanto concerne il trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli, stabilendo alcune disposizioni complementari. Esso estende altresì l'applicazione di tali disposizioni ai trasporti aerei effettuati in un unico Stato membro».

11. L'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97 modificato stabilisce che «[l]a responsabilità di un vettore aereo comunitario in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal».

II. Procedimento principale, questione pregiudiziale e procedimento dinanzi alla Corte

12. Il 18 settembre 2017 SL si è recata in aereo da Ibiza (Spagna) a Fuerteventura (Spagna) facendo scalo a Barcellona (Spagna). Il volo era operato dalla compagnia Vueling Airlines SA. Quest'ultima riconosce la perdita del bagaglio debitamente consegnato da SL, la quale ha quindi proposto un ricorso diretto a ottenere la somma di DSP 1 131 (circa EUR 1 400) a titolo di risarcimento dei danni materiali e morali subiti in seguito alla perdita del bagaglio. Nella sua domanda, SL non fornisce alcuna indicazione circa la composizione o il peso del bagaglio smarrito, limitandosi a far valere di aver dovuto acquistare indumenti e prodotti di prima necessità e valutando il danno subito in DSP 1 131 senza produrre la minima prova. La Vueling Airlines, pur riconoscendo la perdita del bagaglio, offre a SL unicamente EUR 250 a titolo di risarcimento del danno subito non dimostrato.

13. Dalla domanda di pronuncia pregiudiziale risulta che tra i giudici spagnoli sussisterebbe una divergenza di opinioni in merito alla questione se il massimo risarcimento debba essere concesso automaticamente, laddove la perdita del bagaglio sia comprovata, senza considerare gli eventuali elementi di prova forniti dal passeggero proprietario di detto bagaglio, o se, al contrario, l'importo accordato al passeggero debba essere fissato dal giudice alla luce degli elementi di prova prodotti dal passeggero medesimo.

14. In tale contesto, lo Juzgado de lo Mercantil (Tribunale di commercio, Spagna) ha deciso di sospendere il procedimento e, con decisione pervenuta presso la cancelleria della Corte il 6 febbraio 2019, ha sottoposto a quest'ultima la seguente questione pregiudiziale:

«Se, una volta comprovata la perdita del bagaglio, la compagnia aerea sia tenuta a corrispondere al passeggero, sempre e in ogni caso, il risarcimento massimo di DSP 1 131, ricorrendo l'ipotesi più grave tra quelle previste dagli articoli 17, paragrafo 2, e 22,

paragrafo 2, della Convenzione di Montreal, del 28 maggio 1999, oppure se si tratti di un risarcimento massimo che può essere ridotto dal giudice alla luce delle circostanze, anche in caso di perdita del bagaglio, di modo che i 1 131 DSP siano accordati solo qualora il passeggero dimostri, con qualunque mezzo ammesso in diritto, che il valore degli oggetti e degli effetti personali che trasportava nel bagaglio consegnato nonché di quelli che ha dovuto acquistare per sostituirli raggiungeva tale importo, o se, in mancanza, il giudice possa tenere conto anche di altri parametri, quali ad esempio il peso in chilogrammi del bagaglio oppure la circostanza se la perdita dello stesso sia occorsa nel viaggio di andata o in quello di ritorno, al fine di valutare il danno morale cagionato dai disagi conseguenti alla perdita del bagaglio».

15. Hanno presentato osservazioni scritte la Vueling Airlines, i governi tedesco e dei Paesi Bassi, nonché la Commissione europea.

16. All'udienza tenutasi dinanzi alla Corte il 15 gennaio 2020, SL, la Vueling Airlines, il governo tedesco e la Commissione hanno esposto le loro difese orali.

III. Analisi

17. La questione pregiudiziale può essere suddivisa in due problematiche. La prima riguarda la questione se la somma di DSP 1 131 indicata all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal costituisca un limite massimo per il risarcimento o, al contrario, una somma forfettaria che il giudice deve automaticamente concedere al passeggero leso a causa della perdita del suo bagaglio. La seconda concerne la ripartizione dell'onere della prova e lo standard probatorio che il giudice può richiedere al passeggero nella determinazione del danno subito in conseguenza della perdita del bagaglio. Conformemente alla richiesta della Corte, le presenti conclusioni saranno incentrate sulla seconda problematica.

A. Osservazioni preliminari

18. Tali osservazioni preliminari sono di due ordini. Rammenterò, anzitutto, che la Corte è competente a interpretare la convenzione di Montreal. Risponderò poi agli argomenti della Vueling Airlines volti a far constatare alla Corte l'irricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale in esame.

19. In primo luogo, per quanto riguarda la competenza della Corte, va rammentato che la convenzione di Montreal è stata firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999, poi approvata per conto di quest'ultima dal Consiglio dell'Unione europea il 5 aprile 2001. Essa è entrata in vigore, per quanto riguarda l'Unione, il 28 giugno 2004. Da ben consolidata giurisprudenza risulta che, a decorrere da tale data, detta convenzione costituisce parte integrante dell'ordinamento giuridico dell'Unione e, conseguentemente, la Corte è competente a pronunciarsi in via pregiudiziale sulla sua interpretazione (6). Nella sua attività interpretativa, la Corte dovrà farsi guidare dalle disposizioni dell'articolo 31 della convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, del 23 maggio 1969, secondo cui un trattato dev'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 (7).

20. In secondo luogo, per quanto attiene alla ricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale, la Vueling Airlines afferma, in sostanza, che le disposizioni di cui si chiede l'interpretazione – vale a dire l'articolo 17, paragrafo 2, e l'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal – sarebbero perfettamente chiare e che la questione sollevata dal giudice del rinvio troverebbe già una risposta nella giurisprudenza esistente della Corte. A tale riguardo, occorre constatare che la presunta esistenza di una precedente giurisprudenza non costituisce motivo di irricevibilità di una domanda di pronuncia pregiudiziale. Ad ogni modo, come ho accennato in precedenza, la questione sottoposta alla Corte solleva due distinte problematiche e la Vueling Airlines sembra sottacere il fatto che quella relativa alla definizione dello standard probatorio richiesto ha carattere inedito.

21. Rammento peraltro che le questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione sollevate dal giudice nazionale nel contesto di diritto e di fatto che esso individua sotto la propria responsabilità godono di una presunzione di rilevanza, e che il diniego della Corte di statuire su una domanda di pronuncia pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale è possibile solo qualora risulti manifestamente che la richiesta interpretazione del diritto dell'Unione non presenta alcun nesso con la realtà o con l'oggetto del procedimento principale, qualora il problema sia di natura ipotetica oppure qualora la Corte non disponga degli elementi di fatto o di diritto necessari per fornire una risposta utile alle questioni che le sono sottoposte (8). Orbene, nessuna di tali ipotesi ricorre nella presente causa.

22. Per tutte queste ragioni, l'argomento della Vueling Airlines che contesta la ricevibilità della presente domanda di pronuncia pregiudiziale dev'essere respinto.

B. Sulla questione se il limite risarcitorio di DSP 1 131 costituisca una soglia massima o un importo forfettario

23. SL sostiene che, nei limiti in cui la perdita del suo bagaglio è dimostrata e poiché si tratta della forma più grave di danno ai bagagli, il giudice del rinvio sarebbe tenuto ad accordarle automaticamente la somma di DSP 1 131, da intendersi come risarcimento forfettario a termini del combinato disposto dell'articolo 17, paragrafo 2, e dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal.

24. Mi limiterò a rammentare che dal testo della convenzione di Montreal emerge che, sebbene il principio stesso della responsabilità del vettore aereo in caso di distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati derivi dall'articolo 17, paragrafo 2, di detta convenzione, tale responsabilità va esercitata nel rispetto delle «limitazioni» (9) stabilite dall'articolo 22, il cui paragrafo 2 dispone espressamente che «la responsabilità del vettore in caso di distruzione, perdita, deterioramento o ritardo [nel trasporto dei bagagli] è limitata [a DSP 1 131]» (10). È la stessa lettura della convenzione di Montreal effettuata dal legislatore dell'Unione che, al considerando 12 del regolamento n. 889/2002, menziona, in proposito, «i limiti di responsabilità uniformi per la perdita, il danno o la distruzione del bagaglio» (11).

25. La Corte ha, peraltro, già statuito che lo scopo dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal consiste nel «limitare l'obbligazione per responsabilità gravante sui vettori aerei» (12) e che «[l]a limitazione del risarcimento che ne deriva va applicata “per passeggero”» (13). Secondo la Corte si tratta di un chiaro limite di risarcimento (14).

Essa ha dunque stabilito che «una *limitazione* del risarcimento così concepita consente ai passeggeri d'essere risarciti agevolmente e rapidamente, senza per questo imporre ai vettori aerei un onere di riparazione molto gravoso, difficilmente identificabile e calcolabile, idoneo a compromettere, se non a paralizzare, la loro attività economica» (15). La Corte ha peraltro dichiarato che «il *limite* di responsabilità del vettore aereo per il danno risultante dalla perdita di bagagli previsti al detto articolo è, in assenza di qualsiasi dichiarazione, un *limite assoluto* che comprende tanto il danno morale quanto il danno materiale» (16).

26. Infine, la prima problematica sollevata dalla questione pregiudiziale sottoposta alla Corte dal giudice del rinvio trova una risposta inequivocabile soprattutto al punto 34 della sentenza Espada Sánchez e a. (17) in cui la Corte ha statuito che, «per quanto riguarda i bagagli, il *limite* previsto costituisce, in applicazione dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, un *massimale* di risarcimento che non può quindi essere acquisito di diritto e in via forfettaria da ciascun passeggero in caso di perdita dei suoi bagagli» (18).

C. Sull'onere della prova e sullo standard probatorio richiesto

27. Una volta acquisito il principio della determinazione da parte del giudice dell'importo risarcitorio entro il limite di DSP 1 131, la seconda parte della questione pregiudiziale solleva la problematica delle modalità con cui il giudice deve stabilire l'importo del risarcimento e delle prove che deve richiedere al passeggero a tal fine.

28. Il giudice del rinvio riferisce di una controversia tra i giudici spagnoli. Alcuni di essi riterrebbero che, una volta dimostrata la perdita del bagaglio, al passeggero si possa accordare la somma massima senza che sia richiesta la produzione di prove relative all'effettivo contenuto del bagaglio smarrito. Secondo tali giudici, infatti, richiedere prove del genere equivarrebbe ad esigere dal passeggero una *probatio diabolica*. Altri giudici riterrebbero, al contrario, che la posizione del passeggero non sarebbe diversa dalla posizione di qualunque altro soggetto che richieda un risarcimento danni. La sola perdita del bagaglio non sarebbe, pertanto, sufficiente per accordare la somma massima e spetterebbe al passeggero dimostrare la natura e il valore degli oggetti contenuti nel bagaglio smarrito.

29. Ricordo che, nell'ambito del procedimento principale, SL si limita a far valere la perdita comprovata del suo bagaglio, senza descriverne il contenuto né produrre documenti giustificativi attestanti il valore dei beni e degli oggetti che ha dovuto acquistare per sostituire quelli perduti e senza precisare il peso del suo bagaglio. In tali circostanze, la Vueling Airlines propone di corrispondere a SL un indennizzo pari a EUR 250.

30. Premetto che riconosco di essere abbastanza propenso ad ammettere che nessun passeggero ragionevolmente diligente conservi la prova di acquisto di ogni elemento contenuto nel proprio bagaglio, né faccia una foto di detto contenuto, immaginando che una prova del genere possa tornargli utile in caso di problemi. Senza essere diabolica, la prova può essere indubbiamente difficile da produrre. Inoltre, il risarcimento accordato, anche qualora raggiunga il valore massimo, potrà rivelarsi insufficiente a offrire al passeggero un'integrale riparazione, tenendo presente che, come ho precedentemente rammentato, la convenzione di Montreal prevede una responsabilità limitata dei vettori

aerei (19). Ciò può essere tanto più vero in quanto il risarcimento è destinato a «riparare» non solo il danno materiale ma anche il danno morale subito (20). Corre l'obbligo, tuttavia, di riconoscere che il regime di responsabilità dei vettori aerei, quale definito nella convenzione di Montreal, deriva da una mediazione operata dai suoi estensori che deve salvaguardare un «giusto equilibrio degli interessi» (21), che non spetta a noi ridiscutere. Occorre parimenti riconoscere che, tra l'obbligare il passeggero a fornire la prova per ciascun elemento contenuto nel bagaglio perduto e l'atteggiamento di SL che non produce il benché minimo elemento probatorio dinanzi al giudice del rinvio, si deve trovare una giusta via di mezzo.

31. Tuttavia, pur sancendo il principio della responsabilità dei vettori aerei segnatamente in caso di perdita dei bagagli, la convenzione di Montreal tace sulle condizioni relative alla ricerca o all'accertamento di tale responsabilità. Essa nulla dice neppure sulla questione della prova che il passeggero deve fornire.

32. Tuttavia, in ragione del fatto che la convenzione di Montreal costituisce parte integrante del diritto dell'Unione, tanto più che essa è stata attuata mediante il regolamento n. 2027/97 modificato, gli Stati membri, nell'attuare a propria volta le norme, sono tenuti a rispettare gli altri principi del diritto dell'Unione. In altre parole, poiché né la convenzione di Montreal né il regolamento n. 2027/97 modificato stabiliscono precise condizioni per l'accertamento della responsabilità dei vettori in caso di perdita dei bagagli, tali condizioni devono essere lasciate alla valutazione degli Stati membri nel rispetto della loro autonomia processuale (22). Spetta quindi a tali Stati stabilire le modalità procedurali dei ricorsi giurisdizionali intesi a tutelare i diritti spettanti ai passeggeri in forza della convenzione di Montreal. Tali modalità non devono essere meno favorevoli di quelle che riguardano ricorsi analoghi di natura interna (principio di equivalenza) né rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dall'ordinamento giuridico dell'Unione (principio di effettività) (23). Il rispetto di detti requisiti dev'essere valutato dalle varie istanze nazionali tenendo conto del ruolo delle norme di cui trattasi nel procedimento complessivamente inteso, dello svolgimento del medesimo e delle specificità di tali norme (24).

33. Allo stato attuale del diritto dell'Unione, non è, a mio avviso, possibile disciplinare ulteriormente il regime giuridico della prova nei procedimenti intentati dai passeggeri per ottenere il risarcimento del danno subito in conseguenza della perdita del loro bagaglio. La tesi di SL non trova alcun fondamento normativo nel diritto dell'Unione e la stessa Corte non ha ritenuto che il passeggero dovesse essere dispensato da qualsivoglia onere probatorio avendo essa già statuito – sia pur in una causa in cui non era stata direttamente interpellata su tale questione – che dall'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal risultava che spettava ai passeggeri interessati, sotto il controllo del giudice nazionale, dimostrare, in termini giuridicamente adeguati, il contenuto dei bagagli smarriti (25).

34. Poiché il fascicolo non contiene precisazioni sulle norme applicabili in materia di prova nell'ambito della controversia principale, spetterà al giudice del rinvio valutare le norme procedurali nazionali alla luce dei principi di equivalenza e – soprattutto – di effettività rammentati in questa sede.

35. Dalla formulazione della questione pregiudiziale si può nondimeno dedurre che il giudice del rinvio ritiene che il passeggero possa dimostrare, con qualunque mezzo ammesso in diritto, il danno subito. Senza pretesa di completezza, ciò potrebbe comprendere, nel contempo, le prove documentali (foto, produzione di scontrini o di fatture, ecc.) e quelle testimoniali. Spetterà al giudice del rinvio valutare il valore probatorio del complesso degli elementi prodotti dinanzi ad esso. Detto giudice potrà altresì, ove il diritto nazionale lo consenta e purché sia noto, prendere in considerazione il peso del bagaglio (26). Allo stesso modo, per quanto concerne la valutazione del danno morale, il giudice del rinvio sembra partire dall'idea che la perdita del bagaglio determini conseguenze più gravi qualora si verifichi nel volo di andata piuttosto che in quello di ritorno. Si tratta certamente di un elemento di cui si può tenere conto. In un settore in cui la casistica è così ricca, mi guarderei tuttavia dal proclamare come verità assoluta che il disagio sia più grave all'andata che al ritorno. Se, ad esempio, sono stati smarriti beni personali di indubbio valore affettivo, il danno morale che ne deriva mi pare possa avere la stessa entità, che la perdita sia avvenuta all'andata o al ritorno.

36. Le riflessioni che precedono bene illustrano, quindi, la natura eminentemente casistica dei procedimenti intentati dai passeggeri per ottenere il risarcimento del danno subito in conseguenza della perdita del loro bagaglio e la difficoltà d'incastare il regime probatorio in un contesto predeterminato, tanto diverse possono essere le ipotesi. Occorre quindi rimettersi alla valutazione del giudice nazionale che si trova nella posizione migliore per applicare le norme probatorie definite a livello nazionale, garantendo che le stesse non rendano impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio del diritto al risarcimento quale sancito all'articolo 17, paragrafo 2, e all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal.

37. Da quanto precede risulta che spetta al giudice nazionale, nel rispetto del limite massimo di DSP 1 131, stabilire l'importo accordato al passeggero a titolo di risarcimento del danno materiale e morale subito in conseguenza della perdita del suo bagaglio consegnato. Pur incombendo al passeggero fornire gli elementi di prova necessari per determinare il suo danno, è compito del giudice nazionale garantire che le norme nazionali applicabili in materia non rendano impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio del diritto a essere risarcito quale sancito all'articolo 17, paragrafo 2, e all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal.

IV. Conclusione

38. Alla luce di tutte le suesposte considerazioni, propongo alla Corte di rispondere alla questione pregiudiziale sollevata dallo Juzgado de lo Mercantil (Tribunale di commercio, Spagna) nei termini seguenti:

1) L'articolo 17, paragrafo 2, e l'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale, conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, devono essere interpretati nel senso che il limite massimo per il risarcimento previsto in caso di distruzione, perdita o deterioramento dei bagagli consegnati costituisce un massimale di risarcimento che non può quindi essere acquisito di diritto e in via forfettaria da ciascun passeggero in caso di perdita dei suoi bagagli consegnati.

2) Spetta al giudice nazionale, nel rispetto del limite massimo di DSP 1 131, stabilire l'importo accordato al passeggero a titolo di risarcimento del danno materiale e morale subito

in conseguenza della perdita del suo bagaglio consegnato. Pur incombendo al passeggero fornire gli elementi di prova necessari per determinare il suo danno, è compito del giudice nazionale garantire che le norme nazionali applicabili in materia non rendano impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio del diritto a essere risarcito quale sancito all'articolo 17, paragrafo 2, e all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal.

[1](#) Lingua originale: il francese.

[2](#) GU 2001, L 194, pag. 39.

[3](#) GU 2001, L 194, pag. 38.

[4](#) GU 2002, L 140, pag. 2.

[5](#) GU 1997, L 285, pag. 1.

[6](#) V. sentenza del 12 aprile 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punto 20 e giurisprudenza ivi citata). V., altresì, sentenza del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a. (C-410/11, EU:C:2012:747, punto 20 e giurisprudenza ivi citata).

[7](#) V. sentenza del 12 aprile 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punto 21 e giurisprudenza ivi citata). V., altresì, sentenza del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a. (C-410/11, EU:C:2012:747, punti da 20 a 22 e giurisprudenza ivi citata).

[8](#) V., nell'ambito di una consolidata giurisprudenza, sentenza del 31 gennaio 2017, Lounani (C-573/14, EU:C:2017:71, punto 56).

[9](#) V. rubrica dell'articolo 22 della convenzione di Montreal. Il corsivo è mio.

[10](#) Il corsivo è mio.

[11](#) Il corsivo è mio.

[12](#) Sentenza del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punto 34). Il corsivo è mio.

[13](#) Sentenza del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punto 34). Il corsivo è mio.

[14](#) V. sentenza del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punto 35).

[15](#) Sentenza del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punto 36). Il corsivo è mio.

[16](#) Sentenza del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punto 38). Il corsivo è mio.

[17](#) Sentenza del 22 novembre 2012 (C-410/11, EU:C:2012:747).

[18](#) Il corsivo è mio.

[19](#) Ad eccezione dei casi in cui il passeggero abbia effettuato una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione al momento della consegna al vettore del bagaglio registrato, dietro pagamento di un'eventuale tassa supplementare: v. articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal.

[20](#) V. sentenza del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punto 39). Il risarcimento previsto dalla convenzione di Montreal ha valore esclusivamente riparatorio, posto che detta convenzione esclude esplicitamente che l'azione risarcitoria «d[ia] luogo ad alcuna riparazione a titolo punitivo, esemplare o comunque non risarcitorio» (articolo 29 della convenzione di Montreal. V., altresì, terzo comma del preambolo della convenzione medesima).

[21](#) Quinto considerando della convenzione di Montreal.

[22](#) V., per analogia, sentenza del 12 dicembre 2019, Aktiva Finants (C-433/18, EU:C:2019:1074, punto 29 e giurisprudenza ivi citata).

[23](#) V., per analogia, sentenza del 12 dicembre 2019, Aktiva Finants (C-433/18, EU:C:2019:1074, punto 29 e giurisprudenza ivi citata).

[24](#) V., per analogia, sentenza dell'11 settembre 2019, Călin (C-676/17, EU:C:2019:700, punto 31).

[25](#) V. sentenza del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a. (C-410/11, EU:C:2012:747, punto 35).

[26](#) Dalla discussione all'udienza dinanzi alla Corte pare sia risultato che la compagnia aerea registri il peso individuale dei bagagli consegnati. Anche ammettendo quindi che la compagnia aerea o lo stesso passeggero siano a conoscenza di tale peso, tuttavia ciò non sarà necessariamente determinante dal momento che, dopotutto, il peso di un indumento non dice nulla sul suo prezzo.