

SENTENZA DELLA CORTE (Quarta Sezione)

9 luglio 2020 (*)

«Rinvio pregiudiziale – Trasporto aereo – Convenzione di Montreal – Articolo 17, paragrafo 2 – Responsabilità dei vettori aerei in materia di bagagli consegnati – Perdita comprovata di un bagaglio consegnato – Diritto al risarcimento – Articolo 22, paragrafo 2 – Limiti di responsabilità in caso di distruzione, di perdita, di deterioramento o di ritardo dei bagagli – Assenza di informazioni quanto al bagaglio perso – Onere della prova – Autonomia processuale degli Stati membri – Principi di equivalenza e di effettività»

Nella causa C-86/19,

avente ad oggetto la domanda di pronuncia pregiudiziale proposta alla Corte, ai sensi dell'articolo 267 TFUE, dal Juzgado de lo Mercantil n. 9 de Barcelona (Tribunale di commercio n. 9 di Barcellona, Spagna), con decisione del 3 dicembre 2018, pervenuta in cancelleria il 6 febbraio 2019, nel procedimento

SL

contro

Vueling Airlines SA,

LA CORTE (Quarta Sezione),

composta da M. Vilaras, presidente di sezione, S. Rodin, D. Šváby, K. Jürimäe e N. Piçarra (relatore), giudici,

avvocato generale: G. Pitruzzella

cancelliere: M. Ferreira, amministratrice principale

vista la fase scritta del procedimento e in seguito all'udienza del 15 gennaio 2020,

considerate le osservazioni presentate:

- per SL, da A. Azcárraga Gonzalo, A. Velázquez Cobos e J.C. Siqueira Viana, abogados;
- per Vueling Airlines SA, da J. Fillat Boneta, abogado;
- per il governo tedesco, da J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl e A. Berg, in qualità di agenti;
- per il governo dei Paesi Bassi, da M.K. Bulterman e M.A.M. de Ree, in qualità di agenti;
- per la Commissione europea, da J. Rius e N. Yerrell, in qualità di agenti,

sentite le conclusioni dell'avvocato generale, presentate all'udienza dell'11 marzo 2020,

ha pronunciato la seguente

Sentenza

1 La domanda di pronuncia pregiudiziale verte sull'interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 2, e dell'articolo 22, paragrafo 2, della Convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di questa con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001 (GU 2001, L 194, pag. 38) (in prosieguo: la «Convenzione di Montreal»), entrata in vigore, per quanto attiene all'Unione europea, il 28 giugno 2004.

2 Tale domanda è stata presentata nel contesto di una controversia tra SL e Vueling Airlines SA, un vettore aereo, con riguardo a una domanda di risarcimento dei danni materiali e morali risultanti dalla perdita del bagaglio consegnato da SL nel corso di un volo effettuato da questo vettore.

Contesto normativo

Diritto internazionale

3 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».

4 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».

5 L'articolo 3, paragrafo 3, della convenzione di Montreal prevede quanto segue:

«Il vettore rilascia al passeggero uno scontrino identificativo per ogni bagaglio consegnato».

6 L'articolo 17 di detta convenzione, rubricato «Morte e lesione dei passeggeri – Danni ai bagagli», 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.(...)

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.

4. Salvo diversa disposizione, nella presente convenzione il termine “bagagli” indica sia i bagagli consegnati che quelli non consegnati».

7 L'articolo 22 di detta Convenzione, rubricato «Limitazioni di responsabilità per ritardo, per il bagaglio e per le merci» prevede, al suo paragrafo 2, quanto segue:

«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 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».

8 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 1 131 diritti speciali di prelievo (in prosieguo: i «DSP») per passeggero per i danni provocati ai bagagli a far data dal 30 dicembre 2009. Tale importo è stato portato a 1 288 DSP a far data dal 28 dicembre 2019.

Diritto dell'Unione

9 A seguito della firma della Convenzione di Montreal, il regolamento (CE) n. 2027/97 del Consiglio, del 9 ottobre 1997, sulla responsabilità del vettore aereo con riferimento al trasporto aereo dei passeggeri e dei loro bagagli (GU 1997, L 285, pag. 1), è stato modificato dal regolamento (CE) n. 889/2002 del Parlamento europeo e del Consiglio, del 13 maggio 2002 (GU 2002, L 140, pag. 2; in prosieguo: il «regolamento n. 2027/97»).

10 I considerando 12 e 18 del regolamento n. 889/2002 così recitano:

«(12) I limiti di responsabilità uniformi per la perdita, il danno o la distruzione del bagaglio e per il danno occasionato da ritardo che si applicheranno a tutti i voli effettuati da vettori [dell'Unione] garantiranno norme semplici e chiare per i passeggeri e per le compagnie aeree e consentiranno ai passeggeri di stabilire quando occorre un'assicurazione supplementare.

(...)

(18) Se altre norme sono necessarie per attuare la convenzione di Montreal su aspetti non coperti dal regolamento (CE) [n. 2027/97], gli Stati membri sono responsabili dell'adozione delle stesse».

11 A termini dell'articolo 1 del regolamento n. 2027/97:

«Il 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».

12 L'articolo 3, paragrafo 1, di tale regolamento stabilisce che:

«La responsabilità di un vettore aereo [dell'Unione] in relazione ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata dalle pertinenti disposizioni della convenzione di Montreal».

Procedimento principale e questione pregiudiziale

13 Il 18 settembre 2017, SL si è recata in aereo da Ibiza (Spagna) a Fuerteventura (Spagna) facendo scalo a Barcellona (Spagna) con un volo operato da Vueling Airlines e ha consegnato il suo bagaglio presso tale vettore aereo.

14 All'arrivo, dopo un volo che si è svolto normalmente, SL ha constatato che il suo bagaglio non era arrivato a destinazione. Pertanto, ha depositato un reclamo presso detto vettore aereo.

15 L'11 dicembre 2017, SL ha proposto dinanzi al giudice del rinvio, il Juzgado de lo Mercantil n. 9 de Barcelona (tribunale di commercio n. 9 di Barcellona, Spagna), un ricorso contro Vueling Airlines chiedendo il pagamento di un risarcimento corrispondente al limite massimo di 1 131 DSP, previsto dall'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal per risarcire i danni materiali e morali che la perdita del suo bagaglio aveva provocato. A sostegno della sua domanda, SL fa valere che la perdita è il caso più grave di danno ai bagagli previsto da questa disposizione.

16 La Vueling Airlines riconosce che tale bagaglio non è stato ritrovato. Essa si oppone, tuttavia, al pagamento del limite massimo del risarcimento previsto dall'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal e offre solo la somma di EUR 250 a titolo di risarcimento dei danni materiali e morali causati dalla perdita di detto bagaglio. Essa fa valere che SL non ha né indicato il contenuto del bagaglio stesso, il suo valore e il suo peso, né fornito le prove degli acquisti effettuati per sostituire gli oggetti in esso contenuti. Orbene, la Vueling Airlines ritiene che questi elementi siano necessari perché un passeggero possa provare che un risarcimento corrispondente al limite massimo previsto dall'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal dovrebbe essergli concesso.

17 Il giudice del rinvio fa stato delle divergenze giurisprudenziali a livello nazionale per quanto riguarda l'interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 2, e dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal. Quando la perdita di un bagaglio è comprovata, alcuni giudici concederebbero il limite massimo del risarcimento previsto da quest'ultima disposizione, trattandosi del caso più grave di danno causato ai bagagli tra quelli previsti dall'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, senza esigere dal passeggero che deduca o apporti elementi di prova supplementari. Di contro, altri giudici affermerebbero che l'importo di risarcimento da concedere al passeggero in caso di perdita del bagaglio debba essere determinato dal giudice in funzione degli elementi di prova presentati, ove il soggetto leso è tenuto a dimostrare, con ogni mezzo legale, il danno o i danni subiti.

18 In tali circostanze, il Juzgado de lo Mercantil n. 9 de Barcelona (Tribunale di commercio n. 9 di Barcellona) ha deciso di sospendere il procedimento e di sottoporre alla Corte 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».

Sulla questione pregiudiziale

Sulla ricevibilità

19 Secondo Vueling Airlines la domanda di pronuncia pregiudiziale è irricevibile, dal momento che la risposta alla questione relativa all'interpretazione dell'articolo 17, paragrafo 2, e dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal può essere chiaramente dedotta dalla giurisprudenza della Corte, segnatamente dalla sentenza del 6 maggio 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), e non suscita pertanto alcun ragionevole dubbio.

20 Secondo una consolidata giurisprudenza della Corte, nell'ambito della cooperazione tra quest'ultima e i giudici nazionali istituita dall'articolo 267 TFUE, spetta esclusivamente al giudice nazionale, cui è stata sottoposta la controversia e che deve assumersi la responsabilità dell'emananda decisione giurisdizionale, valutare, alla luce delle particolari circostanze di ciascuna causa, sia la necessità di una pronuncia pregiudiziale per essere in grado di emettere la propria sentenza, sia la rilevanza delle questioni che sottopone alla Corte. Di conseguenza, dato che le questioni poste vertono sull'interpretazione del diritto dell'Unione, di cui la convenzione di Montreal costituisce parte integrante (v., in tal senso, sentenze del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punti 19 e 20, nonché del 12 aprile 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punti 19 e 20), la Corte, in linea di principio, è tenuta a statuire [v., segnatamente, sentenze del 19 novembre 2019, A.K. e a. (Indipendenza della commissione disciplinare della Corte suprema), C-585/18, C-624/18 e C-625/18, EU:C:2019:982, punto 97, nonché del 19 dicembre 2019, Junqueras Vies, C-502/19, EU:C:2019:1115, punto 55 e giurisprudenza ivi citata].

21 Ne consegue che le questioni relative all'interpretazione del diritto dell'Unione poste dal giudice nazionale nel contesto di diritto e di fatto che egli individua sotto la propria responsabilità, e del quale non spetta alla Corte verificare l'esattezza, godono di una presunzione di rilevanza. Il rifiuto della Corte di pronunciarsi su una questione pregiudiziale sollevata da un giudice nazionale è possibile solo quando risulta manifestamente che l'interpretazione del diritto dell'Unione richiesta non ha alcuna relazione con la realtà o con l'oggetto della causa principale, quando il problema è di natura teorica o quando la Corte non dispone degli elementi di fatto e di diritto necessari per fornire una soluzione utile alle questioni che le vengono sottoposte (v., in tal senso, sentenze del 7 marzo 2018, flightright e a., C-274/16, C-447/16 e C-448/16, EU:C:2018:160, punto 46, nonché del 24 ottobre 2018, XC e a., C-234/17, EU:C:2018:853, punto 16 e giurisprudenza ivi citata).

22 Orbene, non è in alcun modo fatto divieto al giudice nazionale di sottoporre alla Corte una questione pregiudiziale la cui risposta, secondo il parere delle parti del procedimento principale, non lasci adito a ragionevoli dubbi. Pertanto, anche a voler ritenere che ciò si verifichi nella specie, tale questione non diviene per questo irricevibile (sentenza del 1° dicembre 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, punti 64 e 65).

23 Ne consegue che l'argomentazione di Vueling Airlines intesa a dimostrare l'irricevibilità della domanda di pronuncia pregiudiziale deve essere respinta e che occorre rispondere alla questione posta dal giudice del rinvio.

Nel merito

Osservazioni preliminari

24 In limine, occorre rilevare che la questione posta dal giudice del rinvio comporta, in sostanza, due questioni. La prima riguarda il carattere forfettario o no del risarcimento dovuto, ai sensi dell'articolo 17, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, letto in combinato disposto con il suo articolo 22, paragrafo 2, a un passeggero il cui bagaglio consegnato che non sia stato oggetto di una dichiarazione speciale di interesse alla consegna a destinazione sia stato perso nel corso di tutto il periodo durante il quale un vettore aereo ne aveva la custodia. La seconda questione verte sulle

modalità di determinazione dell'importo di tale risarcimento, nell'ipotesi in cui l'importo previsto dall'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal non costituisca un importo dovuto a pieno titolo e forfettariamente.

25 Conseguentemente, occorre esaminare in successione ciascuna di tali questioni.

26 A tal fine, occorre ricordare che, conformemente all'articolo 3, paragrafo 1, del regolamento n. 2027/97, la responsabilità dei vettori aerei dell'Unione attinente ai passeggeri e ai loro bagagli è disciplinata da tutte le disposizioni della convenzione di Montreal relative ad essa (sentenze del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punto 18, nonché del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 29).

27 Del pari, secondo costante giurisprudenza le disposizioni di un trattato internazionale, come la convenzione di Montreal, devono essere interpretate 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, conformemente al diritto internazionale consuetudinario, vincolante per l'Unione, come codificato dall'articolo 31 della Convenzione di Vienna sul diritto dei trattati, del 23 maggio 1969 (Recueil des traités des Nations unies, vol. 1155, pag. 331) (v., in tal senso, sentenze del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punto 23, del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a., C-410/11, EU:C:2012:747, punti da 20 a 22, nonché del 19 dicembre 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punto 31).

Sulla prima questione

28 Con la prima questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 17, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, letto in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2 della convenzione stessa, debba essere interpretato nel senso che la somma prevista da quest'ultima disposizione quale limite della responsabilità del vettore aereo in caso di distruzione, di perdita, di deterioramento o di ritardo dei bagagli consegnati che non siano stati oggetto di una dichiarazione speciale di interesse alla consegna costituisce un massimale di risarcimento o, al contrario, una somma forfettaria dovuta di diritto al passeggero.

29 In applicazione dell'articolo 17, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, il vettore aereo è responsabile del danno sopravvenuto nell'ipotesi di distruzione, di perdita o di 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» (v., in tal senso, sentenze del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punto 32, nonché del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a., C-410/11, EU:C:2012:747, punti 25 e 26). Tale disposizione si limita, di conseguenza, a stabilire le condizioni nelle quali il diritto al risarcimento è riconosciuto ai passeggeri aerei in caso di distruzione, di perdita o di deterioramento dei bagagli consegnati.

30 Per quanto riguarda l'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, la Corte ha statuito non solo che, per il trasporto di bagagli, la responsabilità del vettore aereo in caso di distruzione, di perdita o di deterioramento o di ritardo «è limitata», a far data dal 30 dicembre 2009 e fino al 28 dicembre 2019, alla somma di 1 131 DSP per passeggero, ma anche che il limite previsto da tale disposizione costituisce un massimale di risarcimento che non può quindi essere acquisito di diritto e in via forfettaria da ciascun passeggero, anche in caso di perdita dei suoi bagagli (v., in tal senso, sentenza del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a., C-410/11, EU:C:2012:747, punto 34).

31 La Corte ha parimenti statuito che la limitazione del risarcimento fissata all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal va applicata all'integralità del danno causato, indipendentemente dalla natura materiale o morale di quest'ultimo. A tal riguardo, essa ha precisato che la possibilità per il passeggero di fare una dichiarazione speciale di interesse al momento della consegna dei bagagli registrati al vettore, ai sensi della seconda parte di questa disposizione, conferma che il limite di responsabilità del vettore aereo per il danno risultante dalla perdita di bagagli è, in assenza di qualsiasi dichiarazione speciale di interesse alla consegna, un limite assoluto che comprende tanto il danno morale quanto il danno materiale (v., in tal senso, sentenza del 6 maggio 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punti 37 e 38).

32 Peraltro, risulta dai lavori preparatori relativi alla convenzione di Montreal che gli importi di cui alla disposizione del progetto di testo che è successivamente divenuto l'articolo 22 di detta convenzione erano concepiti quali massimali e non come importi forfettari da concedere automaticamente ai soggetti lesi. Benché tale interpretazione potesse essere espressa con maggiore precisione utilizzando un'espressione come «non può superare», si è deciso di scegliere l'espressione «è limitata», in quanto tale espressione è utilizzata correntemente nella giurisprudenza relativa alla Convenzione per l'unificazione di alcune regole relative al trasporto aereo internazionale, firmata a Varsavia il 12 ottobre 1929 (Société des Nations – Recueil des traités, vol. CXXXVII, pag. 12), che è stata sostituita dalla convenzione di Montreal (processo verbale della 12^a riunione della commissione plenaria del 25 maggio 1999, Conférence internationale de droit aérien, Montréal, 10 au 28 mai 1999, vol. I, procès-verbaux).

33 In tale contesto, occorre parimenti precisare che non risulta né dall'articolo 17, paragrafo 2, né dall'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal che la perdita del bagaglio debba essere considerata come l'ipotesi più grave di danno causato ai bagagli, sicché un risarcimento corrispondente alla somma prevista dalla seconda disposizione sarebbe dovuto di diritto al passeggero danneggiato per il solo fatto del verificarsi di tale perdita. Tali disposizioni, infatti, si limitano a elencare le diverse ipotesi che possono dar luogo alla responsabilità del vettore aereo per i danni sopravvenuti nel trasporto di bagagli, nel limite previsto dalla seconda disposizione, senza peraltro stabilire una gerarchia tra tali ipotesi in funzione della loro gravità.

34 Ne consegue che l'importo del risarcimento dovuto da un vettore aereo a un passeggero il cui bagaglio, consegnato e che non sia stato oggetto di una dichiarazione speciale di interesse alla consegna, abbia subito una distruzione, una perdita, un deterioramento o un ritardo, deve essere determinato, entro il limite fissato dall'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, con riguardo alle circostanze oggetto del caso di specie.

35 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre rispondere alla prima questione affermando che l'articolo 17, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, letto in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2 della convenzione stessa, deve essere interpretato nel senso che la somma prevista da quest'ultima disposizione quale limite della responsabilità del vettore aereo in caso di distruzione, di perdita, di deterioramento o di ritardo dei bagagli consegnati che non siano stati oggetto di una dichiarazione speciale di interesse alla consegna costituisce un massimale di risarcimento del quale il passeggero interessato non gode di diritto e forfettariamente. Di conseguenza, spetta al giudice del nazionale determinare, entro tale limite, l'importo del risarcimento che gli è dovuto con riguardo alle circostanze oggetto del caso di specie.

Sulla seconda questione

36 Con la sua seconda questione il giudice del rinvio chiede, in sostanza, se l'articolo 17, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, letto in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo

2 della convenzione stessa, debba essere interpretato nel senso che esso determina le modalità di fissazione dell'importo del risarcimento dovuto da un vettore aereo a un passeggero il cui bagaglio consegnato, che non sia stato oggetto di una dichiarazione speciale di interesse alla consegna, abbia subito una distruzione, una perdita, un deterioramento o un ritardo.

37 Occorre ricordare che la Corte ha statuito che, ai fini del risarcimento previsto all'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, spetta ai passeggeri interessati, sotto il controllo del giudice nazionale, dimostrare a sufficienza di diritto il contenuto dei bagagli smarriti (v., in tal senso, sentenza del 22 novembre 2012, Espada Sánchez e a., C-410/11, EU:C:2012:747, punto 35).

38 Tuttavia, nella misura in cui, come rilevato dall'avvocato generale al paragrafo 32 delle sue conclusioni, né la convenzione di Montreal né il regolamento n. 2027/97, che attua le sue pertinenti disposizioni relative al trasporto aereo di passeggeri e dei loro bagagli, stabiliscono disposizioni specifiche relative alla prova dei danni previsti da tale convenzione, occorre, conformemente al principio di autonomia processuale, applicare le norme pertinenti del diritto nazionale, come previsto peraltro dal considerando 18 del regolamento n. 889/2002, a termini del quale spetta agli Stati membri prevedere disposizioni supplementari eventualmente necessarie per attuare la convenzione di Montreal su punti che non sono coperti dal regolamento n. 2027/97.

39 Secondo costante giurisprudenza, infatti, in assenza di una normativa dell'Unione in materia, spetta all'ordinamento giuridico nazionale di ogni Stato membro designare i giudici competenti e disciplinare le modalità procedurali dei ricorsi diretti a garantire la piena tutela dei diritti conferiti ai singoli dal diritto dell'Unione. Tuttavia, tali modalità non devono essere meno favorevoli di quelle che disciplinano situazioni simili di natura interna (principio di equivalenza) né essere strutturate in modo da rendere in pratica impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dall'ordinamento giuridico dell'Unione (principio di effettività) (v., in tal senso, segnatamente, sentenze del 16 dicembre 1976, Rewe-Zentralfinanz e Rewe-Zentral, 33/76, EU:C:1976:188, punto 5; del 13 marzo 2007, Unibet, C-432/05, EU:C:2007:163, punti 38, 39 e 43; nonché dell'11 settembre 2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, punto 30).

40 Il rispetto di questi due principi 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 (v., in tal senso, sentenza dell'11 settembre 2019, Călin, C-676/17, EU:C:2019:700, punto 31 e giurisprudenza ivi citata).

41 Risulta dalle suesposte considerazioni che, come rilevato dall'avvocato generale, in sostanza, ai paragrafi 35 e 36 delle sue conclusioni, nel contesto dei ricorsi proposti sul fondamento dell'articolo 17, paragrafo 2, e dell'articolo 22, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, spetta ai passeggeri interessati dimostrare a sufficienza di diritto, segnatamente con prove documentali delle spese sostenute per sostituire il contenuto dei loro bagagli, il danno o i danni subiti in caso di distruzione, di perdita, di deterioramento o di ritardo di tali bagagli, nonché ai giudici nazionali competenti verificare, alla luce della giurisprudenza menzionata ai punti 39 e 40 della presente sentenza, che le norme di diritto nazionale applicabili, segnatamente in materia di prova, non rendano praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio del diritto al risarcimento del quale i passeggeri godono ai sensi di tali disposizioni.

42 In particolare, in una situazione caratterizzata dall'assenza di qualsivoglia elemento di prova apportato dal passeggero danneggiato con riguardo al danno o ai danni causati dalla distruzione, dalla perdita, dal deterioramento o dal ritardo dei bagagli, gli elementi menzionati dal giudice del rinvio, quali il peso dei bagagli smarriti nonché la circostanza che la perdita abbia avuto luogo durante un viaggio di andata o di ritorno, possono essere presi in considerazione dal giudice

nazionale al fine di valutare il danno o i danni subiti e di fissare l'importo del risarcimento da versare al passeggero danneggiato. Tuttavia, tali elementi non devono essere presi in considerazione isolatamente presi, ma vanno valutati nel loro insieme.

43 Per quanto riguarda, in particolare, il peso dei bagagli smarriti, nella misura in cui, in linea di principio, solo il vettore è in grado di fornire una siffatta prova, a seguito della consegna di tali bagagli, occorre ricordare che, al fine di garantire il rispetto del principio di effettività, il giudice nazionale, se constata che il fatto di porre a carico di una parte l'onere della prova può rendere impossibile o eccessivamente difficile la produzione di tale prova, in particolare perché essa verte su elementi di cui detta parte non può disporre, è tenuto a ricorrere a tutti i mezzi procedurali messi a sua disposizione dal diritto nazionale, tra cui quello di ordinare le necessarie misure istruttorie, inclusa la produzione di un atto o di un documento ad opera di una delle parti o di un terzo (v., in tal senso, sentenza del 7 settembre 2006, *Laboratoires Boiron*, C-526/04, EU:C:2006:528, punto 55).

44 Alla luce delle suesposte considerazioni, occorre rispondere alla seconda questione affermando che l'articolo 17, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, letto in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2 della convenzione stessa, deve essere interpretato nel senso che l'importo del risarcimento dovuto a un passeggero il cui bagaglio consegnato, che non sia stato oggetto di una dichiarazione speciale di interesse alla consegna, abbia subito una distruzione, una perdita, un deterioramento o un ritardo, deve essere determinato dal giudice nazionale conformemente alle norme di diritto nazionale applicabili, segnatamente in materia di prova. Tuttavia tali regole non debbono essere meno favorevoli di quelle relative ai ricorsi analoghi in diritto interno, né strutturate in modo tale da rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dalla convenzione di Montreal.

Sulle spese

45 Nei confronti delle parti nel procedimento principale la presente causa costituisce un incidente sollevato dinanzi al giudice nazionale, cui spetta quindi statuire sulle spese. Le spese sostenute da altri soggetti per presentare osservazioni alla Corte non possono dar luogo a rifusione.

Per questi motivi, la Corte (Quarta Sezione) dichiara:

1) L'articolo 17, paragrafo 2, della convenzione per l'unificazione di alcune norme relative al trasporto aereo internazionale conclusa a Montreal il 28 maggio 1999, firmata dalla Comunità europea il 9 dicembre 1999 e approvata a nome di questa con decisione 2001/539/CE del Consiglio, del 5 aprile 2001, letto in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2 della convenzione stessa, deve essere interpretato nel senso che la somma prevista da quest'ultima disposizione quale limite della responsabilità del vettore aereo in caso di distruzione, di perdita, di deterioramento o di ritardo dei bagagli consegnati che non siano stati oggetto di una dichiarazione speciale di interesse alla consegna costituisce un massimale di risarcimento del quale il passeggero interessato non gode di diritto e forfettariamente. Di conseguenza, spetta al giudice del nazionale determinare, entro tale limite, l'importo del risarcimento che gli è dovuto con riguardo alle circostanze oggetto del caso di specie.

2) L'articolo 17, paragrafo 2, della convenzione di Montreal, letto in combinato disposto con l'articolo 22, paragrafo 2 della convenzione stessa, deve essere interpretato nel senso che l'importo del risarcimento dovuto a un passeggero il cui bagaglio consegnato, che non sia stato oggetto di una dichiarazione speciale di interesse alla consegna, abbia subito una distruzione, una perdita, un deterioramento o un ritardo, deve essere determinato dal giudice nazionale conformemente alle norme di diritto nazionale applicabili, segnatamente in materia

di prova. Tuttavia tali regole non debbono essere meno favorevoli di quelle relative ai ricorsi analoghi in diritto interno, né strutturate in modo tale da rendere praticamente impossibile o eccessivamente difficile l'esercizio dei diritti conferiti dalla convenzione di Montreal.

Firme

* Lingua processuale: lo spagnolo.