Ġabra tal-ġurisprudenza

KONKLUŻJONIJIET TAL-AVUKAT ĠENERALI
SAUGMANDSGAARD ØE
ippreżentati fis-26 ta' Settembru 2019[1]

Kawża C-532/18

GN, irrappreżentata legalment minn HM
vs
ZU, bħala stralċjarju ta' Niki Luftfahrt GmbH

(talba għal deċiżjoni preliminari mressqa mill-Oberster Gerichtshof (il-Qorti Suprema, l-Awstrija))

"Rinviju għal deċiżjoni preliminari – Trasport bl-ajru – Konvenzjoni ta' Montréal – Artikolu 17(1) – Responsabbiltajiet tat-trasportaturi bl-ajru lejn il-passiġġieri – Kunċett ta' 'inċident' – Ferita fiżika mġarrba minn passiġġier minħabba qlib ta' xarba taħraq li seħħ fuq ajruplan fl-ajru"

I. Introduzzjoni

1. It-talba għal deċiżjoni preliminari mressqa mill-Oberster Gerichtshof (il-Qorti Suprema, l-Awstrija) tirrigwarda l-interpretazzjoni tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni għall-Unifikazzjoni ta' Ċerti Regoli għat-Trasport Internazzjonali bl-Ajru[2], (iktar 'il quddiem il-"Konvenzjoni ta' Montréal"), dispożizzjoni li tiddetermina l-kundizzjonijiet li fihom passiġġier li ġarrab ferita fiżika matul titjira jista' jistabbilixxi r-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru li jkun opera din it-titjira.

2. Din it-talba taqa' fil-kuntest ta' tilwima bejn passiġġiera minuri, irrappreżentata minn missierha u l-persuna responsabbli mill-istralċ ta' kumpannija tal-ajru. Ir-rikorrenti fil-kawża prinċipali titlob kumpens minħabba smit ikkawżat lilha wara li l-qlib ta' xarba taħraq li seħħ, għal raġuni mhux magħrufa, matul titjira transkonfinali mwettqa mill-imsemmija kumpannija.

3. Il-Qorti tal-Ġustizzja hija mistiedna, għall-ewwel darba, tidentifika l-isfumaturi tal-kunċett ta' "inċident" fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, b'mod partikolari fir-rigward tal-kriterji ta' applikabbiltà li diġà ġew stabbiliti minn ċerti qrati nazzjonali. B'mod iktar speċifiku, qed issirilha mistoqsija, essenzjalment, dwar jekk huwiex neċessarju li l-avvinement li seħħ fuq ajruplan mhux biss kien mhux mistenni u mhux tas-soltu u estern għall-passiġġier ikkonċernat, iżda wkoll li jkun dovut għal riskju inerenti għat-trasport bl-ajru jew marbut ma' dan it-trasport. Għar-raġunijiet esposti f'dawn il-konklużjonijiet, inqis li huma biss l-ewwel kriterji li għandhom jiġu ssodisfatti u mhux dawk tal-aħħar fosthom.

1 Lingwa oriġinali: il-Franċiż.

2 Din il-konvenzjoni, konkluża f'Montréal fit-28 ta' Mejju 1999, kienet 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). Hija daħlet fis-seħħ, għal dak li jirrigwarda l-Unjoni Ewropea, fit-28 ta' Ġunju 2004.

II. Il-kuntest ġuridiku

A. Il-Konvenzjoni ta' Montréal

4. Il-preambolu tal-Konvenzjoni ta' Montreal jesponi, b'mod partikolari fit-tielet paragrafu tiegħu, li l-Istati partijiet "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". Barra minn hekk, fil-ħames paragrafu tiegħu jistabbilixxi 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 17 tal-Konvenzjoni ta' Montréal, intitolat "Mewt u inġurji [feriti] tal-passiġġieri – dannu lill-bagalji" jipprovdi, fil-paragrafu 1 tiegħu, li "[i]t-trasportatur huwa responsabbli għad-danni sofferti fil-każ ta' mewt jew inġurji personali [feriti fiżiċi] ta' passiġġier sakemm biss l-inċident li kkawża l-mewt jew l-inġurja [il-ferita] seħħ abbord l-ajruplan jew tul xi operazzjonijiet ta' imbark jew żbark".

6. Bis-saħħa tal-Artikolu 20 ta' din il-Konvenzjoni, intitolat "L-Eżonerazzjoni", "[j]ekk it-trasportatur jipprova li d-dannu ġie kkawżat jew kontribwit bin-negliġenza jew att ħażin jew negliġenti tal-persuna li titlob kumpens, jew il-persuna li mingħandha hu jew hi jieħdu d-drittijiet tiegħu/tagħha, it-trasportatur għandu jkun kompletament jew parzjalment eżonerat mir-responsabbiltà tiegħu lejn l-attur, sa fejn din in-negliġenza jew att ħażin jew negliġenti kkawżaw jew ikkontribwew għad-dannu. Meta għar-raġuni ta' mewt jew inġurja [ferita] ta' passiġġier jintalab kumpens minn persuna minbarra l-passiġġier, it-trasportatur għandu bl-istess mod ikun eżonerat kompletament jew parzjalment mir-responsabbiltà tiegħu sa fejn jipprova li d-dannu ġie kkawżat jew saret kontribuzzjoni lilu minn negliġenza jew att ħażin jew negliġenti ta' dak il-passiġġier. Dan l-Artikolu japplika għad-disposizzjonijiet kollha ta' responsabbiltà f'din il-Konvenzjoni, inkluż il-paragrafu 1 ta' l-Artikolu 21".

7. L-Artikolu 21 tal-imsemmija konvenzjoni, intitolat "Kumpens f'każ ta' mewt jew inġurja [feriment] ta' passiġġieri", huwa fformulat kif ġej:

"1. Għal danni kkawżati taħt il-paragrafu 1 ta' l-Artikolu 17 li ma jaqbżux 100 000 Dritt Speċjali tal-Ġbid għal kull passiġġier, it-trasportatur ma jistax jeskludi jew jillimita r-responsabbiltà tiegħu.

2. It-trasportatur m' għandux ikun responsabbli għal danni kkawżati taħt il-paragrafu 1 ta' l-Artikolu 17 sa fejn jeċċedu għal kull passiġġier 100000 Dritt Speċjali tal-Ġbid jekk it-trasportatur jipprova illi:

a) dan id-dannu ma ġiex ikkawżat min-negliġenza jew att ħażin jew negliġenza tat-trasportatur jew is-servjenti jew l-aġenti tiegħu; jew

b) id-dannu kien dovut biss għal negliġenza jew att jew omissjoni ta' parti terza".

8. L-Artikolu 29 ta' din l-istess konvenzjoni, intitolat "Bażi tal-pretensjonijiet", jipprovdi li "[f]il-trasport tal-passiġġieri, bagalji u merkanzija, kull azzjoni għal danni, tkun kif tkun fondata, kemm taħt din il-Konvenzjoni jew taħt kuntratt jew delitt jew xort' oħra, tista' tinġieb biss bla ħsara għall-kondizzjonijiet u dawn il-limiti ta' responsabbiltà kif stabbiliti f'din il-Konvenzjoni bla ħsara għall-kwistjoni dwar min huma l-persuni li għandhom id-dritt li jġibu l-azzjoni u x'inhuma d-drittijiet rispettivi tagħhom. F'kull azzjoni ta' din ix-xorta, m'humiex rikoverabbli danni punitivi, eżemplari jew danni oħrajn non-kompensatorji".

B. Id-dritt tal-Unjoni

9. Il-premessi 5 sa 7 u 10 tar-Regolament (KE) Nru 889/2002[3], li jemenda r-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 2027/97 dwar ir-responsabbiltà ta' trasportaturi bl-ajru fl-eventwalità ta' inċidenti[4], huma fformulati kif ġej:

"(5) Il-Komunità ffirmat il-Konvenzjoni ta' Montreal fil-waqt li indikat l-intenzjoni tagħha li ssir sħab fil-ftehim billi tirratifikah.

(6) Huwa neċessarju li jiġi emendat ir-Regolament [(KE) Nru 2027/97] sabiex jiġi allinjat mad-dispożizzjonijiet tal-Konvenzjoni ta' Montreal, u hekk tiġi kreata sistema uniformi ta' responsabbiltà għat-trasport internazzjonali bl-ajru.

(7) Dan ir-Regolament u l-Konvenzjoni ta' Montreal isaħħu l-protezzjoni tal-passiġġieri u tad-dipendenti tagħhom u ma jistgħux jiġu interpretati sabiex idgħajfu l-protezzjoni tagħhom fir-rigward tal-leġislazzjoni preżenti fid-data ta' l-adozzjoni ta' dan ir-Regolament.

[…]

(10) Sistema ta' responsabbiltà illimitata fil-każ ta' mewt jew ta' korriment tal-passiġġieri hija mixtieqa fil-kuntest ta' sistema ta' trasport bl-ajru sikura u moderna".

10. Skont l-Artikolu 1 tar-Regolament Nru 2027/97, kif emendat bir-Regolament Nru 889/2002 (iktar 'il quddiem ir-"Regolament Nru 2027/97"), "[d]an ir-Regolament jimplimenta d-dispożizzjonijiet relevanti tal-Konvenzjoni ta' Montreal fir-rigward tat-trasport ta' passiġġieri u l-bagalji tagħhom bl-ajru u jistabbilixxi ċerti dispożizzjonijiet supplimentari. Jestendi wkoll l-applikazzjoni ta' dawn id-dispożizzjonijiet għat-trasport bl-ajru fi ħdan Stat Membru wieħed".

11. L-Artikolu 2(2) tar-Regolament Nru 2027/97 jistabbilixxi li "[i]l- kunċetti misjuba f'dan ir-Regolament li mhumiex definiti fil-paragrafu 1 huma ekwivalenti għal dawk użati fil-Konvenzjoni ta' Montreal".

12. L-Artikolu 3(1) ta' dan ir-regolament jipprovdi li "[i]r- responsabbiltà ta' trasportatur bl-ajru Komunitarju fir-rigward ta' passiġġieri u l-bagalji tagħhom tiġi regolata mid-dispożizzjonijiet kollha tal-Konvenzjoni ta' Montreal pertinenti għal din ir-responsabbiltà".

III. Il-kawża prinċipali, id-domanda preliminari u l-proċedura quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja

13. Fix-xahar ta' Awwissu 2015, ir-rikorrenti fil-kawża prinċipali, li dak inhar kellha 6 snin, użat titjira, bejn Spanja u l-Awstrija, operata mill-kumpannija tal-ajru Niki Luftfahrt GmbH, kumpannija rregolata mid-dritt Awstrijak.

14. It-tifla kienet bilqiegħda ħdejn missierha, li matul it-titjira, irċieva mingħand l-assistent tal-kabina tazza kafé taħraq mingħajr għatu u poġġiha fuq il-mejda li tingħalaq ta' quddiemu. Sussegwentement, dan ir-reċipjent inqaleb u l-kontenut tiegħu nxtered fuq it-tifla li ġarrbet smit tat-tieni grad f'parti ta' ġisimha. Ma setax jiġi stabbilit jekk il-qlib tat-tazza tal-kafé kienx dovut għal ħsara fil-mejda jew għal vibrazzjoni tal-ajruplan.

3 Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-13 ta' Mejju 2002 (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 6, p. 246).
4 Regolament tal-Kunsill tad-9 ta' Ottubru 1997 (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti: Kapitolu 7, Vol. 3, p. 489).

15. Ir-rikorrenti fil-kawża prinċipali, irrappreżentata legalment minn missierha, ippreżentat rikors intiż sabiex Niki Luftfahrt tiġi kkundannata tikkumpensa d-dannu kkawżat mill-inċident li seħħ matul l-imsemmija titjira, flimkien ma' EUR 8 500 oħra bħala interessi u spejjeż, fuq il-bażi tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal.

16. L-amministratur ġudizzjarju tal-kumpannija tal-ajru, li llum tinsab f'falliment, ikkonfuta l-eżistenza ta' responsabbiltà, billi invoka li ma kienx hemm inċident fis-sens ta' din id-dispożizzjoni, peress li ebda "avveniment mhux mistenni jew mhux tas-soltu" ma wassal għall-qlib tat-tazza kafé. Fi kwalunkwe każ ma kien hemm ebda "riskju inerenti għat-trasport bl-ajru", jiġifieri tipiku ta' dan it-trasport, minkejja li din il-kundizzjoni għandha tiġi ssodisfatta wkoll.

17. Permezz ta' deċiżjoni tal-15 ta' Diċembru 2015, il-Landesgericht Korneuburg (il-Qorti Reġjonali ta' Korneubourg, l-Awstrija) laqgħet it-talba tar-rikorrenti fil-kawża prinċipali. Din il-qorti qieset li fiċ-ċirkustanzi ta' dan il-każ kien hemm "inċident", fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, għaliex il-qlib tat-tazza kafé kien irriżulta minn "avveniment mhux tas-soltu ta' oriġini esterna". Barra minn hekk, hija ddeċidiet li kien hemm "riskju inerenti għat-trasport bl-ajru", peress li ajruplan huwa suġġett, fil-kuntest tal-operat tiegħu, għal gradi ta' inklinazzjoni varji li jistgħu jwasslu sabiex l-oġġetti mqiegħda fuq superfiċi orizzontali fl-ajruplan jinqalbu mingħajr ma tkun neċessarja manuvra partikolari. Finalment, hija kkonstatat l-assenza ta' ħtija tat-trasportatur bl-ajru minħabba l-fatt li s-servizz ta' xorb sħun f'reċipjenti mingħajr għatu hija prattika normali u soċjalment adegwata.

18. Permezz ta' sentenza tat-30 ta' Awwissu 2016, l-Oberlandesgericht Wien (il-Qorti Reġjonali Superjuri ta' Vjenna, l-Awstrija) bidlet id-deċiżjoni mogħtija fl-ewwel istanza, wara li kkunsidrat li r-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru kienet eskluża, peress li l-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Montréal ikopri biss l-inċidenti kkawżati minn "riskju inerenti għat-trasport bl-ajru" u li f'dan il-każ, ir-rikorrenti fil-kawża prinċipali ma setgħetx tipproduċi prova ta' dan.

19. Adita b'rikors għal *Reviżjoni*, l-Oberster Gerichtshof (il-Qorti Suprema), permezz ta' deċiżjoni tas-26 ta' Ġunju 2018 li waslet għand ir-Reġistru tal-Qorti tal-Ġustizzja fl-14 ta' Awwissu 2018, iddeċidiet li tissospendi l-proċeduri quddiemha u li tagħmel id-domanda preliminari segwenti lill-Qorti tal-Ġustizzja:

"Ikun hemm 'inċident' li għalih huwa responsabbli t-trasportatur bl-ajru fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni [ta' Montréal] meta kikkra ta' kafé jaħraq, imqiegħda fuq il-mejda li tingħalaq ta' sît ta' ajruplan fl-ajru, tiżloq għal raġuni mhux magħrufa, tinqaleb u b'hekk tikkawża smit lil passiġġier?"

20. Osservazzjonijiet bil-miktub tressqu quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja mill-konvenuta fil-kawża prinċipali, mill-Gvern Pollakk kif ukoll mill-Kummissjoni Ewropea. Waqt is-seduta tad-19 ta' Ġunju 2019, il-Gvern Franċiż u l-Kummissjoni ressqu l-osservazzjonijiet orali tagħhom.

IV. Analiżi

A. Osservazzjonijiet preliminari

21. Qabel kollox ninnota li l-qorti tar-rinviju tindika li l-Konvenzjoni ta' Montréal hija applikabbli fiċ-ċirkustanzi tal-kawża prinċipali, peress li t-titjira li matulha seħħ l-avveniment kontenzjuż għandha natura internazzjonali, fis-sens tal-Artikolu 1 ta' din il-konvenzjoni, peress li l-post ta' tluq u l-post ta' destinazzjoni ta' din it-titjira jinsabu fit-territorju ta' żewġ Stati partijiet [5]. F'dan ir-rigward, nenfasizza li fl-oqsma koperti mill-Konvenzjoni ta' Montréal, l-Istati Membri tal-Unjoni ttrasferew lil din tal-aħħar

5 Jiġifieri, ir-Renju ta' Spanja u r-Repubblika tal-Awstrija rispettivament.

il-kompetenzi tagħhom għal dak li jirrigwarda r-responsabbiltà għad-danni subiti f'każ ta' mewt jew ferita ta' passiġġier[6] u li l-Artikolu 3(1) tar-Regolament Nru 2027/97 jipprovdi li r-responsabbiltà lejn il-passiġġieri ta' "trasportatur bl-ajru tal-Komunità"[7], bħal f'dan il-każ, donnha hija rregolata mid-dispożizzjonijiet kollha tal-imsemmija konvenzjoni relatati ma' din ir-responsabbiltà[8].

22. Sussegwentement, infakkar[9] li d-dispożizzjonijiet tal-Konvenzjoni ta' Montréal huma parti integrali mill-ordinament ġuridiku tal-Unjoni[10], b'tali mod li l-Qorti tal-Ġustizzja għandha ġurisdizzjoni sabiex tiddeċiedi dwar l-interpretazzjoni tagħha, f'osservanza tar-regoli tad-dritt internazzjonali applikabbli fl-Unjoni, u b'mod partikolari tal-Artikolu 31 tal-Konvenzjoni ta' Vjenna[11], li jipprovdi li trattat għandu jiġi interpretat *in bona fide*, billi jiġi segwit is-sens ordinarju tat-termini tiegħu fil-kuntest tagħhom u fid-dawl kemm tal-iskop kif ukoll tal-għan tiegħu[12]. Barra minn hekk, fid-dawl tal-għan tal-Konvenzjoni ta' Montréal, li huwa dak tal-unifikazzjoni tar-regoli dwar it-trasport bl-ajru internazzjonali, il-Qorti tal-Ġustizzja diġà ddeċidiet li l-kunċetti li jinsabu f'din il-konvenzjoni u li ma humiex iddefiniti fiha "għand[hom] jingħata[w] interpretazzjoni uniformi u awtonoma, minkejja s-sens differenti mogħti lil da[w]n il kunċett[i] fil-liġi nazzjonali tal-Istati partijiet għal din il-konvenzjoni"[13].

23. Finalment, minn ġurisprudenza stabbilita tal-Qorti tal-Ġustizzja jirriżulta li fil-kuntest tal-proċedura ta' rinviju għal deċiżjoni preliminari, huma biss il-qrati nazzjonali li għandhom jistabbilixxu l-kuntest fattwali u ġuridiku tal-kawża li għandhom jiddeċiedu[14]. F'dan ir-rigward, nirrileva li f'dan il-każ, huwa stabbilit, kif tindika b'mod espliċitu d-domanda preliminari, li kien impossibbli li tiġi stabbilita r-raġuni li għaliha t-tazza kafé nqalbet fuq ir-rikorrenti fil-kawża prinċipali. Barra minn hekk, mid-deċiżjoni tar-rinviju jirriżulta li l-eċċezzjoni bbażata fuq ħtija kontributtiva tal-vittma, li kienet inizjalment imqajma mill-konvenuta fil-kawża prinċipali, ma għadhiex suġġett tal-proċedura nazzjonali[15]. Għalhekk, il-Qorti tal-Ġustizzja għandha tiddeċiedi dwar l-interpretazzjoni mitluba mingħandha abbażi tal-konstatazzjonijiet hekk imwettqa mill-qorti tar-rinviju.

6 Ara f'dan is-sens, il-punt 4 tad-Dikjarazzjoni dwar il-kompetenza tal-Komunità Ewropea dwar is-suġġetti rregolati mill-Konvenzjoni ta' Montréal, dikjarazzjoni li tinsab fl-istrument ta' approvazzjoni tal-Komunità ppreżentat fid-29 ta' April 2004 u fl-indirizz tal-internet segwenti: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf.

7 Iddefinit fl-Artikolu 2(1)(b) tal-imsemmi regolament, bħala trasportatur bl-ajru li għandu liċenzja valida mogħtija minn Stat Membru skont id-dispożizzjonijiet tar-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 2407/92 tat-23 ta' Lulju 1992 dwar liċenzjar ta' air carriers (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti: Kapitolu 6, Vol. 2, p. 3), li ġie abrogat u ssostitwit, b'effett mill-1 ta' Novembru 2008, bir-Regolament (KE) Nru 1008/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-24 ta' Settembru 2008 dwar regoli komuni għall-operat ta' servizzi ta' l-ajru fil-Komunità (ĠU 2008, L 293, p. 3).

8 Ara, b'mod partikolari, is-sentenzi tas-6 ta' Mejju 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punt 18); tat-22 ta' Novembru 2012, Espada Sánchez *et* (C-410/11, EU:C:2012:747, punt 19); tas-26 ta' Frar 2015, Wucher Helicopter u Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, punt 35), kif ukoll tad-9 ta' Settembru 2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, punti 25 *et seq.*).

9 Ara wkoll il-konklużjonijiet tiegħi fil-kawża Guaitoli *et* (C-213/18, EU:C:2019:524, punt 29).

10 Mid-data tad-dħul fis-seħħ indikata fin-nota ta' qiegħ il-paġna 2 ta' dawn il-konklużjonijiet.

11 Konvenzjoni dwar id-Dritt tat-Trattati, konkluża fi Vjenna fit-23 ta' Mejju 1969 (Ġabra tat-Trattati tan-Nazzjonijiet Uniti, Vol. 1155, p. 331).

12 Ara, b'mod partikolari, is-sentenzi tat-22 ta' Novembru 2012, Espada Sánchez *et* (C-410/11, EU:C:2012:747, punti 20 sa 22); tas-17 ta' Frar 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punti 23 u 24), kif ukoll tat-12 ta' April 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punti 19 sa 22).

13 Ara f'dan is-sens, is-sentenza tas-6 ta' Mejju 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punti 21 u 22), dwar il-kunċett ta' "dannu", li jinsab wara l-Artikolu 22(2) tal-imsemmija konvenzjoni.

14 Bis-saħħa tal-Artikolu 267 TFUE, ibbażat fuq separazzjoni netta tal-funzjonijiet bejn il-qrati nazzjonali u l-Qorti tal-Ġustizzja, kull evalwazzjoni tal-fatti taqa' fil-kompetenza tal-imsemmija qrati (ara, b'mod partikolari, is-sentenzi tad-19 ta' Lulju 2012, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, punt 30, kif ukoll tas-7 ta' Awwissu 2018, Prenninger *et*, C-329/17, EU:C:2018:640, punt 27).

15 Il-qorti tar-rinviju ma tispeċifikax jekk id-dibattitu, fl-istanza prinċipali, kienx jirrigwarda l-ħtija eventwali tal-minuri mismuta u/jew ta' missierha, li ħarrek it-tazza kafé u li jirrappreżentaha f'din l-istanza.

B. Fuq il-kunċett ta' "inċident" fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal

1. Fuq is-suġġett tad-domanda preliminari u l-argumenti magħmula

24. F'din il-kawża, il-Qorti tal-Ġustizzja hija mistiedna, *essenzjalment*, tiddetermina jekk il-kunċett ta' "inċident" fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal għandux jiġi interpretat b'tali mod li jinkludi sitwazzjoni li fiha tazza kafé taħraq, imqiegħda fuq mejda li tingħalaq fuq ajruplan fl-ajru, tinqaleb għal raġuni indeterminata u tikkawża smit lil passiġġier, li għalhekk tkun tista' teħtieġ, skont l-imsemmija dispożizzjoni, li t-trasportatur bl-ajru kkonċernat iħallas id-danni fir-rigward ta' din il-ferita fiżika.

25. Minkejja li d-domanda magħmula mill-qorti tar-rinviju saret f'termini li jirrigwardaw iċ-ċirkustanzi proprji tal-kawża prinċipali, madankollu nqis li jkun preferibbli l-Qorti tal-Ġustizzja ma tillimitax ir-risposta tagħha għal dan il-każ speċifiku biss iżda tieħu l-opportunità mogħtija lilha hawnhekk sabiex tagħti interpretazzjoni tal-kunċett imsemmi billi tistabbilixxi kriterji ta' evalwazzjoni astratti u għalhekk ta' portata iktar ġenerali [16]. Għandu jiġi enfasizzat li din il-kawża hija l-ewwel waħda li fiha l-Qorti tal-Ġustizzja hija mitluba tinterpreta l-imsemmi kunċett.

26. F'dan ir-rigward, nikkonstata, bħall-qorti tar-rinviju, li l-Konvenzjoni ta' Montréal *ma tinkludix definizzjoni* tal-kunċett ta' "inċident", minkejja li tali avveniment jikkostitwixxi evidentement kundizzjoni determinanti sabiex tkun tista' tiġi stabbilita r-responsabbiltà ta' trasportatur bl-ajru fuq il-bażi tal-Artikolu 17(1) tal-imsemmija konvenzjoni, f'każ ta' dannu fiżiku (ferita fiżika jew mewt) imġarrab minn passiġġier [17]. Bl-istess mod, dan it-terminu jinsab fid-dispożizzjoni ekwivalenti li tikkostitwixxi l-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Varsavja [18], li kienet issostitwita mill-Konvenzjoni ta' Montréal [19], iżda wkoll mingħajr definizzjoni f'dan l-ewwel strument.

27. Madankollu, xi qrati nazzjonali żviluppaw ġurisprudenzi, li l-qorti tar-rinviju ssemmi espressament, dwar il-kunċett ta' "inċident" fis-sens tal-Konvenzjoni ta' Varsavja u/jew tal-Konvenzjoni ta' Montréal [20]. Nippreċiża li minkejja d-differenzi bejn l-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Varsavja u l-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, jiena tal-fehma li t-tieni waħda minn dawn id-dispożizzjonijiet għandha madankollu tiġi interpretata fid-dawl tad-deċiżjonijiet relatati mal-ewwel waħda, minħabba l-ekwivalenza sostanzjalment eżistenti bejniethom [21].

16 Fil-fatt, fil-kuntest tal-kooperazzjoni stabbilita permezz tal-Artikolu 267 TFUE bejn il-qrati nazzjonali u l-Qorti tal-Ġustizzja, imsejħa jikkontribwixxu direttament u reċiprokament għall-applikazzjoni uniformi tad-dritt tal-Unjoni fl-Istati Membri kollha, il-Qorti tal-Ġustizzja tista' tislet mill-formulazzjoni tad-domanda preliminari, fid-dawl tal-informazzjoni pprovduta mill-qorti tar-rinviju, l-elementi tad-dritt tal-Unjoni li jeħtieġu interpretazzjoni. Għalhekk seta' jiġi ammess li meta d-domanda magħmula tidher li tfittex applikazzjoni diretta tad-dritt tal-Unjoni għall-kawżi prinċipali, il-qorti tar-rinviju tixtieq, fir-realtà, interpretazzjoni ta' dan id-dritt għall-finijiet ta' din it-tilwima (ara, b'mod partikolari, is-sentenzi tat-18 ta' Jannar 1979, van Wesemael *et*, 110/78 u 111/78, EU:C:1979:8, punt 21; tas-17 ta' Novembru 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, punt 21; tat-8 ta' Novembru 2012, Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, punt 32, kif ukoll tat-13 ta' Frar 2014, Crono Service *et*, C-419/12 u C-420/12, EU:C:2014:81, punti 28 u 29).

17 Barra minn hekk, l-Artikolu 2(2) tar-Regolament Nru 2027/97 jagħmel riferiment għall-Konvenzjoni ta' Montréal fir-rigward tal-kunċetti, bħal dak ta' "inċident", li dan ir-regolament jinkludi mingħajr ma jiddefinixxihom.

18 Konvenzjoni għall-Unifikazzjoni ta' Ċerti Regoli dwar it-Trasport Internazzjonali bl-Ajru, iffirmata f'Varsavja fit-12 ta' Ottubru 1929. Nippreċiża li t-terminu "inċident" kien użat ukoll, mingħajr preċiżjoni oħra, fl-Artikolu 30(2) ta' din il-konvenzjoni, li jirrigwarda l-każ, mhux rilevanti f'dan il-każ, ta' trasport bl-ajru eżegwit minn diversi trasportaturi suċċessivi.

19 Ara l-preambolu u l-Artikolu 55 tal-Konvenzjoni ta' Montréal.

20 F'dan ir-rigward, il-qorti tar-rinviju tirreferi għal Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlin, it-2 Edizzjoni, 2011, kummentarju tal-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Montréal, speċjalment il-punti 13 *et seq.*

21 Fuq dawn il-ġurisprudenzi nazzjonali, ara wkoll il-punti 43 *et seq.* ta' dawn il-konklużjonijiet.

28. Il-qorti tar-rinviju tindika li jidhirlha li l-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal huwa applikabbli f'dan il-każ, peress li l-ferita fiżika mġarrba mir-rikorrenti fil-kawża prinċipali tirriżulta, skont it-terminoloġija użata mill-imsemmija qrati nazzjonali, minn avveniment "mhux mistenni", li joriġina minn "azzjoni esterna" għall-vittma u li jwassal għal "dannu mhux mistenni" għaliha. Hija tenfasizza li l-kawża prinċipali tiffoka fuq il-punt dwar jekk il-kunċett ta' "inċident" fis-sens ta' din id-dispożizzjoni jippreżumix, minbarra li jiġu ssodisfatti l-kriterji hemm imsemmija, li jimmaterjalizza " *riskju inerenti għat-trasport bl-ajru*"[22].

29. Din il-qorti tesponi li jeżistu *diversi approċċi* fir-rigward tan-neċessità li jiġi ssodisfatt dan l-aħħar kriterju, fid-dawl ta' ċerti deċiżjonijiet mogħtija minn qrati tal-Istati partijiet għall-Konvenzjoni ta' Varsavja u/jew għall-Konvenzjoni ta' Montréal kif ukoll diversi opinjonijiet dottrinali.

30. Skont l-ewwel approċċ, li skont il-qorti tar-rinviju huwa sostnut mill-parti l-kbira tad-dottrina u tal-ġurisprudenza Ġermaniża[23], il-kunċett ta' "inċident" inkwistjoni għandu jkun limitat għas-sitwazzjonijiet fejn iseħħ riskju li tipikament jirriżulta min-natura tal-ajruplan, l-istat tiegħu jew l-operat tiegħu[24], jew minn installazzjoni ajronawtika użata waqt l-imbark jew l-iżbark. Dan huwa ġġustifikat mill-fatt li l-intenzjoni tal-Istati parti għall-Konvenzjoni ta' Montréal ma kinitx li t-trasportaturi bl-ajru jassumu r-riskji ġenerali tal-ħajja ta' kuljum. Għalhekk, il-persuna leża għandha l-oneru tal-prova tal-materjalizzazzjoni ta' riskju li seta' jseħħ biss fil-qasam tat-trasport bl-ajru. Issa, fil-każ inkwistjoni, fid-dawl tal-impossibbiltà li tiġi ddeterminata l-kawża tal-avveniment kontenzjuż, din l-interpretazzjoni twassal sabiex ir-rikors tar-rikorrenti fil-kawża prinċipali jiġi miċħud.

31. Għall-kuntrarju, skont it-tieni approċċ, ma huwiex neċessarju li jiġi stabbilit li seħħ riskju inerenti għat-trasport bl-ajru sabiex jiġi applikat l-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, fid-dawl tal-formulazzjoni ta' din id-dispożizzjoni, tas-sistema ta' responsabbiltà stabbilita minnha u tal-bżonn tal-protezzjoni tal-effiċjenza tagħha. Il-qorti tar-rinviju tqis li dawn l-aħħar argumenti huma konvinċenti. Hija tispeċifika li ċerti awturi ddeduċew li l-qlib ta' xarba taħraq fuq ġisem passiġġier[25] jikkostitwixxi "inċident" li jista' jagħti lok għar-responsabbiltà ta' trasportatur bl-ajru. Fil-kawża prinċipali, din l-interpretazzjoni twassal għar-rikonoxximent tar-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru.

32. Finalment, il-qorti tar-rinviju ssemmi approċċ ieħor, deskritt bħala "soluzzjoni intermedjarja", li jipprovdi li r-responsabbiltà prevista fl-imsemmi Artikolu 17(1) tirriżulta mis-sempliċi fatt li l-avveniment ikkonċernat seħħ fuq l-ajruplan, jew inkella waqt l-imbark jew l-iżbark, mingħajr neċessità li jimmaterjalizza riskju inerenti għat-trasport bl-ajru, iżda bil-possibbiltà li t-trasportatur jiġi eżonerat minn din ir-responsabbiltà jekk juri l-assenza ta' rabta man-natura jew mal-operat tal-ajruplan. F'dan il-każ, din l-interpretazzjoni tkun twassal ukoll sabiex tiġi ammessa r-responsabbiltà tal-konvenuta fil-kawża prinċipali, peress li l-kawża tal-inċident ikkonċernat ma setgħetx tiġi identifikata.

22 Espressjoni enfasizzata fl-oriġinal, fil-lingwa Ġermaniża: "ein für die Luftfahrt typisches Risiko".

23 Il-qorti tar-rinviju tiċċita lil Schmid, R., "Artikel 17", fi *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, il-Ġermanja, 2016, punti 16 u 17 (ara wkoll il-verżjoni bil-lingwa Ingliża, Schmid, R., "Article 17", f'*Montreal Convention*, Kluwer, il-Pajjiżi l-Baxxi, 2006, punti 16 u 17), kif ukoll Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Köln, it-3 Edizzjoni, 1998, punt 331. Barra minn hekk, hija ssemmi sentenza tal-Bundesgerichtshof (il-Qorti Federali tal-Ġustizzja, il-Ġermanja), tal-21 ta' Novembru 2017 (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), filwaqt li madankollu tirrileva li din teħtieġ biss l-eżistenza ta' "rabta" ma' riskju inerenti għat-trasport bl-ajru. Preċedentement għal din is-sentenza, ara d-deċiżjoni tal-Landgericht Frankfurt (il-Qorti Reġjonali ta' Frankfurt, il-Ġermanja), tas-16 ta' Diċembru 2005 (NJW-RR 2006, 704), minbarra l-ġurisprudenza ċċitata minn Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C.H. Beck, München, 2015, p. 1059.

24 Riskju li jista' jirriżulta, pereżempju, minn tibdil fl-altitudni jew fil-veloċità tal-ajruplan.

25 F'dan is-sens, id-deċiżjoni tar-rinviju ssemmi, Reuschle, F., op. cit. nota ta' qiegħ il-paġna 20, punt 15; Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Vjenna, 2001, punti 123 u 136 (ara wkoll ir-rendikont ta' dan l-aħħar xogħol minn Müller-Rostin, W., NZV, 2002, p. 75), kif ukoll Kehrberger, H.-P., "Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie", *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlin, 1997, punti 129 u 130, rigward l-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Varsavja.

33. L-*osservazzjonijiet li ġew ippreżentati lill-Qorti tal-Ġustizzja* f'din il-kawża jirriflettu dawn l-approċċi differenti. Il-konvenuta fil-kawża prinċipali ssostni li r-responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru tista' tiġi stabbilita, fuq il-bażi tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, biss meta l-inċident, avveniment mhux mistenni u mhux tas-soltu li jirriżulta minn intervent estern, kien ipprovokat minn riskju inerenti għat-trasport bl-ajru. Madankollu, ir-riskju ta' inġurja personali minħabba l-qlib ta' xarba taħraq jista' jseħħ ukoll fil-kuntest tal-ħajja privata[26].

34. Min-naħa l-oħra, il-Gvern Pollakk jeskludi r-rekwiżit ta' riskju inerenti għat-trasport bl-ajru, iżda madankollu jqis li hija neċessarja rabta kawżali plawżibbli bejn l-avveniment ikkonċernat – li għandu jkun mhux mistenni u mhux tas-soltu u minn sors estern għall-passiġġier – u l-moviment jew l-operat tal-ajruplan, rabta li teżisti f'dan il-każ[27].

35. Min-naħa tagħhom, il-Gvern Franċiż u l-Kummissjoni[28] huma tal-opinjoni li s-sitwazzjoni inkwistjoni fil-kawża prinċipali hija koperta mill-kunċett ta' "inċident" fis-sens tal-imsemmi Artikolu 17(1), peress li tirrigwarda avveniment mhux mistenni, li seħħ matul it-trasport bl-ajru u estern għall-persuna tal-vittma, mingħajr ma jkun neċessarju li jiġi stabbilit it-twettiq ta' riskju inerenti għat-trasport bl-ajru – teżi sostnuta mill-konvenuta fil-kawża prinċipali – u lanqas l-eżistenza ta' rabta kawżali ma' dan it-trasport – teżi proposta mill-Gvern Pollakk. Din hija wkoll il-fehma tiegħi, għar-raġunijiet segwenti, li huma konformi mar-regoli ta' interpretazzjoni fuq imsemmija[29].

2. Fuq l-interpretazzjoni litterali

36. Qabel kollox, fir-rigward tal-*formulazzjoni* tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, infakkar[30] li kienu biss sitt verżjonijiet lingwistiċi ta' dan l-istrument li ġew deskritti bħala "awtentiċi", li fosthom hemm tliet verżjonijiet li jikkorrispondu għal-lingwi uffiċjali tal-Unjoni, jiġifieri l-Ingliż, l-Ispanjol u l-Franċiż[31].

37. Dan l-Artikolu 17(1) jistabbilixxi li "[i]t-trasportatur huwa responsabbli għad-danni sofferti fil-każ ta' mewt jew inġurji personali ta' passiġġier sakemm biss l-inċident li kkawża l-mewt jew l-inġurja seħħ abbord l-ajruplan jew tul xi operazzjonijiet ta' imbark jew żbark".

38. Qabel kollox, nikkonstata, bħalma tagħmel il-qorti tar-rinviju, li l-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal ma jifformulax rekwiżit li jipprovdi li r-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru tista' tiġi stabbilita, fuq il-bażi ta' din id-dispożizzjoni, biss meta l-avveniment kontenzjuż ikun ġie kkawżat minn riskju inerenti għat-trasport bl-ajru, kif issostni l-konvenuta fil-kawża prinċipali, jew inkella

26 Sabiex jintwera fhiex jista' jikkonsisti riskju speċifikament marbut mal-operat tal-ajruplan, meta mqabbel ma' riskju ġenerali tal-ħajja ta' kuljum, il-konvenuta fil-kawża prinċipali ssemmi qlib ta' xarba taħraq minħabba turbolenza, bdil fl-altitudni tat-titjira jew fl-inklinazzjoni tal-ajruplan, jew anki difett fil-mejda li tingħalaq, ċirkustanzi li fil-kawża prinċipali ma ġewx stabbiliti.

27 Skont il-Gvern Pollakk, tali rabta tirriżulta mill-fatt li s-servizz ta' xarbiet sħan matul il-vjaġġ hija prattika normali tat-trasportaturi, bl-ajru u oħrajn, li tagħmel parti mis-servizz ta' trasport jew tikkostitwixxi provvista addizzjonali direttament marbuta miegħu.

28 Nispeċifika li waqt is-seduta l-Kummissjoni esprimiet il-pożizzjoni tagħha billi kkonfermat li hija taqbel mal-perspettiva espressa mill-Gvern Franċiż.

29 Ara l-punt 22 ta' dawn il-konklużjonijiet.

30 Ara wkoll il-konklużjonijiet tiegħi fil-kawża Guaitoli *et* (C-213/18, EU:C:2019:524, punt 58).

31 Fuq it-teħid inkunsiderazzjoni tas-sitt verżjonijiet lingwistiċi li fihom kienet stabbilita l-Konvenzjoni ta' Montréal (jiġifieri l-lingwa Ingliża, Għarbija, Ċiniża, Spanjola, Franċiża u Russa), ara s-sentenzi tas-6 ta' Mejju 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punt 24), kif ukoll tas-17 ta' Frar 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punti 23 u 31 sa 34).

jippreżenta rabta kawżali man-natura jew l-operat tal-ajruplan, kif jipproponi l-Gvern Pollakk. Issa, inqis li kieku l-awturi tal-imsemmija konvenzjoni kellhom l-intenzjoni li jipprovdi tali kriterji restrittivi, huma ma kinux jonqsu milli jagħmlu dan b'mod espliċitu[32], li ma huwiex il-każ hawnhekk. Barra minn hekk, ix-xogħol preparatorju ma jagħtix indikazzjoni ta' din l-intenzjoni[33].

39. Fl-istess sens, nenfasizza, bħall-Gvern Franċiż, li f'dan l-Artikolu 17(1) ġiet miżjuda preċiżjoni notevoli, meta mqabbel mad-dispożizzjoni korrispondenti tal-Konvenzjoni ta' Varsavja[34] preċedenti għalih, jiġifieri l-formulazzjoni "sakemm biss"[35], li turi r-rieda tal-imsemmija awturi li ma jissuġġettawx ir-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru għal kundizzjonijiet oħra, minbarra dawk ta' "inċident" li seħħ fiċ-ċirkustanzi u kellu l-effetti li sussegwentement huma ddikjarati fl-imsemmi Artikolu 17(1). Fil-fehma tiegħi, minn din il-preċiżjoni jirriżulta li l-kunċett ta' "inċident", fis-sens ta' din l-aħħar dispożizzjoni, għandu jkun is-suġġett ta' interpretazzjoni li ma għandhiex l-effett li tnaqqas il-kamp ta' applikazzjoni materjali tiegħu.

40. Fir-rigward tal-imsemmi kunċett, nikkonstata li t-terminoloġija użata fl-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, fir-rigward tar-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru f'każ ta' mewt jew ta' feriment soffert minn passiġġieri, toħloq kuntrast ma' dik użata fil-paragrafu 2 ta' dan l-Artikolu 17 u fl-Artikolu 18 tal-imsemmija konvenzjoni, fir-rigward tar-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru f'każ ta' distruzzjoni, telf jew dannu rispettivament, ta' bagalji rreġistrati u ta' merkanzija. Fil-fatt, għall-kuntrarju ta' din l-ewwel dispożizzjoni, dawn tal-aħħar ma jsemmux "inċident", iżda sempliċi "fatt" li kkawża d-danni mġarrba mill-bagalji rreġistrati jew minn merkanzija[36]. Fil-fehma tiegħi minn dan il-kuntrast jirriżulta li sabiex jiġi applikat l-imsemmi Artikolu 17(1), l-avveniment li kkawża l-mewt jew il-feriment tal-passiġġier għandu mhux biss ikun seħħ abbord jew inkella matul l-imbark jew l-iżbark[37], iżda għandu jkun jista' wkoll jaqa' taħt il-klassifikazzjoni ta' "inċident", skont kriterji li jistgħu jiġu ddeterminati mill-Qorti tal-Ġustizzja.

41. Minkejja li t-terminu "inċident" huwa użat diversi drabi fil-Konvenzjoni ta' Montréal, madankollu lanqas ma huwa elaborat fid-dispożizzjonijiet l-oħra li jużawh[38]. Barra minn hekk, l-Artikolu 28 ta' din il-konvenzjoni, li jirrigwarda l-ħlas bil-quddiem f'każ ta' mewt jew ta' feriment ta' passiġġieri, isemmi li dawn l-aħħar danni għandhom jirriżultaw minn "inċident ta' inġejni ta' l-ajru"[39], mingħajr ebda preċiżazzjoni oħra.

32 Ara bħala paragun, id-definizzjoni dettaljata tat-terminu "aċċident" li tinsab fl-Artikolu 2 tar-Regolament (UE) Nru 996/2010 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-20 ta' Ottubru 2010 dwar l-investigazzjoni u l-prevenzjoni ta' aċċidenti u inċidenti fis-settur tal-avjazzjoni ċivili u li jħassar id-Direttiva 94/56/KE (ĠU 2010, L 295, p. 35), li skont l-Artikolu 1 tiegħu ma jirregolax madankollu r-responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru, għall-kuntrarju tal-Konvenzjoni ta' Montréal.

33 Il-qorti tar-rinviju ssemmi li limitazzjoni għal każijiet fejn iseħħ riskju inerenti għat-trasport bl-ajru ma kinitx mixtieqa waqt l-iżvilupp tal-Konvenzjoni ta' Montréal, filwaqt li semmiet is-sentenza tal-Bundesgerichtshof (il-Qorti Federali tal-Ġustizzja) iċċitata iktar 'il fuq fin-nota ta' qiegħ il-paġna 23. Nippreċiża li l-punt 21 ta' din is-sentenza jiddikjara li, skont il-kontenut tal-proċessi verbali tal-konferenza nazzjonali li wasslet għall-adozzjoni ta' din il-konvenzjoni, għall-eżistenza ta' inċident, ma kienx impost bħala kundizzjoni t-twettiq ta' periklu konness mal-avjazzjoni.

34 L-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Varsavja jipprovdi li "[i]t-trasportatur bl-ajru huwa responsabbli għad-dannu li seħħ f'każ ta' mewt, ferita jew kull leżjoni fiżika oħra sofferta minn vjaġġatur *meta* l-inċident li kkawża d-dannu seħħ abbord l-ajruplan jew waqt kull operazzjoni ta' imbark jew ta' żbark" (enfasi miżjuda minni).

35 Formulazzjoni preżenti kemm fil-verżjoni bil-lingwa Franċiża tal-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Montréal kif ukoll fil-verżjonijiet bil-lingwa Ingliża ("upon condition only") u bil-lingwa Spanjola ("por la sola razón").

36 Dan japplika wkoll fil-verżjoni lingwistika Franċiża tal-Konvenzjoni ta' Montréal, iżda wkoll fil-verżjonijiet tagħha fil-lingwa Ingliża (fejn jintużaw il-kliem "accident" u "event") u fil-lingwa Spanjola (fejn jintużaw il-kliem "accidente" u "hecho").

37 Nenfasizza li ż-żmien kopert mill-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal huwa itwal mit-tul tat-titjira nnifisha, peress li jestendi mit-tluq tal-ajruplan sal-inżul tiegħu.

38 Jiġifieri l-Artikolu 28 (intitolat "Ħlas bil-quddiem"), il-paragrafi 2 u 3 tal-Artikolu 33 (intitolat "Il-Ġurisdizzjoni") kif ukoll il-paragrafu 2 tal-Artikolu 36 (intitolat "It-trasport suċċessiv") tal-Konvenzjoni ta' Montréal.

39 L-istess japplika fil-verżjonijiet bil-lingwa Ingliża ("aircraft accidents") u Spanjola ("accidentes de aviación"). Skont Reuschle, F., op. cit. nota ta' qiegħ il-paġna 20, punt 26, għandha ssir distinzjoni bejn l-inċidenti tal-ajruplan innifsu (pereżempju, jekk jaqa'), li jaqgħu taħt l-Artikolu 28 tal-Konvenzjoni ta' Montréal, u l-inċidenti abbord l-ajruplan, iżda l-kunċett ta' "inċident" fis-sens tal-Artikolu 17 tiegħu jinkludi dawn iż-żewġ tipi ta' inċidenti. Jiena naqbel ma' din l-aħħar kunsiderazzjoni, iżda mhux ser niddeċiedi hawnhekk fir-rigward tas-suġġett tal-imsemmi Artikolu 28.

42. Infakkar li konformement ma' dak li jipprovdi l-Artikolu 31 tal-Konvenzjoni ta' Vjenna, il-kunċett ta' "inċident" imsemmi fl-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal għandu jiġi interpretat fid-dawl tas-"sens ordinarju li għandu jingħata [lit-terminu kkonċernat]".

43. F'dan ir-rigward, inqis li kif għamlu kemm il-qorti tar-rinviju kif ukoll il-partijiet kollha li ssottomettew osservazzjonijiet f'din il-kawża, għandha tittieħed inkunsiderazzjoni l-interpretazzjoni tal-imsemmi kunċett sostnuta minn diversi *qrati tal-Istati parti* għall-Konvenzjoni ta' Varsavja u/jew għall-Konvenzjoni ta' Montréal[40], sabiex eventwalment tittieħed ispirazzjoni minn dawn il-preċedenti ta' natura ġurisprudenzjali, minkejja li l-Qorti tal-Ġustizzja ma hijiex marbuta bihom.

44. Fl-ewwel lok, nosserva li ċerti kriterji ġew aċċettati b'mod wiesa', minkejja xi varjazzjonijiet fl-għażla tal-kliem użat mill-qrati nazzjonali, bħala rilevanti fir-rigward tal-kunċett ta' "inċident" li jinsab fl-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Varsavja u fl-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal. Skont dawn il-qrati, essenzjalment, il-vittma għandha turi li l-avveniment li seħħ matul il-perijodu ta' trasport bl-ajru, jew abbord l-ajruplan, jew matul l-operazzjonijiet ta' imbark jew ta' żbark, u li wassal għad-dannu fiżiku invokat, minn naħa, għandu natura "mhux mistennija" jew "mhux tas-soltu", u min-naħa l-oħra li għandu oriġini "esterna" għall-persuna tal-passiġġier ikkonċernat[41]. Fi kliem ieħor, ma jistax jiġi kklassifikat bħala "inċident" fatt dannuż li jirriżulta mir-reazzjonijiet tal-vittma stess għall-funzjonament tas-soltu, normali u prevedibbli tal-ajruplan, jew li kien ipprovokat mill-istat ta' saħħa eżistenti minn qabel tal-vittma. Il-kunsens miksub favur dawn il-fatturi ta' evalwazzjoni jirriżulta, b'mod partikolari[42], mill-ġurispurdenza Amerikana[43], mill-ġurisprudenza Ġermaniża[44] kif ukoll mill-ġurisprudenza Franċiża[45]. L-osservazzjonijiet sottomessi f'din il-kawża huma konverġenti wkoll f'dan ir-rigward.

45. Nikkunsidra li dawn il-kriterji, li huma għal kollox konformi mad-definizzjoni normali tat-terminu kkonċernat[46], jistgħu jiġu sostnuti wkoll b'mod utli mill-Qorti tal-Ġustizzja f'din il-kawża, sabiex jiġi ddeterminat liema sitwazzjonijiet jistgħu jaqgħu taħt il-klassifikazzjoni ta' "inċident" fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal. F'dan ir-rigward, infakkar li l-qorti tar-rinviju tqis,

40 Ara l-punti 27 *et seq.* ta' dawn il-konklużjonijiet.

41 Nenfasizza li ma għandux ikun hemm konfużjoni tal-verifika tal-fatt li d-dannu allegat ma huwiex dovut għal responsabbiltà tal-passiġġier ikkonċernat, li sseħħ fl-istadju tal-klassifikazzjoni eventwali tal-avveniment kontenzjuż bħala "inċident" li jista' jkun il-bażi tar-responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru – bis-saħħa tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal –, mal-kwistjoni ulterjuri dwar jekk bħala difiża ntweriex li dan il-passiġġier ikkontribwixxa b'mod attiv jew b'ommissjoni għat-twettiq tad-dannu kontrih innifsu, b'tali mod li t-trasportatur bl-ajru jkun jista' jiġi eżonerat mir-responsabbiltà tiegħu – bis-saħħa tal-Artikolu 20 ta' din il-konvenzjoni.

42 Ara wkoll Mercadal, B., "Transports aériens", *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Pariġi, 2000, punti 110 *et seq.*; Grigorieff, C.-I., "Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal", *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, Nru 4, p. 662 sa 665, kif ukoll Letacq, F., "Fascicule 925", *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Pariġi, 2018, punt 70.

43 Ara, prinċipalment, is-sentenza tal-U.S. Supreme Court (il-Qorti Suprema tal-Istati Uniti tal-Amerika), tal-4 ta' Marzu 1985, Air France vs Saks (470 U.S. 392 (1985), aċċessibbli fl-indirizz tal-internet segwenti: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/). Din is-sentenza fondatriċi tistabbilixxi li l-kunċett ta' "accident" fis-sens tal-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Varsavja, li kienet "drafted in French by continental jurists", tkopri "an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger", u mhux il-każ fejn "the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft", u li "[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger" (enfasi miżjuda minni).

44 Ara b'mod partikolari, id-deċiżjonijiet Ġermaniżi ċċitati minn Reuschle, F., op. cit. nota ta' qiegħ il-paġna 20, punt 13.

45 Minbarra d-deċiżjonijiet Franċiżi msemmija mill-awturi op. cit. nota ta' qiegħ il-paġna 42, ara s-sentenza tal-Cour de cassation (il-Qorti tal-Kassazzjoni, Franza), l-Ewwel Awla Ċivili, tal-15 ta' Jannar 2014 (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, kif ukoll il-ġurisprudenza preċedenti msemmija fl-indirizz tal-internet segwenti:
https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId=1262213182&fastPos=2).

46 Il-kelma "accident (inċident)" li toriġina mit-terminu bil-Latin "*accidens*: qui arrive fortuitement (li jseħħ b'mod fortuwitu)" u hija ddefinita bħala "événement ou fait involontaire dommageable imprévu (avveniment jew fatt involuntarju imprevist li jikkawża ħsara)" skont Cornu, G. *et*, *Vocabulaire juridique*, it-12-il Edizzjoni, PUF, Pariġi, 2018, p. 11, jew "[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm" skont l-Encyclopædia Britannica (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

fil-fehma tiegħi ġustament, li l-kriterji kollha msemmija iktar ’il fuq huma ssodisfatti f’ċirkustanzi bħal dawk tal-kawża prinċipali[47]. Bl-istess mod, qrati nazzjonali oħra, b’mod partikolari Amerikani[48], iddeċidew li l-qlib ta’ xarba taħraq fuq passiġġier abbord ajruplan jikkostitwixxi “inċident” fis-sens tal-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta’ Varsavja.

46. Fit-tieni lok, kif issemmi d-deċiżjoni tar-rinviju, nikkonstata li min-naħa l-oħra teżisti kontroversja dwar jekk għandhiex tkun meħtieġa, fir-rigward tal-imsemmija dispożizzjonijiet, il-verifika ta’ kriterju addizzjonali marbut mal-eżistenza ta’ “riskju inerenti għat-trasport bl-ajru”. Il-konvenuta fil-kawża prinċipali ssostni li dan il-kriterju ġie adottat fil-ġurisprudenza Awstrijakka[49], iżda l-qorti tar-rinviju tiddubita l-korrettezza ta’ tali pożizzjoni, b’mod partikolari fid-dawl tal-iżvilupp li l-ġurisprudenza Ġermaniża donnha segwiet lejn moderazzjoni tal-post mogħti lil dan il-kriterju[50]. Barra minn hekk, fil-ġurisprudenza Amerikana, minkejja li ċerti qrati applikaw kriterju ta’ dan it-tip[51], madankollu l-Qorti Suprema u qrati oħra ma għażlux dan l-approċċ restrittiv[52]. Finalment, nirrileva li fil-ġurisprudenza Franċiża, il-konstatazzjoni ta’ riskju proprju għat-trasport bl-ajru twettqet kultant għall-finijiet tal-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta’ Varsavja, iżda din il-verifika ma saritx direttament mill-perspettiva tal-kunċett ta’ “inċident” u lanqas ma għadha attwali[53].

47. Min-naħa tiegħi, kif indikajt fil-bidu[54], inqis li r-rekwiżit ta’ tali riskju, li l-adozzjoni ġurisprudenzjali tiegħu jirdhirli li baqgħet limitata, b’ebda mod ma huwa rifless fit-terminoloġija użata fl-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta’ Montréal. Il-pożizzjoni tiegħi hija msaħħa fid-dawl tal-għanijiet ta’ din id-dispożizzjoni.

3. Fuq l-interpretazzjoni teleoloġika

48. Bħall-qorti tar-rinviju u l-Gvern Franċiż[55], inqis li ma huwiex konformi mal-għanijiet tal-Konvenzjoni ta’ Montréal, u b’mod partikolari ma’ dawk tal-Artikolu 17(1) tagħha, li jiġi impost fuq il-persuna li titlob kumpens għal dannu fiżiku, fuq il-bażi ta’ din id-dispożizzjoni, li tipprova l-eżistenza ta’ “riskju inerenti għat-trasport bl-ajru” jew ta’ rabta kawżali plawżibbli ma’ dan it-trasport, kundizzjonijiet li għandhom jiġu vverifikati, skont il-konvenuta fil-kawża prinċipali u skont il-Gvern Pollakk rispettivament, sabiex avveniment ikun jista’ jiġi kklassifikat bħala “inċident” fis-sens tal-imsemmija dispożizzjoni.

47 Ara l-punt 28 ta’ dawn il-konklużjonijiet.

48 Ara fost oħrajn, is-sentenzi tal-U.S. District Court of Puerto Rico (il-Qorti Federali tad-Distrett ta’ Puerto Rico, l-Istati Uniti), tas-17 ta’ Ġunju 1988, Diaz Lugo vs American Airlines, Inc. (686 F. Supp. 373 (D.P.R 1988), aċċessibbli fl-indirizz tal-internet segwenti: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/), kif ukoll tal-U.S. District Court of California (il-Qorti Federali tad-Distrett ta’ California, l-Istati Uniti), tal-15 ta’ Mejju 2007, Wipranik vs Air Canada *et* (2007 WL 2441066, aċċessibbli fl-indirizz tal-internet segwenti: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf).

49 F’dan is-sens, il-konvenuta fil-kawża prinċipali tiċċita sentenza tal-Oberster Gerichtshof (il-Qorti Suprema), tat-2 ta’ Lulju 2015 (2 Ob 58/15s, aċċessibbli fl-indirizz tal-internet segwenti:
https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/
JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 Ara l-kunsiderazzjonijiet ta’ din il-qorti esposti fin-noti ta’ qiegħ il-paġna 23 u 33 ta’ dawn il-konklużjonijiet.

51 Ara, b’mod partikolari, is-sentenza tal-U.S. District Court of New York (il-Qorti Federali tad-Distrett ta’ New York, l-Istati Uniti), tal-10 ta’ Jannar 2017, Lee vs Air Canada (228 F. Supp. 3d 302 (2017), aċċessibbli fl-indirizz tal-internet segwenti: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967), kif ukoll il-ġurisprudenza ċċitata minn Naveau, J., Godfroid, M., u Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Brussell, it-2 Edizzjoni, 2006, punt 214.

52 Ara s-sentenza ċċitata iktar ’il fuq fin-nota ta’ qiegħ il-paġna 43 minbarra l-ġurisprudenza ċċitata minn Tompkins, G. N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, il-Pajjiżi l-Baxxi, 2010, punti 8.5.5 u 8.9.1 sa 8.9.17 kif ukoll minn Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, il-Pajjiżi l-Baxxi, 2012, p. 153 sa 160.

53 Mercadal, B., op. cit. nota ta’ qiegħ il-paġna 42, punti 117 sa 124, kif ukoll Letacq, F., op. cit. nota ta’ qiegħ il-paġna 42, punt 57, jesponu li riskji inerenti għan-navigazzjoni u l-operat bl-ajru kienu meħtieġa fi Franza bħala karatteristika tal-operazzjonijiet ta’ imbark u żbark fis-sens tal-imsemmi Artikolu 17, u dan il-kriterju ma ġiex abbandunat, bħal fil-pajjiżi Anglo-sassoni.

54 Ara l-punt 38 ta’ dawn il-konklużjonijiet.

55 Ara wkoll, f’dan is-sens, l-awturi op. cit. nota ta’ qiegħ il-paġna 25.

49. Qabel kollox, nosserva li l-Konvenzjoni ta' Montréal għandha l-għan li tikseb *uniformizzazzjoni* tar-regoli li kienu applikabbli fl-oqsma koperti mill-kamp ta' applikazzjoni tagħha, u b'mod iktar speċifku fil-qasam tar-responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru. Il-ħames paragrafu tal-preambolu tagħha jindika li l-Istati parti għal dan l-istrument għandhom l-għan ta' "armozzazzjoni u kodifikazzjoni akbar ta' ċerti regoli li jirregolaw it-trasport internazzjonali bl-ajru", u għalhekk li jsaħħu s-sistema uniformi preċedentement stabbilita mill-Konvenzjoni ta' Varsavja[56]. Barra minn hekk, l-Artikolu 29 tal-Konvenzjoni ta' Montréal jistabbilixxi li l-azzjonijiet għall-finijiet ta' danni, inkluż dawk ibbażati fuq l-Artikolu 17(1) tagħha, jistgħu jiġu eżerċitati biss fil-kundizzjonijiet u fil-limiti ta' responsabbiltà previsti minn din il-konvenzjoni, liema fatt jeskludi l-użu ta' regoli ta' dritt nazzjonali sabiex jirregolaw ir-responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru li jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tagħha[57].

50. Għalhekk, inqis li ma għandhiex tiġi adottata interpretazzjoni tal-kunċett ta' "inċident" fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, li tkun twassal sabiex l-azzjonijiet ibbażati fuq din id-dispożizzjoni jiġu ssuġġettati għal kundizzjonijiet restrittivi li ma kinux mixtieqa mill-awturi tal-imsemmija konvenzjoni, lanqas b'mod impliċitu, bħar-rekwiżit ta' "riskju inerenti għat-trasport bl-ajru" jew ta' rabta kawżali ma' dan it-trasport. Fil-fehma tiegħi, dan l-approċċ huwa kkorroborat bl-indikazzjonijiet li jinsabu fil-preambolu tar-Regolament Nru 889/2002, u b'mod partikolari fil-premessa 7 tiegħu, li jissuġġerixxu li peress li d-dispożizzjonijiet tal-Konvenzjoni ta' Montréal għandhom għan protettiv dawn għandhom jiġu interpretati b'approċċ favorevoli għall-passiġġieri u għad-dipendenti tagħhom[58].

51. F'dan ir-rigward, infakkar li l-Qorti tal-Ġustizzja diġà rrilevat diversi drabi li mill-preambolu tal-Konvenzjoni ta' Montréal[59] jirriżulta li l-Istati partijiet tagħha għandhom l-għan, *fuq il-pjan sostantiv*, "li tiġi assigurata l-protezzjoni ta' l-interessi tal-konsumaturi fit-trasport internazzjonali bl-ajru u [...] kumpens ekwu bbażat fuq il-prinċipju ta' restituzzjoni" kif ukoll li "jiġi akkwistat bilanċ ekwu ta' l-interessi" inkwistjoni. Għalhekk, l-imsemmija Stati adottaw sistema ta' responsabbiltà stretta tat-trasportaturi bl-ajru[60], filwaqt li jieħdu ħsieb li jippreżervaw bilanċ bejn l-interessi tat-trasportaturi bl-ajru u dawk tal-passiġġieri[61].

52. Issa, li kieku kellu jiġi ammess li l-avveniment li taw lok għad-dannu kopert mill-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal għandu jippreżenta partikolaritajiet speċifiċi għat-trasport bl-ajru, dan iwassal lill-passiġġier għal limitazzjoni, jew saħansitra għal ċaħda, tad-drittijiet tiegħu minħabba l-konsegwenzi li dan il-kriterju jkollu mhux biss fuq l-oneru tal-prova iżda wkoll fuq l-effettività tal-imsemmija dispożizzjoni.

53. Fil-fatt, minn naħa, ladarba l-persuna leża ma għandhiex aċċess għall-informazzjoni teknika kollha li tirrigwarda n-navigazzjoni tal-ajruplan jew l-operat bl-ajru, li t-trasportatur bl-ajru biss ikollu, ikun eċċessivament diffiċli għal din il-persuna turi l-eżistenza ta' riskju inerenti għat-trasport bl-ajru jew anki ta' rabta kawżali ma' dan tal-aħħar, sabiex tkun tista' titlob kumpens fuq il-bażi ta' dan l-Artikolu 17(1).

56 Fuq it-tisħiħ tal-protezzjoni tal-passiġġieri, ara l-punt 59 ta' dawn il-konklużjonijiet.

57 Dan l-Artikolu 29 jipprevedi eċċezzjoni għall-prinċipju ta' esklużività tas-sistema stabbilita mill-imsemmija konvenzjoni billi jagħmel riferiment għar-regoli ta' dritt nazzjonali applikabbli għat-tilwima l-kwistjonijiet relatati ma' "min huma l-persuni li għandhom id-dritt li jġibu l-azzjoni u x'inhuma d-drittijiet rispettivi tagħhom".

58 Ara l-estratti minn dan il-preambolu ċċitati fil-punt 9 ta' dawn il-konklużjonijiet.

59 Speċifikament, fid-dawl tat-tielet u l-ħames paragrafi tal-imsemmi preambolu.

60 Ser ninvoka l-kontenut ta' din is-sistema fil-punt 56 *et seq.* ta' dawn il-konklużjonijiet.

61 Ara s-sentenzi tas-6 ta' Mejju 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punti 30 *et seq.*); tat-22 ta' Novembru 2012, Espada Sánchez *et* (C-410/11, EU:C:2012:747, punti 29 u 30); tas-17 ta' Frar 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punti 38 u 48), kif ukoll tat-12 ta' April 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punti 34 u 43).

54. Min-naħa l-oħra, permezz ta' tali rekwiżiti r-regola prevista f'dan tal-aħħar tiġi kunsiderevolment imċaħħda mis-sustanza tagħha peress li diversi avvenimenti jkollhom jiġu esklużi mill-klassifikazzjoni ta' "inċident", fis-sens ta' din id-dispożizzjoni, peress li jistgħu jseħħu b'mod simili f'ċirkustanzi oħra minbarra dawk tat-trasport bl-ajru, jiġifieri fil-ħajja ta' kuljum. Din l-esklużjoni twassal għal tnaqqis importanti tal-każijiet fejn tista' tiġi stabbilita r-responsabbiltà ta' trasportatur bl-ajru fuq il-bażi tal-imsemmija dispożizzjoni, billi tillimitahom għall-inċidenti l-iktar serji tat-trasport bl-ajru, bħal dawk ta' turbolenzi kbar jew jekk jaqa' l-ajruplan.

55. Il-kunsiderazzjonijiet preċedenti, relatati mal-formulazzjoni tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal u mal-għanijiet tiegħu, huma kkorroborati minn analiżi tal-kuntest li fih taqa' din id-dispożizzjoni.

4. Fuq l-interpretazzjoni kuntestwali

56. Sabiex tingħata l-interpretazzjoni mitluba tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, u b'mod iktar speċifiku tal-kunċett ta' "inċident" inkluż fiha, fil-fehma tiegħi, kif jindikaw id-deċiżjoni tar-rinviju u l-osservazzjonijiet kollha magħmula quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja, għandha tittieħed inkunsiderazzjoni s-*sistema ta' responsabbiltà* tat-trasportaturi bl-ajru li tirriżulta minn din id-dispożizzjoni moqrija flimkien mad-dispożizzjonijiet l-oħra tal-imsemmija konvenzjoni.

57. Bis-saħħa tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, f'każ ta' mewt jew ta' ferita fiżika sofferta minn passiġġier, it-trasportatur bl-ajru huwa responsabbli *ipso jure*, meta l-inċident iseħħ abbord l-ajruplan, jew inkella waqt l-imbark jew l-iżbark[62]. Barra minn hekk, l-Artikolu 21 ta' din il-konvenzjoni jipprevedi, fil-paragrafu 1 tiegħu, li meta d-dannu ma jeċċedix ċertu limitu ta' kumpens[63], kif inhu l-każ inkwistjoni[64], it-trasportatur ma jistax jiġi eskluż minn din ir-responsabbiltà oġġettiva, u fil-paragrafu 2 tiegħu, li f'każ li jinqabeż dan il-limitu, huwa jista' jiġi eżonerat mir-responsabbiltà tiegħu minħabba nuqqas preżunt jekk juri li d-dannu ma kienx ikkawżat minnu, mill-impjegati tiegħu jew mill-aġenti tiegħu, jew li huwa imputabbli biss lil parti terza. Finalment, skont l-Artikolu 20 tal-imsemmija konvenzjoni, fiż-żewġ każijiet imsemmija fl-Artikolu 21, it-trasportatur għandu l-possibbiltà li jillimita, jew anki li jeskludi, ir-responsabbiltà tiegħu jekk juri l-eżistenza ta' nuqqas min-naħa tal-persuna leża, nuqqas li huwa eskluż fil-kawża prinċipali[65].

58. Minn dawn id-dispożizzjonijiet kollha jirriżulta li l-awturi tal-Konvenzjoni ta' Montréal riedu sistema ta' responsabbiltà li hija favorevoli għall-passiġġier leż, peress li dan tal-aħħar ma għandux jipproduċi l-prova ta' nuqqas imwettaq mit-trasportatur bl-ajru, mill-impjegati tiegħu jew mill-aġenti tiegħu, iżda sempliċement il-prova tad-dannu tiegħu kif ukoll ta' rabta kawżali bejnu u l-fatt li jagħti lok għalih li jista' jiġi kklassifikat bħala "inċident". Fid-dispożizzjonijiet imsemmija iktar 'il fuq imkien ma tissemma n-neċessità li l-passiġġier juri li seħħ riskju inerenti għat-trasport bl-ajru jew li l-avveniment dannuż huwa direttament marbut ma' dan it-trasport, bħala wieħed li jaqa' taħt in-natura jew l-operat tal-ajruplan. Huwa biss fi stadju ulterjuri, ladarba ssir il-klassifikazzjoni ta' "inċident" fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, li t-trasportatur bl-ajru jista' eventwalment, bħala difiża, jipprova jnaqqas ir-responsabbiltà tiegħu, jew anki jeskludiha totalment, billi jipproduċi l-provi meħtieġa suffiċjentement skont il-liġi, b'mod partikolari skont l-Artikolu 20 tal-istess strument.

62 Fir-rigward tal-espressjoni "sakemm biss", użata f'din id-dispożizzjoni, ara l-punt 39 ta' dawn il-konklużjonijiet.

63 Jiġifieri 100 000 Dritt Speċjali ta' Ġbid (DSĠ) għal kull passiġġier, ammont li tela' għal 113 100 DSĠ sa mit-30 ta' Diċembru 2009 (fir-rigward ta' din is-sistema fuq livell doppju u tar-reviżjoni mwettqa fir-rigward tal-ammont rilevanti, ara l-gwida aċċessibbli fl-indirizz tal-internet segwenti: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Nippreċiża li l-Artikolu 23 tal-imsemmija konvenzjoni jipprovdi li f'każ ta' azzjoni ġudizzjarja, il-konverżjoni monetarja ta' Stat li, bħar-Repubblika tal-Awstrija, hija membru tal-Fond Monetarju Internazzjonali (FMI) għandha ssir skont il-valur f'DSĠ ikkalkolat fid-data tas-sentenza, permezz tal-metodu applikat normalment mill-FMI u ppubblikat fuq is-sit tal-internet tiegħu (ara https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Fid-dawl tal-ammont ta' kumpens mitlub (ara l-punt 15 ta' dawn il-konklużjonijiet).

65 Ara l-punt 23 ta' dawn il-konklużjonijiet.

59. Barra minn hekk, *tqegħid f'perspettiva* tas-sistema ta' responsabbiltà li tirriżulta attwalment mill-Konvenzjoni ta' Montréal, f'każ ta' inċident li jikkawża l-mewt jew ferita fiżika, meta mqabbla mas-sistema li kienet prevista mill-Konvenzjoni ta' Varsavja, juri b'mod partikolari l-intenzjoni li tissaħħaħ il-protezzjoni tal-passiġġieri bħala bażi għall-adozzjoni ta' dan l-instrument iktar reċenti[66]. Fil-fatt, fil-kuntest tal-Konvenzjoni ta' Varsavja, kienet teżisti, fil-każ inkwistjoni, sempliċement responsabblità minħabba nuqqas preżunt tat-trasportatur bl-ajru[67], li saret responsabbiltà kkonċepita b'mod iktar strett bis-saħħa tal-Konvenzjoni ta' Montréal. Barra minn hekk, il-Konvenzjoni ta' Varsavja kienet tipprovdi limitu tal-ammont tal-kumpens li jista' jkun dovut mit-trasportaturi bl-ajru[68], limitu li tneħħa fil-Konvenzjoni ta' Montréal. Din ir-rieda li s-sistema applikabbli għar-responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru ssir iktar oneruża, sabiex id-danni fiżiċi tal-passiġġieri jiġu kkumpensati aħjar (mewt jew ferita fiżika) hija invokata wkoll, b'mod partikolari, mill-preambolu tar-Regolament Nru 889/2002[69].

60. It-teħid inkunsiderazzjoni ta' dan l-iżvilupp jikkonforta l-opinjoni tiegħi li l-kunċett ta' "inċident" inkluż fl-imsemmi Artikolu 17(1), ma jistax jiġi interpretat b'mod li jirrikjedi l-eżistenza ta' riskju inerenti għat-trasport bl-ajru jew ta' rabta kawżali ma' dan tal-aħħar, liema kriterji li ma jkunu konformi la mas-sens kurrenti ta' dan il-kunċett, la mal-għanijiet tal-Konvenzjoni ta' Montréal, u lanqas mal-portata tas-sistema ta' responsabbiltà stabbilita minnha. Għalhekk, ċirkustanzi bħal dawk tal-kawża prinċipali jistgħu, fil-fehma tiegħi, jaqgħu taħt dan il-kunċett, kif il-qorti tar-rinviju donnha hija inklinata li tiddeċiedi.

61. Bħala konklużjoni, inqis li l-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal għandu jiġi interpretat fis-sens li jikkostitwixxi "inċident" li jista' jkun il-bażi ta' responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru, bis-saħħa ta' din id-dispożizzjoni, kull avveniment li kkawża l-mewt jew ferita fiżika ta' passiġġier u li seħħ fuq l-ajruplan, jew inkella matul l-operazzjonijiet ta' imbark jew żbark, li ma huwiex mistenni jew li ma huwiex tas-soltu u li għandu oriġini esterna għall-persuna tal-passiġġier ikkonċernat, mingħajr ma jkun neċessarju li jiġi vverifikat jekk l-imsemmi avveniment huwiex dovut għal riskju inerenti għat-trasport bl-ajru jew jekk huwiex direttament marbut ma' dan it-trasport.

V. Konklużjoni

62. Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet preċedenti, nipproponi lill-Qorti tal-Ġustizzja tirrispondi kif ġej għad-domanda preliminari magħmula mill-Oberster Gerichtshof (il-Qorti Suprema, l-Awstrija):

L-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni għall-Unifikazzjoni ta' Ċerti Regoli għat-Trasport Internazzjoni bl-Ajru, konkluża f'Montréal fit-28 ta' Mejju 1999 u approvata għan-nom tal-Komunità Ewropea permezz tad-Deċiżjoni tal-Kunsill 2001/539/KE tal-5 ta' April 2001, għandu jiġi interpetat fis-sens li jikkostitwixxi "inċident" li jista' jkun il-bażi ta' responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru, bis-saħħa ta' din id-dispożizzjoni, kull avveniment li kkawża l-mewt jew ferita fiżika ta' passiġġier u li seħħ fuq l-ajruplan, jew inkella matul l-operazzjonijiet ta' imbark jew żbark, li ma huwiex mistenni jew li ma

66 F'dan is-sens, ara wkoll il-punt 21 tas-sentenza tal-Bundesgerichtshof (il-Qorti Federali tal-Ġustizzja) iċċitata iktar'il fuq fin-nota ta' qiegħ il-paġna 23.

67 Ara l-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Varsavja moqri flimkien mal-Artikolu 20 tagħha, li kien jipprevedi li l-preżunzjoni ta' responsabbiltà tat-trasportatur bl-ajru kienet konfutabbli.

68 Konformement mal-Artikolu 22(1) tal-Konvenzjoni ta' Varsavja. Dwar ir-reviżjoni tal-limiti inizjalment previsti minnha, ara Grigorieff, C.-I., op. cit. nota ta' qiegħ il-paġna 42, p. 653 sa 656.

69 Il-premessi 7 u 10 ta' dan ir-regolament jindikaw li "[huwa] u l-Konvenzjoni ta' Montreal isaħħu l-protezzjoni tal-passiġġieri u tad-dipendenti tagħhom" u li "[s]istema ta' responsabbiltà illimitata fil-każta' mewt jew ta' korriment tal-passiġġieri hija mixtieqa fil-kuntest ta' sistema ta' trasport bl-ajru sikura u moderna.". It-titjib kunsiderevoli tas-sistema ta' kumpens tal-passiġġieri vittmi ta' inċidenti tal-ajru, speċjalment fir-rigward tal-oneru tal-prova, kien enfasizzat ukoll fir-rapporti uffiċjali ppubblikati fi Franza u l-Isvizzera, aċċessibbli rispettivament fl-indirizzi tal-internet segwenti: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf u https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf.

huwiex tas-soltu u li għandu oriġini esterna għall-persuna tal-passiġġier ikkonċernat, mingħajr ma jkun neċessarju li jiġi vverifikat jekk l-imsemmi avveniment huwiex dovut għal riskju inerenti għat-trasport bl-ajru jew jekk huwiex direttament marbut ma' dan it-trasport.