



## Ġabra tal-ġurisprudenza

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

19 ta' Diċembru 2019\*

“Rinviju għal deċiżjoni preliminari – Trasport bl-ajru – Konvenzjoni ta' Montréal – Artikolu 17(1) – Responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru f'każ ta' incident – Kunċett ta' “incident” – Inġenju tal-ajru matul it-titjira – Qlib ta' tazza tal-kafè mqiegħda fuq il-mejda li tingħalaq ta' sīt – Feriti fiżiċi kkawżati lill-passiġġier”

Fil-Kawża C-532/18,

li għandha bħala suġġett talba għal deċiżjoni preliminari skont l-Artikolu 267 TFUE, imressqa mill-Oberster Gerichtshof (il-Qorti Suprema, l-Awstrija), permezz ta' deċiżjoni tas-26 ta' Ġunju 2018, li waslet fil-Qorti tal-Ġustizzja fl-14 ta' Awwissu 2018, fil-proċedura

**GN**, irrappreżentata legalment minn **HM**

vs

**ZU**, bħala stralċjarju ta' Niki Luftfahrt GmbH

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

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

Avukat Ġenerali: H. Saugmandsgaard Øe,

Reġistratur: M. Krausenböck, amministratur,

wara li rat il-proċedura bil-miktub u wara s-seduta tad-19 ta' Ġunju 2019,

wara li rat il-proċedura bil-miktub,

- għal **GN**, irrappreżentata legalment minn **HM**, minn G. Rößler, Rechtsanwalt,
- għal **ZU**, bħala stralċjarju ta' Niki Luftfahrt GmbH, minn U. Reisch, Rechtsanwältin,
- għall-Gvern Franciż, minn A.-L. Desjonquères u I. Cohen, bħala aġenti,
- għall-Gvern Pollakk, minn B. Majczyna, bħala aġent,
- għall-Kummissjoni Ewropea, minn G. Braun u N. Yerrell, bħala aġenti,

\* Lingwa tal-kawża: il-Ġermaniż.

wara li semgħet il-konkluzjonijiet tal-Avukat Ġenerali, ipprezentati fis-seduta tas-26 ta' Settembru 2019,

tagħti l-preżenti

### Sentenza

- 1 It-talba għal decizjoni preliminari tirrigwarda l-interpretazzjoni tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni għall-Unifikazzjoni ta' Ċerti Regoli għat-Trasport Internazzjonali bl-Ajru, konkluzja f'Montréal fit-28 ta' Mejju 1999, li kienet iffirmata mill-Komunità Ewropea fid-9 ta' Diċembru 1999 u approvata għan-nom tagħha permezz tad-Decizjoni tal-Kunsill 2001/539/KE, tal-5 ta' April 2001 (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 5, p. 491) (iktar 'il quddiem il-Konvenzjoni ta' Montréal"), u li daħlet fis-seħħ, f'dak li jikkoncerna l-Unjoni Ewropea, fit-28 ta' Ġunju 2004
- 2 Din it-talba tressqet fil-kuntest ta' kawża bejn GN, irrappreżentata legalment minn HM, missierha, u ZU, bħala stralċjarju ta' Niki Luftfahrt GmbH, kumpannija ta' trasport bl-ajru, dwar talba għad-danni mressqa minn din tal-ewwel minhabba ħruq imġarrab waqt titjira operata mit-din tal-aħħar.

### Il-kuntest ġuridiku

#### *Id-dritt internazzjonali*

- 3 Fit-tielet paragrafu tal-preambolu tal-Konvenzjoni ta' Montréal, l-Istati kontraenti "jirrikonoxxu l-importanza li tiġi assicurata l-protezzjoni ta' l-interessi tal-konsumaturi fit-trasport internazzjonali bl-ajru u l-bżonn għal kumpens ekwu bbażat fuq il-prinċipju ta' restituzzjoni".
- 4 Il-ħames paragrafu ta' dan il-preambolu jipprevedi:

"[...] [L]-azzjoni kollettiva mill-Istat għal armozzazzjoni u kodifikazzjoni akbar ta' ċerti regoli li jirregolaw it-trasport internazzjonali bl-ajru [...] hija l-mezz l-aktar adegwat biex jiġi akkwistat bilanċ ekwu ta' l-interessi".
- 5 L-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal jipprevedi:

"It-trasportatur huwa responsabbli għad-danni sofferti fil-każ ta' mewt jew inġurji personali [feriti fiżiċi] ta' passiġġier sakemm biss l-incident li kkawża l-mewt jew l-inġurja [il-ferita] seħħ abbord l-ajruplan jew tul xi operazzjonijiet ta' imbark jew żbark."
- 6 Skont l-Artikolu 20 tal-Konvenzjoni ta' Montréal:

"Jekk 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-Konvenzjoni ta' Montréal jipprevedi:

“1. Għal danni kkawżati taħt il-paragrafu 1 ta' l-Artikolu 17 li ma jaqbzux 100 000 Dritt Speċjali tal-Ġbid għal kull passigġier, 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 passigġier 100 000 Dritt Speċjali tal-Ġbid jekk it-trasportatur jipprova illi:

a) dan id-dannu ma ġiex ikkawżat min-negliġenza jew att ħazin 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 tal-Konvenzjoni ta' Montréal jistipula:

“Fil-trasport tal-passigġieri, 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' tingiebb 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.”

***Id-dritt tal-Unjoni***

9 Wara l-firm tal-Konvenzjoni ta' Montréal, ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 2027/97 tad-9 ta' Ottubru 1997 dwar ir-responsabbiltà ta' trasportaturi bl-ajru fir-rigward tat-trasport ta' passigġieri u l-bagalji tagħhom bl-ajru (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 3, p. 489), ġie emendat bir-Regolament (KE) Nru 889/2002 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-13 ta' Mejju 2002 (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 6, p. 246) (iktar 'il quddiem ir-“Regolament Nru 2027/97”).

10 Il-premessi 7 u 10 tar-Regolament Nru 889/2002 jistabbilixxu:

“(7) Dan ir-Regolament u l-Konvenzjoni ta' Montreal isaħħu l-protezzjoni tal-passigġieri 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-passigġieri hija mixtieqa fil-kuntest ta' sistema ta' trasport bl-ajru sikura u moderna.”

11 L-Artikolu 2(2) tar-Regolament Nru 2027/97 jipprevedi:

“Il-kunċetti misjuba f'dan ir-Regolament li mhumiex definiti fil-paragrafu 1 huma ekwivalenti għal dawk użati fil-Konvenzjoni ta' Montreal.”

12 Skont l-Artikolu 3(1) ta' dan ir-regolament:

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

## Il-fatti tal-kawża prinċipali u d-domanda preliminari

- 13 Matul l-2015, GN, ir-rikorrenti, li dak iż-żmien kellha 6 snin, kienet ivvjaġġat abbord inġenju tal-ajru ma' missierha, HM, li hdejh kienet bilqiegħda. Dan il-vjaġġ bejn Mallorca (Spanja) sa Vjenna (l-Awstrija) sar minn Niki Luftfahrt.
- 14 Matul it-titjira, HM inġhata tazza ta' kafè sħun li, filwaqt li kien imqiegħed fuq il-mejda li tingħalaq li tinsab quddiem HM, inqaleb fuq il-koxxa tal-lemin, kif ukoll fuq is-sider ta' GN, li ikkawżalha hruq tat-tieni grad.
- 15 Ma setax jiġi stabbilit jekk it-tazza tal-kafè nqalbitx minħabba difett tal-mejda li tista tintewa li fuqha kienet imqiegħda, jew minħabba l-vibrazzjonijiet tal-ajruplan.
- 16 Ir-rikorrenti, irrappreżentata legalment minn missierha, ressqet talba, abbażi tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, intiża sabiex it-trasportatur, li llum jinsab f'falliment, jiġi kkundannat jikkumpensa d-dannu tiegħu għal ammont stmat għal EUR 8 500.
- 17 Il-konvenuta ssostni li, minħabba l-assenza ta' incident, ir-responsabbiltà tagħha ma tistax tiġi stabbilita skont l-imsemmija dispożizzjoni. Fil-fatt, ebda incident f'daqqa u mhux mistenni ma wassal sabiex it-tazza tal-kafè tizloq u sabiex il-kontenut tagħha jinqaleb. Fil-fehma tagħha, il-kuncett ta' "incident", fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, jirrikjedi li riskju inerenti għat-trasport bl-ajru isehh, kundizzjoni li ma hijiex issodisfatta f'dan il-każ.
- 18 Permezz ta' sentenza tal-15 ta' Diċembru 2015, il-Landesgericht Korneubourg (il-Qorti Reġjonali ta' Korneubourg, l-Awstrija) laqgħet it-talba għal kumpens tar-rikorrenti. Din il-qorti kkunsidrat li d-danni kkawżati lil GN kienu joriġinaw minn incident ikkawżat minn avveniment mhux abitwali bbażat fuq azzjoni esterna.
- 19 L-imsemmija qorti ddeċidiet li kien hemm riskju inerenti għat-trasport bl-ajru peress li inġenju tal-ajru huwa suġġett, fil-kuntest tal-operat tiegħu, għal gradi ta' inklinazzjoni varji li jistgħu jwasslu sabiex l-oġġetti mqiegħda fuq superficji orizzontali fl-ajruplan jbdew jiżolqu mingħajr ma tkun neċessarja manuvra partikolari. L-istess qorti kkonstatat ukoll li ma kienx hemm nuqqas tal-konvenuta, ladarba li jkun servuti xarbiet sħan f'recipjenti mingħajr għatu hija prassi normali u soċjalment adegwata.
- 20 Permezz ta' sentenza tat-30 ta' Awwissu 2016, l-Oberlandesgericht Linz (il-Qorti Reġjonali Superjuri ta' Linz, l-Awstrija) annullat is-sentenza mogħtija fl-ewwel istanza. Skont din il-qorti, l-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Montréal ikopri biss l-incidenti kkawżati minn riskju inerenti għat-trasport bl-ajru u, fil-każ inkwistjoni, ir-rikorrenti ma setgħetx tipproduci l-prova ta' dan. F'dawn iċ-ċirkustanzi, ir-responsabbiltà tal-konvenuta tkun eskluża.
- 21 Ir-rikorrenti għalhekk ipprezentat rikors għal reviżjoni quddiem l-Oberster Gerichtshof (il-Qorti Suprema, l-Awstrija) sabiex tiġi kkonstatata r-responsabbiltà tat-trasportatur u l-fondatezza tat-talba tagħha għal kumpens għad-dannu mġarrab.
- 22 Skont il-qorti tar-rinviju, l-interpretazzjoni tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal hija kontenzjuża f'dak li jirrigwarda l-kwistjoni dwar jekk il-kuncett ta' "incident", fis-sens ta' din id-dispożizzjoni, huwiex limitat għall-każijiet fejn sehħ riskju inerenti għat-trasport bl-ajru. Il-qorti tar-rinviju tirreferi, f'dan ir-rigward, għal żewġ approċċi interpretattivi distinti.
- 23 Skont l-ewwel approċċ, il-kuncett ta' "incident", fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, ikopri biss is-sitwazzjonijiet li fihom sehħ riskju inerenti għat-trasport bl-ajru. Skont dan l-approċċ, huwa neċessarju riskju li jirriżulta min-natura, mill-istat jew mill-operat tal-inġenju tal-ajru, jew minn installazzjoni ajrunawtika użata fl-imbark jew fl-iżbark. Għaldaqstant, dan ikollu l-konsegwenza li l-incidenti, bħal dawk fil-kawża prinċipali, li ma għandhom ebda rabta mal-attività ta'

trasport bl-ajru u li jistgħu jseħħu f'ċirkustanzi oħra, ma jistgħux jagħtu lok għar-responsabbiltà tat-trasportatur, li kienet l-intenzjoni tal-Istati kontraenti għall-Konvenzjoni ta' Montréal. Barra minn hekk, l-oneru tal-prova huwa msejjes, f'dan il-każ, fuq il-persuna li tinvoka d-dannu. Fil-każ inkwistjoni, approċċ bħal dan iwassal għaċ-ċaħda tar-rikors ipprezentat mir-rikorrenti sa fejn ma kienx possibbli li tiġi ddeterminata l-kawża tal-incident.

- 24 Min-naħa l-oħra, skont it-tieni approċċ, ma huwiex rikjest riskju inerenti għat-trasport bl-ajru sabiex tiġi stabbilita r-responsabbiltà tat-trasportatur. Dan l-approċċ huwa bbażat fuq il-formulazzjoni tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal li ma jiffirma ebda rekwiżit bħal dan. Barra minn hekk, jekk jiġi aċċettat li dan ir-rekwiżit inehhi s-sustanza tas-sistema ta' responsabbiltà prevista fl-imsemmija dispożizzjoni. Fil-fatt, kważi kull dannu jkun eskluż peress li jista' jkun simili f'ċirkustanzi oħra tal-hajja. Fi kwalunkwe każ, ma hemmx raġuni għal biża' ta' responsabbiltà llimitata tat-trasportatur bl-ajru bħala konsegwenza ta' tali approċċ, sa fejn it-trasportatur jista' jiġi eżentat mir-responsabbiltà tiegħu fil-każ ta' nuqqas konkorrenti min-naħa tal-parti leża, konformement mal-Artikolu 20 tal-Konvenzjoni ta' Montréal.
- 25 F'dan ir-rigward, il-qorti tar-rinviju tippreċiża li parti mid-duttrina tikklassifika bħala "incident", fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, il-qlib ta' xorb jew ta' platti shan fuq il-ġisem ta' passigġier. Fil-każ inkwistjoni, dan l-approċċ iwassal sabiex tiġi rrikonoxxuta r-responsabbiltà tal-konvenuta.
- 26 Il-qorti tar-rinviju tipprevedi wkoll, bħala "soluzzjoni intermedjarja", interpretazzjoni tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal li tgħid li r-responsabbiltà hija bbażata fuq is-sempliċi fatt li incident seħħ abbord l-inġenju tal-ajru jew waqt l-użu tal-facilitajiet ta' imbark u ta' żbark, mingħajr ma tiġi rikjesta l-materjalizzazzjoni ta' riskju inerenti għat-trasport bl-ajru, iżda li timponi fuq it-trasportatur tal-ajru l-oneru li jipprova l-assenza ta' rabta mal-operat jew in-natura tal-inġenju tal-ajru sabiex jiġi eżentat minn din ir-responsabbiltà. F'dan il-każ, dan l-approċċ iwassal ukoll sabiex tiġi rrikonoxxuta r-responsabbiltà tal-konvenuta sa fejn il-kawża tal-incident ma setgħetx tiġi identifikata.
- 27 F'dawn iċ-ċirkustanzi, l-Oberster Gerichtshof (il-Qorti Suprema) iddeċidiet li tissospendi l-proċeduri quddiemha u li tagħmel lill-Qorti tal-Ġustizzja d-domanda preliminari li ġejja:

"Ikun hemm 'incident' 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' sīt ta' ajruplan fl-ajru, tizloq għal raġuni mhux magħrufa, tinqaleb u b'hekk tikkawża smit lil passigġier?"

### Fuq id-domanda preliminari

- 28 Permezz tad-domanda tagħha, il-qorti tar-rinviju essenzjalment tistaqsi jekk l-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montreal għandux jiġi interpretat fis-sens li l-kunċett ta' "incident", fis-sens ta' din id-dispożizzjoni, ikopri sitwazzjoni li fiha oġġett użat għas-servizz lill-passigġieri jkun ikkawża ferita fiżika lil passigġier, mingħajr ma jkun necessarju li jiġi vverifikat jekk dan l-incident jirriżultax minn riskju inerenti għat-trasport bl-ajru.
- 29 Preliminarjament għandu jitfakkar li, fir-rigward tar-responsabbiltà tat-trasportaturi tal-Unjoni għal dak li jikkonċerna t-trasport bl-ajru ta' passigġieri u tal-bagalji tagħhom fit-territorju tal-Unjoni, ir-Regolament Nru 2027/97, li huwa applikabbli f'dan il-każ, jimplementa d-dispożizzjonijiet rilevanti tal-Konvenzjoni ta' Montréal. B'mod partikolari mill-Artikolu 3(1) ta' dan ir-regolament jirriżulta li r-responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru tal-Unjoni fil-konfront tal-passigġieri u l-bagalji tagħhom hija rregolata mid-dispożizzjonijiet kollha tal-Konvenzjoni ta' Montréal li jirrigwardaw din ir-responsabbiltà (ara s-sentenza tas-6 ta' Mejju 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punt 18).



- 30 Għandu jiġi ppreċiżat li l-Konvenzjoni ta' Montreal, fis-sehh, f'dak li jirrigwarda l-Unjoni, sa mit-28 ta' Ġunju 2004, tagħmel, sa minn din id-data, parti integrali mill-ordinament ġuridiku tal-Unjoni u, konsegwentement, il-Qorti tal-Ġustizzja għandha ġurisdizzjoni sabiex tagħti deċiżjoni preliminari dwar l-interpretazzjoni tagħha (sentenza tat-12 ta' April 2018, Finnair C-258/16, EU:C:2018:252, punti 19 u 20 kif ukoll il-ġurisprudenza ċċitata).
- 31 F'dan ir-rigward, l-Artikolu 31 tal-Konvenzjoni ta' Vjenna dwar id-Dritt tat-Trattati, tat-23 ta' Mejju 1969, (*Ġabra tat-Trattati tan-Nazzjonijiet Uniti*, Vol. 1155, p. 331), li tikkodifika d-dritt internazzjonali ġenerali, li jorbot lill-Unjoni, jispeċifika li trattat għandu jiġi interpretat *f'bona fide*, skont is-sens ordinarju li għandu jingħata lit-termini tiegħu fil-kuntest tagħhom u fid-dawl tal-għan u l-iskop tiegħu (sentenza tat-12 ta' April 2018, Finnair C-258/16, EU:C:2018:252, punt 21 u l-ġurisprudenza ċċitata).
- 32 Il-Qorti tal-Ġustizzja diġà rrilevat li l-kunċetti li jinsabu fil-Konvenzjoni ta' Montréal għandhom jiġu interpretati b'mod uniformi u awtonomu, b'tali mod li għandha tiegħu inkunsiderazzjoni, meta tinterspreta dawn il-kunċetti fir-rigward ta' deċiżjoni preliminari, mhux it-tifsiriet varji li setgħu ngħatawllhom fil-liġijiet interni tal-Istati Membri tal-Unjoni, iżda regoli ta' interpretazzjoni tad-dritt internazzjonali ġenerali li hija suġġetta għalihom (sentenza tas-7 ta' Novembru 2019, Guaitoli *et*, C-213/18, EU:C:2019:927, punt 47).
- 33 F'dan il-każ, mill-formulazzjoni tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal jirrizulta li, sabiex it-trasportatur jinżamm responsabbli, l-avveniment li jkun ikkawża l-mewt jew il-ferita fiżika tal-passiġġier għandu jiġi kklassifikat bħala "incident" u dan tal-aħħar għandu jiġi prodott abbord l-inġenju tal-ajru jew matul operazzjonijiet ta' imbark jew ta' żbark.
- 34 Peress li l-kunċett ta' "incident" ma huwa s-suġġett ta' ebda definizzjoni fil-Konvenzjoni ta' Montréal, għandu jsir riferiment għas-sens ordinarju ta' dan il-kunċett fil-kuntest li jagħmel parti minnu, fid-dawl tal-għan ta' din il-konvenzjoni, kif ukoll tal-għan li hija ssegwi.
- 35 Is-sens ordinarju mogħti lill-kunċett ta' "incident" għandu jinftiehem bħala avveniment involontarju li johloq dannu mhux previst.
- 36 F'dan ir-rigward skont it-tielet paragrafu tal-preambolu tal-Konvenzjoni ta' Montréal, l-Istati kontraenti tagħha, konxji mill-"importanza li tiġi assicurata l-protezzjoni ta' l-interessi tal-konsumaturi fit-trasport internazzjonali bl-ajru u l-bżonn għal kumpens ekwu bbażat fuq il-prinċipju ta' restituzzjoni", iddeċidew li jipprevedu sistema ta' responsabbiltà oġġettiva għat-trasportaturi bl-ajru. Tali sistema timplika, madankollu, kif jirrizulta mill-ħames paragrafu tal-preambolu tal-Konvenzjoni ta' Montréal, li jinżamm "bilanc ekwu ta' l-interessi", b'mod partikolari l-interessi tat-trasportaturi bl-ajru u tal-passiġġieri (ara, f'dan is-sens, is-sentenzi tas-6 ta' Mejju 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punti 31 u 33, u tat-22 ta' Novembru 2012, Espada Sánchez *et*, C-410/11, EU:C:2012:747, punti 29 u 30).
- 37 F'dan ir-rigward, mix-xogħlijiet preparatorji li wasslu għall-adozzjoni tal-Konvenzjoni ta' Montréal jirrizulta li l-kunċett ta' "incident" kien ippreferut mill-partijiet kontraenti għall-kunċett ta' "avveniment" propost fl-abbozz (ara, b'mod partikolari, l-opinjoni tal-*Aviation Insurance* pprezentata mill-*International Union of Aviation Insurers*, DCW Dok No. 28, 13 ta' Mejju 1999, u r-rapport tar-*Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, C-WP/10576). Ir-raġuni hija li t-terminu "avveniment" kien ikkunsidrat bħala li kien wiesa' wisq, li jinkludi ċ-ċirkustanzi kollha u li jisa' jwassal għal wisq litigazzjoni.
- 38 Min-naħa l-oħra, ġie deċiż, wara l-bidla fl-użu ta' dan it-terminu, li titneħħa l-aħħar sentenza tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal li kienet tipprevedi li t-trasportatur ma kien responsabbli sa fejn il-mewt jew il-feriti jirrizultaw mill-istat ta' saħħa tal-passiġġier. Fil-fatt tqies,

essenzjalment, li ż-żamma ta' tali eżenzjoni tiżbilanċja l-interessi inkwistjoni, għad-detriment tal-passiġġier u li, fi kwalunkwe każ, din il-konvenzjoni kienet diġà tipprevedi klawżola ġenerali ta' eżenzjoni fl-Artikolu 20 tagħha.

- 39 Din hija r-raġuni għaliex, sabiex tiġi ppreżervata tali ekwilibriju, il-Konvenzjoni ta' Montréal tipprevedi, f'ċerti ipoteżijiet, li r-responsabbiltà tat-trasportatur tiġi eżentata u li jiġi llimitat l-obbligu ta' kumpens li għandu. Fil-fatt, l-Artikolu 20 ta' din il-konvenzjoni jipprevedi li, fil-każ fejn it-trasportatur jipproduċi l-prova li kienet in-negliġenza jew att jew ommissjoni oħra ta' dannu tal-passiġġier li kkawża d-dannu jew ikkontribwixxa għalih, it-trasportatur huwa eżentat totalment jew parzjalment mir-responsabbiltà tiegħu fir-rigward ta' dan il-passiġġier. Barra minn hekk, mill-Artikolu 21(1) tal-imsemmija konvenzjoni jirriżulta li t-trasportatur tal-ajru la jista' jeskludi u lanqas jillimita r-responsabbiltà għad-danni msemmija fl-Artikolu 17(1) tal-istess konvenzjoni meta dawn id-danni ma jaqbxu ċertu livell ta' kumpens. Huwa biss taht dan il-limitu li t-trasportatur bl-ajru jista' jeskludi r-responsabbiltà tiegħu skont dan l-istess Artikolu 21(2) billi juri li d-dannu ma kienx ikkawżat mill-ħtija tiegħu jew li ġie kkawżat biss mill-ħtija ta' terz.
- 40 Dawn il-limiti jippermettu li l-passiġġieri jiġu kkompensati, faċilment u malajr, mingħajr madankollu ma jiġi impost fuq it-trasportaturi bl-ajru oneru ta' danni tqil hafna, li diffiċilment jista' jiġi identifikat u kkalkolat, li jista' jikkomprometti, jew saħansitra jipparalizzza, l-attività ekonomika tagħhom (ara, f'dan is-sens, is-sentenzi tas-6 ta' Mejju 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punti 34 sa 36; kif ukoll tat-22 ta' Novembru 2012, Espada Sánchez *et*, C-410/11, EU:C:2012:747, punt 30).
- 41 Minn dan isegwi li, kif irrileva l-Avukat Ġenerali fil-punt 60 tal-konklużjonijiet tiegħu, l-issuġġettar tar-responsabbiltà tat-trasportatur għall-kundizzjoni li d-dannu jkun dovut għall-materjalizzazzjoni ta' riskju inerenti għat-trasport bl-ajru jew li tkun teżisti rabta bejn l-"incident" u l-operat jew il-moviment tal-inġenju tal-ajru ma huwiex konformi la mas-sens ordinarju tal-kunċett ta' "incident", imsemmi fl-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, u lanqas mal-għanijiet segwiti minnha.
- 42 Barra minn hekk, il-limitazzjoni tal-obbligu ta' kumpens li għandhom it-trasportaturi bl-ajru biss għall-incidenti marbutin ma' riskju inerenti għat-trasport bl-ajru ma hijiex neċessarja sabiex tiġi evitata l-impożizzjoni, fuq it-trasportaturi bl-ajru, ta' oneru ta' kumpens eċċessiv. Fil-fatt, kif ġie rrilevat fil-punt 39 ta' din is-sentenza, dawn it-trasportaturi jistgħu jeskludu jew jillimitaw ir-responsabbiltà tagħhom.
- 43 F'dawn iċ-ċirkustanzi, ir-risposta għad-domanda magħmula għandha tkun li l-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal għandu jiġi interpretat fis-sens li l-kunċett ta' "incident", fis-sens ta' din id-dispożizzjoni, ikopri s-sitwazzjonijiet kollha li jseħħu fuq inġenju tal-ajru li fih ogġett użat għas-servizz lill-passiġġieri jkun ikkawża ferita fiżika lil passiġġier, mingħajr ma jkun neċessarju li jiġi vverifikat jekk dawn is-sitwazzjonijiet humiex ir-riżultat ta' riskju inerenti għat-trasport bl-ajru.

### Fuq l-ispejjeż

- 44 Peress li l-proċedura għandha, fir-rigward tal-partijiet fil-kawża prinċipali, in-natura ta' kwistjoni mqajma quddiem il-qorti tar-rinviju, hija din il-qorti li tiddeċiedi fuq l-ispejjeż. L-ispejjeż sostnuti għas-sottomissjoni tal-osservazzjonijiet lill-Qorti tal-Ġustizzja, barra dawk tal-imsemmija partijiet, ma jistgħux jithallsu lura.

Għal dawn il-motivi, Il-Qorti tal-Ġustizzja (Ir-Raba' Awla) taqta' u tiddeċiedi:

**L-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni għall-Unifikazzjoni ta' Ċerti Regoli għat-Trasport Internazzjonali bl-Ajru, konkluzja f'Montréal fit-28 ta' Mejju 1999 u ffirmata 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, għandu jiġi interpretat fis-sens li l-kunċett ta'**

**“incident”, fis-sens ta’ din id-dispożizzjoni, ikopri s-sitwazzjonijiet kollha li jseħhu fuq inġenju tal-ajru li fih oġġett użat għas-servizz lill-passiġġieri jkun ikkawża ferita fiżika lil passiġġier, mingħajr ma jkun neċessarju li jiġi vverifikat jekk dawn is-sitwazzjonijiet humiex ir-riżultat ta’ riskju inerenti għat-trasport bl-ajru.**

Firem