Ġabra tal-ġurisprudenza

KONKLUŻJONIJIET TAL-AVUKAT ĠENERALI
PIKAMÄE
ippreżentati fis-27 ta' Frar 2020[1]

Kawża C-74/19

LE
vs
Transportes Aéreos Portugueses SA

(talba għal deċiżjoni preliminari mressqa mit-Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa - Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 18 (il-Qorti Distrettwali ta' Lisbona, Sezzjoni Ċivili ta' Lisbona, Qorti 18. il-Portugall))

"Rinviju għal deċiżjoni preliminari – Trasport bl-ajru – Regoli komuni dwar il-kumpens u l-assistenza għal passiġġieri fil-każ li ma jitħallewx jitilgħu u ta' kanċellazzjoni jew ta' dewmien twil ta' titjira – Regolament (KE) Nru 261/2004 –Artikolu 5(3) – Artikolu 7(1) – Dritt għal kumpens – Eżenzjoni – Kunċett ta' 'ċirkustanzi straordinarji' – Aġir problematiku ta' passiġġier – Kunċett ta' 'miżuri raġonevoli' sabiex tiġi rrimedjata ċirkustanza straordinarja jew il-konsegwenzi ta' tali ċirkustanza"

I. Introduzzjoni

1. F'din il-kawża, li għandha bħala suġġett talba għal deċiżjoni preliminari skont l-Artikolu 267 TFUE, it-Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (il-Qorti Distrettwali ta' Lisbona, il-Portugall) tagħmel lill-Qorti tal-Ġustizzja tliet domandi preliminari li jirrigwardaw l-interpretazzjoni tal-kunċett ta' "ċirkustanzi straordinarji" użat fl-Artikolu 5(3) tar-Regolament (KE) Nru 261/2004 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-11 ta' Frar 2004 li jistabbilixxi regoli komuni dwar il-kumpens u l-assistenza għal passiġġieri fil-każ li ma jitħallewx jitilgħu u ta' kanċellazzjoni jew dewmien twil ta' titjiriet, u li li jħassar ir-Regolament (KEE) Nru 295/91[2].

2. Din it-talba ġiet ippreżentata fil-kuntest ta' tilwima bejn LE (iktar 'il quddiem il-"passiġġier rikorrent") u Transportes Aéreos Portugueses SA (iktar 'il quddiem "TAP"), trasportatur tal-ajru, dwar ir-rifjut ta' din tal-aħħar li tikkumpensa lil dan il-passiġġier li t-titjira tiegħu ġarrbet dewmien twil. TAP invokat, f'dan ir-rigward, iċ-"ċirkustanzi straordinarji" fis-sens tad-dispożizzjoni msemmija iktar 'il fuq, minħabba l-aġir problematiku ta' passiġġier ieħor preżenti abbord l-ajruplan li kellu jiżgura t-trasport fuq il-linja tal-ajru inkwistjoni.

3. Il-qorti tar-rinviju tqajjem b'mod partikolari l-kwistjoni dwar jekk l-imsemmi aġir li, skont l-evalwazzjoni tal-bdot, poġġa f'periklu s-sigurtà abbord u implika l-ħtieġa ta' waqfa mhux mistennija bil-għan li jiġi żbarkat il-passiġġier li kien ġab ruħu ħażin, jikkostitwixxix "ċirkustanza straordinarja". Il-qorti tar-rinviju tistaqsi wkoll dwar il-punt ta' jekk it-trasportatur tal-ajru jistax jinvoka dawn

1 Lingwa oriġinali: il-Franċiż.
2 ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 8, p. 10.

iċ-“ċirkustanzi straordinarji” anki jekk dawn ma jkunux seħħew fuq it-titjira bbukkjata mill-passiġġier rikorrent, iżda fuq it-titjira preċedenti magħmula mill-istess ajruplan. Fl-aħħar nett, il-qorti tar-rinviju tistaqsi jekk, fil-każ ineżami, it-trasportatur tal-ajru ħax il-miżuri raġonevoli kollha sabiex jevita dewmien tal-wasla.

II. Il-kuntest ġuridiku

A. Id-dritt internazzjonali

4. Il-Konvenzjoni dwar Reati u Ċerti Atti Oħra li Jseħħu Abbord Inġenji tal-Ajru (iktar ’il quddiem il-“Konvenzjoni ta’ Tokjo”)[3] ġiet iffirmata f’Tokjo fl-14 ta’ Settembru 1963 u daħlet fis-seħħ fl-4 ta’ Diċembru 1969.

5. L-Artikolu 1(1)(a) u (b) tal-Konvenzjoni ta’ Tokjo jipprovdi:

“1. Din il-Konvenzjoni tapplika:

a) għar-reati tal-liġijiet kriminali;

b) għall-atti li, indipendentement minn jekk jikkostitwixxux reat, jistgħu jikkompromettu jew jikkompromettu s-sigurtà tal-inġenju tal-ajru jew tal-persuni jew oġġetti abbord, jew jippreġudikaw il-bon ordni u d-dixxiplina abbord.

[...]”

6. L-Artikolu 6 ta’ din il-konvenzjoni jipprovdi:

“Meta l-bdot tal-inġenju tal-ajru jkollu raġuni li jemmen li persuna ikkommettiet jew wettqet jew dalwaqt ser tikkommetti jew twettaq abbord reat jew att, imsemmi fl-Artikolu 1(1), huwa jista’ jieħu, fil-konfront ta’ dik il-persuna, il-miżuri raġonevoli, inklużi miżuri ta’ restrizzjoni, li huma neċessarji:

a) sabiex jiggarantixxi s-sigurtà tal-inġenju tal-ajru jew tal-persuni jew oġġetti abbord;

b) sabiex iżomm il-bon ordni u d-dixxiplina abbord;

c) sabiex jippermettulu jikkonsenja l-imsemmija persuna lill-awtoritajiet kompetenti jew li jiżbarkaha skont id-dispożizzjonijiet ta’ dan it-titolu.

2. Il-bdot tal-inġenju tal-ajru jista’ jitlob jew jawtorizza l-assistenza tal-membri l-oħra tal-ekwipaġġ u, mingħajr il-possibbiltà li jeżiġi, jitlob jew jawtorizza l-assistenza tal-passiġġieri sabiex jiġu applikati l-miżuri ta’ restrizzjoni li huwa għandu dritt japplika. Kull membru tal-ekwipaġġ jew passiġġier jista’ wkoll jieħu, mingħajr din l-awtorizzazzjoni, miżuri preventivi raġonevoli jekk huwa jkollu raġuni li jemmen li dawn huma neċessarji immedjatament sabiex tiġi ggarantita s-sigurtà tal-inġenju tal-ajru jew tal-persuni jew tal-oġġetti abbord”.

3 RTNU, Vol. 704, p. 219. Hija għandha attwalment 186 Stat kontraenti.

7. L-Artikolu 8(1) tal-istess konvenzjoni jipprovdi:

"Meta l-bdot tal-inġenju tal-ajru jkollu raġuni li jemmen li persuna kkommettiet jew wettqet jew ser tikkommetti jew twettaq abbord att kif imsemmi fl-Artikolu 1(1)(b), huwa jista' jiżbarka lill-din il-persuna fit-territorju ta' kull Stat fejn jinżel l-inġenju tal-ajru sa fejn din il-miżura tkun neċessarja għall-iskopijiet imsemmija fl-Artikolu 6(1)(a) jew (b)".

B. Id-dritt tal-Unjoni

1. Ir-Regolament Nru 261/2004

8. Il-premessi 1, 14 u 15 tar-Regolament Nru 261/2004 jipprovdu:

"(1) Azzjoni mil-Komunitá fil-qasam ta' transport permezz ta' l-ajru għandha jkollha l-iskop, fost affarijiet oħrajn, li tassigura livell ogħli ta' protezzjoni għall-passiġġieri. 'Il fuq minn dan, konsiderazzjoni sħiħa għandha tiġi meħuda tal-ħtiġijiet ta' protezzjoni tal-konsumatur b'mod ġenerali.

[…]

(14) Bħal taħt il-Konvenzjoni ta' Montreal, obbligazzjonijiet dwar trasportaturi bl-ajru li jaħdmu għandhom ikunu limitati jew esklużi fejn xi ħaġa ġiet ikkawżata minn ċirkostanzi straordinarji li ma setgħux jiġu evitati anki jekk il-miżuri kollha raġonevoli kienu ttieħdu. Ċirkostanzi bħal dawn jistgħu, partikolarment, iseħħu f'każijiet ta' nuqqas ta' stabbilitá politika, kondizzjonijiet meteoroloġiċi li ma jaqblux ma' l-operazzjoni tat-titjira in kwistjoni, riskji tas-sigurtá, nuqqasijiet mhux mistennijin fir-rigward tas-sigurtá tat-titjira u strajkijiet li jaffettaw l-operazzjoni ta' trasportatur ta' l-ajru li jopera.

(15) Ċirkostanzi straordinarji għandhom jiġu meqjusin li jeżistu fejn l-impatt ta' deċiżjoni dwar il-ġestjoni tat-traffiku ta' l-ajru fir-rigward ta' inġenju ta' l-ajru partikolari fuq ġurnata partikolari tikkawża dewmien twil, dewmien ta' matul il-lejl, jew il-kanċellazzjoni ta' titjira waħda jew aktar titjiriet ta' dak l-inġenju ta' l-ajru, anki jekk il-miżuri raġonevoli kollha ttieħdu mil-trasportatur ta' l-ajru in kwistjoni biex jiġu evitati id-dewmien jew kanċellazzjonijiet".

9. Taħt it-Titolu "Kanċellazzjoni", l-Artikolu 5(1) u (3) ta' dan ir-regolament jistabbilixxi li:

"1. Fil-każ ta' kanċellazzjoni ta' titjira, il-passiġġieri in kwistjoni għandhom:

[…]

c) jkollhom id-dritt għal kumpens mil-trasportatur ta' l-ajru li jopera skond l-Artikolu 7, […]

[…]

3. Trasportatur ta' l-ajru li jopera m'għandux ikun obbligat iħallas kumpens skond l-Artikolu 7, jekk jista' juri li l-kanċellazzjoni hi kkawżata minn ċirkostanzi staordinarji li ma setgħux jiġu evitati anki jekk il-miżuri raġonevoli kollha ġew meħudin.

[…]"

10. Taħt it-Titolu "Dritt għall-kumpens", l-Artikolu 7 tal-imsemmi regolament jipprevedi, fil-paragrafu 1 tiegħu:

"Fejn referenza hi magħmula għal dan l-Artikolu, passiġġieri għandhom jirċievu kumpens li jammonta għal:

a) EUR 250 għat-titjiriet kollha ta' 1 500 kilometru jew inqas;

b) EUR 400 għat-titjiriet intra-Komunitarji kollha ta' aktar minn 1 500 kilometru, u għat-titjiriet oħrajn kollha bejn 1 500 u 3 500 kilomentru;

c) EUR 600 għat-titjiriet kollha li ma jaqawx taħt (a) jew (b).

Fid-determinazzjoni tad-distanza, il-bażi għandha tkun l-aħħar destinazzjoni ġo liema l-fatt li l-persuna ma tħallietx titla' jew il-kanċellazzjoni ser iddewwem il-wasla tal-passiġġier wara l-ħin skedat.

[...]"

2. Ir-Regolament (UE) Nru 376/2014

11. Il-punt 7 tal-Artikolu 2 tar-Regolament (UE) Nru 376/2014 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-3 ta' April 2014 dwar ir-rappurtar, l-analiżi u s-segwitu ta' okkorrenzi fl-avjazzjoni ċivili, li jemenda r-Regolament (UE) Nru 996/2010 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill u li jħassar id-Direttiva 2003/42/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, u r-Regolamenti tal-Kummissjoni (KE) Nru 1321/2007 u (KE) Nru 1330/2007 [4] jipprovdi:

"Għall-finijiet ta' dan ir-Regolament, japplikaw id-definizzjonijiet li ġejjin:

[...]

7) 'okkorrenza' tfisser kwalunkwe avveniment relatat mas-sikurezza li jipperikola jew li, jekk ma jiġix ikkoreġut jew indirizzat, jista' jipperikola lill-inġenju tal-ajru, lil min ikun qiegħed abbord jew lil kwalunkwe persuna oħra u jinkludi b'mod partikolari aċċident jew inċident serju;"

12. L-Artikolu 4(1)(a) ta' dan ir-regolament jipprovdi:

"1. L-okkorrenzi li jistgħu jirrappreżentaw riskju sinifikanti għas-sikurezza tal-avjazzjoni u li jaqgħu taħt il-kategoriji li ġejjin għandhom jiġu rrappurtati mill-persuni elenkati fil-paragrafu 6 permezz tas-sistemi obbligatorji ta' rappurtar dwar l-okkorrenzi skont dan l-Artikolu:

a) okkorrenzi marbutin mat-tħaddim tal-inġenju tal-ajru, bħal:

i) okkorrenzi marbutin mal-kolliżjonijiet;

ii) okkorrenzi marbutin mat-tlugħ u l-inżul;

iii) okkorrenzi marbutin mal-karburant;

iv) okkorrenzi waqt it-titjira;

v) okkorrenzi marbutin mal-komunikazzjoni;

4 ĠU 2014, L 122, p. 18.

vi) okkorrenzi marbutin ma' ħsara, emerġenzi u sitwazzjonijiet kritiċi oħrajn;

vii) l-inabbilitazzjoni tal-ekwipaġġ u ta' ekwipaġġ ieħor relatat mal-okkorrenzi;

viii) il-kondizzjonijiet meteoroloġiċi jew okkorrenzi marbutin mas-sigurtà"

3. Ir-Regolament ta' Implimentazzjoni (UE) 2015/1018

13. L-Artikolu 1 tar-Regolament ta' Implimentazzjoni tal-Kummissjoni (UE) 2015/1018 tad-29 ta' Ġunju 2015 li jistabbilixxi lista ta' klassifikazzjoni tal-okkorrenzi fl-avjazzjoni ċivili li għandhom jiġu rapportati b'mod mandatorju skont ir-Regolament (UE) Nru 376/2014 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill[5], jipprovdi:

"Il-klassifikazzjoni dettaljata tal-okkorrenzi li għandha ssir referenza għalihom matul ir-rapportar, permezz ta' sistemi ta' rapportar mandatorji, l-okkorrenzi skont l-Artikolu 4(1) tar-[Regolament Nru 376/2014] hija stipulata fl-Annessi I sa V ta' dan ir-Regolament".

14. Fil-qasam tas-sigurtà, il-punt 6(2) tal-Anness I tar-Regolament ta' Implimentazzjoni (UE) Nru 2015/1018 isemmi, bħala "okkorrenzi skont l-Artikolu 4(1) tar-Regolament Nru 376/2014", id-"[d]iffikultà biex jiġu kkontrollati passiġġieri intossikati, vjolenti jew li ma jirrispettawx ir-regoli".

4. Ir-Regolament (UE) 2018/1139

15. Il-punt 3(g) tal-Anness V tar-Regolament (UE) 2018/1139 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-4 ta' Lulju 2018 dwar regoli komuni fil-qasam tal-avjazzjoni ċivili u li jistabbilixxi Aġenzija tas-Sikurezza tal-Avjazzjoni tal-Unjoni Ewropea, u li jemenda r-Regolamenti (KE) Nru 2111/2005, (KE) Nru 1008/2008, (UE) Nru 996/2010, (UE) Nru 376/2014 u d-Direttivi 2014/30/UE u 2014/53/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill, u li jħassar ir-Regolamenti (KE) Nru 552/2004 u (KE) Nru 216/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill u r-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 3922/91[6] jipprovdi li l-"bdot fil-kmand irid jieħu l-miżuri kollha meħtieġa biex inaqqas kemm jista' jkun il-konsegwenzi fuq it-titjira ta' passiġġieri li jġibu ruħhom ħażin".

16. Il-punt 7.3 ta' dan l-istess anness jipprovdi li, f'sitwazzjoni ta' emerġenza, li tipperikola l-operazzjoni jew is-sikurezza tal-inġenju tal-ajru u/jew tal-persuni abbord, il-bdot fil-kmand irid jieħu kwalunkwe azzjoni li huwa jikkunsidra meħtieġa fl-interess tas-sikurezza. Meta azzjoni bħal din tinvolvi ksur ta' regolamenti jew ta' proċeduri lokali, il-bdot fil-kmand irid ikollu r-responsabbiltà li jinnotifika lill-awtoritajiet lokali kompetenti mingħajr dewmien".

III. Il-fatti li wasslu għall-kawża, il-proċedura fil-kawża prinċipali u d-domandi preliminari

17. Kif jirriżulta mill-motivi tad-domanda preliminari, iċ-ċirkustanzi fattwali deskritti hawn taħt wasslu għall-kawża li biha hija adita l-qorti tar-rinviju. Il-passiġġier rikorrent ibbukkja titjira ma' TAP bi tluq minn Fortaleza (il-Brażil) b'destinazzjoni għal Oslo (in-Norveġja), b'titjira ta' konnessjoni f'Lisbona (il-Portugall), li kienet tiġi operata mill-istess kumpannija tal-ajru. Fir-rigward tal-ewwel parti tat-titjira, minn Fortaleza lejn Lisbona, it-tluq kien previst fil-21 ta' Awwissu 2017, fil-23.05, u l-inżul fl-ajruport ta' Lisbona fit-22 ta' Awwissu 2017, fl-10.15. It-tieni parti tat-titjira, minn Lisbona lejn Oslo, kienet mistennija tispiċċa bl-inżul fl-ajruport tad-destinazzjoni fit-22 ta' Awwissu 2017 fis-18.10.

5 ĠU 2015, L 163, p. 1.
6 ĠU 2018, L 212, p. 1.

18. Qabel ma jopera l-ewwel parti tat-titjira, l-ajruplan previst minn TAP kellu jagħmel titjira minn Lisbona b'destinazzjoni lejn Fortaleza. Madankollu, matul l-istess titjira, għal raġunijiet ta' sigurtà, l-ajruplan kellu jagħmel devjazzjoni lejn Las Palmas (Spanja) sabiex jitniżżel passiġġier problematiku, li kien gidem passiġġier ieħor u aggredixxa diversi passiġġieri kif ukoll l-ekwipaġġ tal-kabina li kien ipprova jikkalmah. Konsegwentement, it-titjira b'destinazzjoni lejn Fortaleza ġarrbet dewmien ta' erba' sigħat u tmintax-il minuta, u dan wassal sabiex tiġi ttardjata t-titjira sussegwenti, li kellha ssir mill-istess ajruplan, li finalment illandja f'Lisbona fit-22 ta' Awwissu 2017, fis-13.33.

19. Minħabba d-dewmien li ġarrbet it-titjira fl-ewwel parti tagħha, il-passiġġier rikorrent tilef it-titjira ta' konnessjoni tiegħu li telqet minn Lisbona b'destinazzjoni lejn Oslo. Peress li TAP topera titjira waħda biss kuljum bejn Lisbona u Oslo, il-passiġġier rikorrent kellu jistenna t-titjira sussegwenti, prevista l-għada, u dan implika li huwa jasal fl-ajruport tad-destinazzjoni b'dewmien ta' iktar minn 24 siegħa.

20. Il-passiġġier rikorrent talab mingħand TAP il-ħlas ta' kumpens fl-ammont ta' EUR 600 skont l-Artikolu 5(1)(ċ) tar-Regolament Nru 261/2004, flimkien mal-Artikolu 7(1)(ċ) ta' dan ir-regolament. TAP irrifjutat li tikkumpensah minħabba li d-dewmien twil kien dovut għal "ċirkustanza straordinarja" fis-sens tal-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004, li l-okkorrenza tagħha teżentaha mill-obbligu li tħallas lill-passiġġieri tagħha kumpens skont l-imsemmi regolament. Il-passiġġier rikorrent, min-naħa tiegħu, qies li "ċ-ċirkustanza straordinarja" li seħħet f'dan il-każ ma tiġġustifikax il-fatt li huwa wasal fl-ajruport tad-destinazzjoni b'dewmien ta' iktar minn 24 siegħa.

21. Peress li kellha dubji dwar l-interpretazzjoni tad-dritt tal-Unjoni, il-qorti tar-rinviju ddeċidiet li tissospendi l-proċeduri u li tagħmel lill-Qorti tal-Ġustizzja d-domandi li ġejjin:

"1) Il-każ fejn passiġġier, matul titjira, jigdem lil passiġġieri oħra u jaggredixxi lill-ekwipaġġ li pprova jikkalmah, b'tali mod li kien jiġġustifika, skont il-kmandant tat-titjira, devjazzjoni lejn l-ajruport l-iktar qrib sabiex ikun jista' jiġi żbarkat dan il-passiġġier u l-bagalji rispettivi tiegħu, liema fatt ta lok għal dewmien fil-wasla ta' din it-titjira lejn id-destinazzjoni tagħha, jidħol fil-kunċett ta' "ċirkustanzi straordinarji" msemmi fil-premessa 14 tar-Regolament (KE) Nru 261/2004?

2) 'Ċirkustanza straordinarja' vverifikata fit-titjira ta' tluq, immedjatament qabel, li ġiet operata mill-istess ajruplan, hija rilevanti sabiex tiġi eskluża r-responsabbiltà tat-trasportatur tal-ajru b'rabta mad-dewmien fil-wasla ta' dan l-ajruplan fit-titjira ta' ritorn, li fih ġie imbarkat il-passiġġier li ressaq it-talba għal kumpens, ir-rikorrent attwali?

3) L-evalwazzjoni u l-konklużjoni min-naħa tal-konvenuta li l-provvista ta' ajruplan ieħor ma kienx jevita d-dewmien diġà fis-seħħ kif ukoll it-trasferiment tal-passiġġier, ir-rikorrent attwali, lejn it-titjira tal-jum segwenti, inkwantu din il-kumpannija, attwalment konvenuta, kellha biss titjira kuljum lejn id-destinazzjoni finali tal-passiġġier, hija ekwivalenti għal aġir min-naħa tat-trasportatur tal-ajru, attwalment konvenuta, li fih din tal-aħħar adottat il-miżuri kollha raġonevoli minkejja li ma kienx possibbli li jiġi rrettifikat id-dewmien ikkonstatat, li jaqa' taħt l-Artikolu 5(3) tar-Regolament (KE) Nru 261/2004?"

IV. Il-proċedura quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja

22. Id-digriet tar-rinviju tal-21 ta' Jannar 2019 wasal fir-Reġistru tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-31 ta' Jannar 2019.

23. Il-Gvern Portugiż, Ġermaniż, Awstrijak u Pollakk, kif ukoll il-Kummissjoni Ewropea, ippreżentaw osservazzjonijiet bil-miktub fit-terminu previst fl-Artikolu 23 tal-Istatut tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-Unjoni Ewropea.

24. Permezz ta' miżura ta' organizzazzjoni tal-proċedura tat-8 ta' Ottubru 2019, il-Qorti tal-Ġustizzja għamlet domandi sabiex jingħataw risposta bil-miktub lill-partijiet u lill-persuni kkonċernati kollha. Il-Qorti tal-Ġustizzja talbet ukoll informazzjoni mingħand l-Aġenzija Ewropea tas-Sikurezza tal-Avjazzjoni ("EASA") skont l-Artikolu 24(2) tal-Istatut tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-Unjoni Ewropea, u stidnitha tipparteċipa fis-seduta. L-osservazzjonijiet bil-miktub fuq id-domandi li kienu s-suġġett tal-imsemmija miżuri ta' organizzazzjoni tal-proċedura ġew ippreżentati fit-terminu previst.

25. Waqt is-seduta tal-5 ta' Diċembru 2019, il-mandatarji *ad litem* ta' TAP, tal-Gvern Portugiż, Ġermaniż u Franċiż, tal-EASA, kif ukoll tal-Kummissjoni, ippreżentaw osservazzjonijiet.

V. Analiżi ġuridika

A. Kummenti preliminari

26. Il-protezzjoni tal-passiġġieri tal-ajru fl-Unjoni Ewropea hija s-suġġett ta' regolament li għandu bħala effett li jarmonizza parti kbira mir-regoli fil-qasam tal-kumpens u tal-assistenza lill-passiġġieri f'każ li ma jitħallewx jimbarkaw u f'każ ta' kanċellazzjoni jew dewmien twil ta' titjira. Ir-Regolament Nru 261/2004 fih dispożizzjonijiet li jiddeskrivu fid-dettall id-drittijiet tal-passiġġieri fil-konfront tal-kumpanniji tal-ajru. Skont is-sitwazzjoni tagħhom, il-passiġġieri jistgħu jkollhom dritt għal kumpens, jiksbu assistenza li tieħu l-forma ta' dritt għal rimbors jew għal rotta differenti, jew ukoll jibbenefikaw minn assunzjoni tal-ispejjeż mit-trasportatur tal-ajru. Dan premess, huwa d-dritt għal kumpens minħabba dewmien twil tat-titjira, jiġifieri dewmien ta' tliet sigħat jew iktar, skont l-Artikolu 7 tar-Regolament Nru 261/2004[7], li huwa l-qofol tal-kawża prinċipali, kif indikat fl-introduzzjoni ta' dawn il-konklużjonijiet.

27. Ir-Regolament Nru 261/2004 għandu l-effett ukoll li jarmonizza r-regoli li jippermettu lill-kumpanniji tal-ajru jkunu eżentati mir-responsabbiltà tagħhom fil-konfront tal-passiġġieri f'każijiet speċifiċi. It-trasportatur tal-ajru li jkun jinsab f'sitwazzjoni li tagħti lok, fil-prinċipju, għal dritt ta' kumpens jista' għaldaqstant jikkontesta validament dan l-obbligu billi jibbaża ruħu fuq l-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004, sakemm ikun f'pożizzjoni li jipprova li l-kanċellazzjoni hija dovuta għal "ċirkustanzi straordinarji" li ma kinux ikunu jistgħu jiġu evitati anki kieku ttieħdu l-miżuri raġonevoli kollha[8]. Hija l-qorti tar-rinviju li għandha tiddetermina jekk dan huwiex il-każ fil-kawża prinċipali, filwaqt li tieħu inkunsiderazzjoni r-risposti li l-Qorti tal-Ġustizzja ser tagħti għad-domandi preliminari.

28. Effettivament, bil-fatt li adotta regolament b'dispożizzjonijiet iddettaljati, il-leġiżlatur tal-Unjoni għażel strument leġiżlattiv li ma jeħtieġx miżura ta' traspożizzjoni jew ta' eżekuzzjoni fuq livell nazzjonali[9]. Bħalma r-regolament huwa obbligatorju fl-elementi kollha tiegħu u huwa direttament applikabbli f'kull Stat Membru, l-interpretazzjoni li tagħtih il-Qorti tal-Ġustizzja għandha tiġi applikata mill-qrati nazzjonali. F'dan ir-rigward, għandha tiġi enfasizzata l-importanza li għandha l-kooperazzjoni bejn il-Qorti tal-Ġustizzja u l-qrati nazzjonali, peress li hija ppermettiet lill-Qorti tal-Ġustizzja

7 Ara s-sentenzi tad-19 ta' Novembru 2009, Sturgeon *et* (C-402/07 u C-432/07, EU:C:2009:716, punt 61), tat-23 ta' Ottubru 2012, Nelson *et* (C-581/10 u C-629/10, EU:C:2012:657, punt 40), kif ukoll tal-4 ta' Mejju 2017, Pešková u Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punt 19 kif ukoll il-ġurisprudenza ċċitata).

8 Ara s-sentenza tal-4 ta' April 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punt 19).

9 Mittwoch, A.-C., *Vollharmonisierung und Europäisches Privatrecht*, Berlin 2013, p. 12, jindika li l-leġiżlatur tal-Unjoni rarament jinqeda bir-regolament bħala strument ta' armonizzazzjoni tad-dritt privat, u għaldaqstant ir-Regolament Nru 261/2004 jikkostitwixxi eċċezzjoni notevoli. L-awtur jinkludi wkoll il-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fost l-istrumenti ta' armonizzazzjoni (mhux leġiżlattivi) f'dan il-qasam tad-dritt.

tipprovdi kjarifiki utli dwar l-interpretazzjoni tar-Regolament Nru 261/2004[10]. Dawn l-iskambji, li diġà taw lok għal ġurisprudenza abbundanti, kienu neċessarji, minħabba prinċipalment in-nuqqas ta' preċiżjoni ta' numru ta' dispożizzjonijiet mill-imsemmi regolament, b'mod partikolari tal-kunċett ta' "ċirkustanzi straordinarji"[11], kif ukoll ta' lakuni legali eżistenti. Biex jirrimedja għal dawn l-insuffiċjenzi, il-leġiżlatur iddeċieda li jniedi proċedura ta' reviżjoni ta' dan l-att ġuridiku, li għadha pendenti[12]. Huwa f'dan l-isfond li l-Qorti tal-Ġustizzja ser ikollha, għal darba oħra, tieħu r-rwol li tiddirieġi l-evoluzzjoni tad-dritt tal-Unjoni. Min-naħa tiegħi, f'dawn il-konklużjonijiet ser neżamina d-domandi preliminari fl-ordni li fihom saru mill-qorti tar-rinviju.

B. Fuq l-ewwel domanda

1. L-aġir vjolenti ta' passiġġier bħala riskju għas-sigurtà fl-ajru

29. Permezz tal-ewwel domanda tagħha, il-qorti tar-rinviju tistaqsi jekk l-atti ta' aggressjoni fiżika, kif deskritti f'dawn il-konklużjonijiet, imwettqa matul titjira minn passiġġier fil-konfront tal-passiġġieri l-oħra kif ukoll tal-membri tal-ekwipaġġ tal-kabina jistgħux jitqiesu bħala "ċirkustanzi straordinarji".

30. Il-formulazzjoni stess tar-Regolament Nru 261/2004 ma fiha ebda definizzjoni legali ta' dan il-kunċett. It-tieni sentenza tal-premessa 14 tal-imsemmi regolament tipprovdi madankollu ċerti indikazzjonijiet. Għaldaqstant, tali ċirkustanzi jistgħu jseħħu f'każ ta' "riskji marbuta mas-sigurtà"[13]. Madankollu tqum id-domanda dwar liema huma r-riskji marbutin mas-sigurtà li jistgħu jikkostitwixxu ċirkustanzi straordinarji fil-qasam speċifiku tat-trasport bl-ajru tal-passiġġieri.

31. Fil-fehma tiegħi, l-eżami ta' din id-domanda teħtieġ interpretazzjoni li tieħu inkunsiderazzjoni l-kuntest ġuridiku applikabbli għall-qasam ikkonċernat[14]. Ir-Regolament Nru 261/2004 ma jistax jiġi interpretat mingħajr il-kuntest politiku, soċjoekonomiku u teknoloġiku li fih ġie adottat, kif ukoll l-iżviluppi regolamentari li seħħew sussegwentement f'dan il-qasam[15]. Dan l-approċċ, li jikkompleta l-metodi l-oħra ta' interpretazzjoni rrikonoxxuti fil-ġurisprudenza tal-Qorti tal-Ġustizzja[16], ser

10 Ara l-Avviż tal-Kummissjoni dwar il-Linji Gwida Interpretattivi għar-Regolament (KE) Nru 261/2004 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jistabbilixxi regoli komuni dwar il-kumpens u l-assistenza għal passiġġieri fil-każ li ma jitħallewx jitilgħu u ta' kanċellazzjoni jew dewmien twil ta' titjiriet u għar-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 2027/97 dwar ir-responsabbilità ta' trasportaturi bl-ajru fl-eventwalità ta' inċidenti kif emendat bir-Regolament (KE) Nru 889/2002 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill (ĠU 2016, C 214, p. 5), li minnu jirriżulta li "[i]l-ġurisprudenza kellha impatt deċiżiv fuq l-interpretazzjoni tar-Regolament". Permezz tal-Linji Gwida Interpretattivi, li jikkostitwixxu, fil-prinċipju, sinteżi tal-ġurisprudenza, il-Kummissjoni għandha l-għan "li tispjega b'mod iktar ċar numru ta' dispożizzjonijiet li jinsabu fir-Regolament, b'mod partikolari fid-dawl tal-ġurisprudenza tal-Qorti, sabiex ir-regoli attwali jkunu jistgħu jiġu infurzati b'mod iktar effettiv u konsistenti".

11 Chartzipanagiotis, M., "Disrupted Flights and Information Duties of Air Carriers: The Interplay Between Regulation (EC) N° 261/2004 on Air Passenger Rights and the Unfair Commercial Practices Directive", *Air & Space Law*, 2018, 43, Nru 4&5 (2018), p. 434.

12 Ara proposta għal Regolament tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill li jemenda r-Regolament (KE) Nru 261/2004 kif ukoll ir-Regolament (KE) Nru 2027/97 dwar ir-responsabbilità ta' trasportaturi bl-ajru, fejn jidħol it-trasport bl-ajru tal-passiġġieri u l-bagalji tagħhom [COM(2013) 130 final], tat-13 ta' Marzu 2013.

13 Sentenzi tat-22 ta' Diċembru 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punt 21), u tal-4 ta' Mejju 2017, Pešková u Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punt 21).

14 Għandu jiġi rrilevat li, anki jekk, formalment, il-qorti tar-rinviju llimitat l-ewwel domanda preliminari tagħha għall-interpretazzjoni tal-premessa 14 tar-Regolament Nru 261/2004, tali fatt ma jipprekludix lill-Qorti tal-Ġustizzja milli tipprovdilha l-elementi kollha ta' interpretazzjoni tad-dritt tal-Unjoni li jistgħu jkunu utli għad-deċiżjoni tal-kawża li għandha quddiemha, kemm jekk din il-qorti tkun irreferiet għalihom fid-domandi tagħha kif ukoll jekk le (ara s-sentenzi tad-29 ta' Ottubru 2015, Nagy, C-583/14, EU:C:2015:737, punti 20 u 21, u tal-21 ta' Marzu 2019, Mobit u Autolinee Toscane, C-350/17 u C-351/17, EU:C:2019:237, punt 35).

15 Riesenhuber, K., *Europäische Methodenlehre*, It-Tieni Edizzjoni, Berlin 2010, paragrafu 18, punti 20 *et seq.*, jenfasizza l-importanza tal-interpretazzjoni kuntestwali tan-normi li hija bbażata fuq l-idea ta' "l-unità tal-lingwa ġuridika" u jsemmi bħala eżempju s-sentenza tat-18 ta' Diċembru 2008, Andersen (C-306/07, EU:C:2008:743, punt 40 *et seq.*). Ara wkoll il-konklużjonijiet tal-Avukat Ġenerali Tanchev fil-kawża Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, punt 69), li fihom huwa jibbaża ruħu fuq analiżi li tinkludi atti oħra tad-dritt sekondarju li jaqgħu taħt il-qasam tat-trasport bl-ajru.

16 Skont ġurisprudenza stabbilita tal-Qorti tal-Ġustizzja, fir-rigward tal-interpretazzjoni tad-dispożizzjonijiet tad-dritt tal-Unjoni, huwa importanti li jittieħdu inkunsiderazzjoni mhux biss il-kliem tagħhom, iżda wkoll l-għanijiet imfittxija mil-leġiżlazzjoni li jagħmlu parti minnha u l-kuntest tagħhom (ara s-sentenzi tas-16 ta' Lulju 2015, Maïstrellis, C-222/14, EU:C:2015:473, punt 30, u tal-21 ta' Marzu 2018, Klein Schiphorst, C-551/16, EU:C:2018:200, punt 34).

jippermettili nidentifika r-riskji rrikonoxxuti mil-leġiżlatur tal-Unjoni fl-istat attwali tal-evoluzzjoni tat-trasport bl-ajru tal-passiġġieri. Dan ser jippermetti wkoll lill-Qorti tal-Ġustizzja tinterpreta l-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004 f'armonija mal-atti rilevanti l-oħra, filwaqt li tikkontribwixxi għaldaqstant għall-unità tal-ordinament ġuridiku tal-Unjoni.

32. Mill-analiżi tal-atti ġuridiċi rilevanti kollha li jirregolaw it-trasport bl-ajru tal-passiġġieri, jirriżulta li l-leġiżlatur tal-Unjoni jagħti importanza partikolari lis-sigurtà, peress li r-Regolament Nru 261/2004 jipprevedi huwa stess fl-Artikolu 2(j) tiegħu li, meta l-passiġġieri ma jitħallewx jitilgħu, dan jista' jkun iġġustifikat minħabba raġunijiet "ta' sigurezza u sigurtá". Ninnota li l-formulazzjoni ta' din id-dispożizzjoni ma teskludix li r-riskju, li għalih din tirreferi, ikun imputabbli għall-aġir vjolenti ta' passiġġier.

33. Għandu jissemma wkoll ir-Regolament Nru 376/2014 dwar ir-rappurtar, l-analiżi u s-segwitu ta' okkorrenzi fl-avjazzjoni ċivili, kif ukoll l-atti ġuridiċi relatati magħhom. Ir-Regolament ta' Implimentazzjoni 2015/1018 jistabbilixxi lista li tikklassifika l-okkorrenzi li jistgħu jippreżentaw riskju kbir għas-sigurtà fl-ajru, li għandhom jiġu nnotifikati b'mod obbligatorju mill-professjonisti tal-avjazzjoni skont ir-Regolament Nru 376/2014. Il-punt 6(2) tal-Anness I tar-Regolament ta' Implimentazzjoni Nru 2015/1018 isemmi bħala okkorrenzi marbutin mas-sigurtà matul l-operat tal-inġenju tal-ajru d-"[d]iffikultà biex jiġu kkontrollati *passiġġieri* intossikati, *vjolenti* jew li ma jirrispettawx ir-regoli". Għaldaqstant, għandu jiġi osservat li l-leġiżlazzjoni tal-Unjoni tqis espressament li aġir vjolenti ta' passiġġier fil-konfront ta' okkupanti oħra tal-inġenju tal-ajru, kif ikkonstatat fil-kawża prinċipali, jikkostitwixxi riskju kbir li jagħti lok għal obbligu ta' notifika lill-awtoritajiet kompetenti.

34. Ir-Regolament 2018/1139 li jikkonċerna r-regoli komuni fil-qasam tal-avjazzjoni ċivili u li jistabbilixxi Aġenzija tas-Sikurezza tal-Avjazzjoni tal-Unjoni Ewropea, jirriżulta li huwa rilevanti wkoll f'dan il-kuntest, peress li jagħti rwol ċentrali lill-bdot fil-kmand abbord, billi jafdalu fil-punt 1.3 tal-Anness V tiegħu r-responsabbiltà "għas-sikurezza tal-inġenju tal-ajru u għas-sikurezza tal-membri kollha tal-ekwipaġġ, tal-passiġġieri u tal-merkanzija abbord". Id-dispożizzjoni li tinsab fil-punt 3(g) tal-Anness V tiegħu, jidhirli li hija ta' rilevanza partikolari, peress li tipprevedi li "bdot fil-kmand irid jieħu l-miżuri kollha meħtieġa biex inaqqas kemm jista' jkun il-konsegwenzi fuq it-titjira ta' *passiġġieri li jġibu ruħhom ħażin*". Il-punt 7.3 ta' dan l-istess anness jipprovdi li "[f]'*sitwazzjoni ta' emerġenza, li tipperikola* l-operazzjoni jew *is-sikurezza* tal-inġenju tal-ajru *u/jew tal-persuni abbord*", il-bdot fil-kmand irid jieħu kwalunkwe azzjoni li huwa jikkunsidra meħtieġa fl-interess tas-sigurtà. Ninnota li din id-dispożizzjoni hija fformulata f'termini suffiċjentement wiesa' sabiex tkun tista' tikklassifika l-aggressjoni fiżika ta' passiġġier kontra persuni oħra abbord ajurplan f'każ bħalma huwa dan ta' din il-kawża bħala riskju għas-sigurtà fl-ajru.

35. Fuq livell tad-dritt internazzjonali, għandha tissemma il-Konvenzjoni ta' Tokjo, li għaliha huma partijiet kontraenti l-Istati Membri kollha, iżda mhux l-Unjoni. Għalkemm – b'kuntrast ma' strumenti oħra tad-dritt internazzjonali li jirregolaw il-materji marbutin mat-trasport bl-ajru [17]– din il-konvenzjoni ma tifformax parti integrali mill-ordni ġuridika tal-Unjoni, fin-nuqqas ta' traspożizzjoni espliċita li tkun tirrifletti l-eventwali trasferiment tal-kompetenzi tal-Istati Membri lill-Unjoni [18], xorta waħda ċerti paralleliżmi ta' natura normattiva juru konvinzjoni legali komuni. Għaldaqstant, jidhirli li huwa permissibbli li wieħed jirrikorri għall-Konvenzjoni ta' Tokjo bħala strument ta' riferiment

17 Ara, b'mod partikolari, il-Konvenzjoni għall-Unifikazzjoni ta' Ċerti Regoli għat-Trasport Internazzjonali bl-Ajru, konkluża f'Montréal fit-28 ta' Mejju 1999 (RTNU Vol. 2242, p. 369), iffirmata mill-Komunità Ewropea u approvata minnha permezz tad-Deċiżjoni tal-Kunsill 2001/539/KE tal-5 ta' April 2001 (ĠU 2001, L 194, p. 38, iktar 'il quddiem il-"Konvenzjoni ta' Montréal"). Hija daħlet fis-seħħ, fir-rigward tal-Unjoni Ewropea, fit-28 ta' Ġunju 2004. Hija ġiet trasposta bir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 2027/97 tad-9 ta' Ottubru 1997 dwar ir-responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru fl-eventwalità ta' inċidenti (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 3, p. 489). Il-Konvenzjoni ta' Montréal tifforma għalhekk parti integrali mill-ordinament ġuridiku tal-Unjoni (ara s-sentenza tat-22 ta' Novembru 2012, Espada Sánchez *et*, C-410/11, EU:C:2012:747, punt 20).

18 L-Unjoni hija marbuta b'konvenzjoni internazzjonali li ma ġietx konkluża minnha, meta hija tassumi l-kompetenzi li qabel kienu mwettqa mill-Istati Membri fil-qasam tal-applikazzjoni ta' din il-konvenzjoni (ara, f'dan is-sens, is-sentenzi tat-22 ta' Ottubru 2009, Bogiatzi, C-301/08, EU:C:2009:649, punt 33, u tal-21 ta' Diċembru 2011, Air Transport Association of America *et*, C-366/10, EU:C:2011:864, punt 63).

għall-finijiet tal-interpretazzjoni tad-dritt tal-Unjoni. Skont l-Artikolu 1(1) tagħha, din il-konvenzjoni tapplika għall-"*ksur tal-liġijiet kriminali*", kif ukoll "*għall-atti li, indipendentement minn jekk jikkostitwixxux reat, jistgħu jikkompromettu jew jikkompromettu s-sigurtà* tal-inġenju tal-ajru jew *tal-persuni* jew oġġetti *abbord*, jew jippreġudikaw il-bon ordni u d-dixxiplina abbord". L-istess bħad-dispożizzjonijiet imsemmija iktar 'il fuq tar-Regolament 2018/1139, l-Artikolu 6(1) tal-imsemmija konvenzjoni jawtorizza lill-bdot fil-kmand tal-inġenju tal-ajru jieħu l-miżuri raġonevoli, inkluż il-miżuri ta' restrizzjoni, li huma neċessarji biex "tkun iggarantita s-*sigurtà* tal-inġenju tal-ajru jew *tal-persuni abbord*" meta huwa jkollu raġuni għaliex jemmen "li persuna ikkommettiet jew wettqet jew dalwaqt ser tikkommetti jew twettaq abbord *reat jew att, imsemmi fl-Artikolu 1(1)*"[19]. Il-kriterji sabiex tiġi applikata l-Konvenzjoni ta' Tokjo bħala strument ta' riferiment għall-finijiet tal-interpretazzjoni jidhirli li huma ssodisfatti f'dan il-każ, peress li l-aggressjoni fiżika tikkostitwixxi, ħlief għal eċċezzjoni, att punibbli b'sanzjoni kriminali skont il-liġijiet kriminali tal-Istati Membri tal-Unjoni.

36. Minn dawn l-elementi jirriżulta li, sa fejn il-leġiżlazzjoni tal-Unjoni u d-dritt internazzjonali jikklassifikaw l-aġir vjolenti ta' passiġġier fil-konfront tal-passiġġieri l-oħra bħala riskju kbir għas-sigurtà fl-ajru, kif ukoll tal-membri tal-ekwipaġġ, bħalma huwa f'dan il-każ, ma jistax jiġi eskluż mill-ewwel li s-sitwazzjoni deskritta tikkostitwixxi "ċirkustanza straordinarja" fis-sens tal-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004.

2. Analiżi tan-natura straordinarja mill-perspettiva tal-kriterji stabbiliti mill-ġurisprudenza

37. Ċertament, kif diġà indikat il-Qorti tal-Ġustizzja fil-ġurisprudenza tagħha, ir-"riskji marbuta mas-sigurtà" – l-istess bħaċ-ċirkustanzi l-oħra msemmija fil-premessa 14 tar-Regolament Nru 261/2004 – ma jistgħux jikkostitwixxu "ċirkustanzi straordinarji" li jistgħu jwasslu sabiex jeżentaw mir-responsabbiltà lit-trasportatur tal-ajru[20]. Wieħed għandu jżomm f'moħħu li, peress li jwassal għal deroga mir-regola normali, jiġifieri l-ħlas ta' kumpens, li jissodisfa l-għan tal-protezzjoni tal-konsumaturi, il-kunċett ta' "ċirkustanzi straordinarji" imsemmi fl-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004 għandu jiġi interpretat b'mod strett[21].

38. Skont ġurisprudenza stabbilita, dan il-kunċett jeżiġi pjuttost li jkunu ssodisfatti żewġ kundizzjonijiet kumulattivi, jiġifieri (a) li l-avvenimenti ma jkunux inerenti għall-eżerċizzju normali tal-attività tat-trasportatur bl-ajru u (b) li dawn ma jaqgħux taħt il-kontroll effettiv ta' dan tal-aħħar[22]. Sabiex jiġi vverifikat li dawn il-kriterji huma ssodisfatti huwa neċessarju li ssir evalwazzjoni każ b'każ. Konsegwentement, hemm lok li jsir eżami rigoruż tal-imsemmija kriterji filwaqt li jittieħed inkunsiderazzjoni l-qafas fattwali kif jirriżulta mid-deċiżjoni tar-rinviju.

19 Mendes de Leon, P., "Introduction to Air Law", Alphen aan den Rijn 2017, p. 514, u Piera, A., "ICAO's latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963", *Air & Space Law*, 2012, Vol. 37, Nru 3, p. 237, jindikaw li l-Konvenzjoni ta' Tokjo tittratta l-kwistjoni tal-"passiġġier problematiku". Huma jispjegaw li l-imsemmija konvenzjoni ma fiha ebda definizzjoni tal-kunċett ta' "reat", li tħalli l-interpretazzjoni tiegħu għal-liġijiet nazzjonali. L-awturi jfakkru li l-Organizzazzjoni tal-Avjazzjoni Ċivili Internazzjonali ("OAĊI"; bl-Ingliż, International Civil Aviation Organization jew "ICAO") adottat Linji Gwida fuq l-Aspetti Ġuridiċi tal-Kwistjoni tal-Passiġġieri Indixxiplinati/Problematiċi ("ICAO circular 288 - Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers"), li minnhom jirriżulta li kull aggressjoni lejn il-persunal tal-kabina u l-passiġġieri l-oħra għandha titqies "reat" fis-sens tal-imsemmija konvenzjoni. Huma jsemmu wkoll il-Protokoll ta' Montréal tal-4 ta' April 2014 li jemenda l-Konvenzjoni ta' Tokjo, iffirmat mill-Istati Membri kollha tal-Unjoni, u li jinkoraġġixxi lill-Istati firmatarji sabiex jibdew proċeduri kontra l-atti meqjusa bħala l-iktar gravi, jiġifieri dawk fejn persuna abbord twettaq jew thedded li twettaq att ta' vjolenza kontra membru tal-ekwipaġġ jew tirrifjuta li tobdi struzzjoni tal-bdot fil-kmand.

20 Sentenzi tat-22 ta' Diċembru 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punt 22); tas-17 ta' April 2018, Krüsemann *et* (C-195/17, C-197/17 sa C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 sa C-286/17 u C-290/17 sa C-292/17, EU:C:2018:258, punt 34), kif ukoll tal-4 ta' April 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punt 20).

21 Sentenza tat-22 ta' Diċembru 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punt 17).

22 Sentenzi tal-31 ta' Jannar 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punt 38); tal-4 ta' Mejju 2017, Pešková u Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punt 22), u tas-17 ta' April 2018, Krüsemann *et* (C-195/17, C-197/17 sa C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 sa C-286/17 u C-290/17 sa C-292/17, EU:C:2018:258, punt 32).

a) L-inerenza tal-avveniment fl-eżerċizzju normali tal-attività tat-trasportatur tal-ajru

39. L-ewwel kriterju jimplika, jekk wieħed janalizza l-każistika fil-qasam, li l-avveniment inkwistjoni ma huwiex marbut b'mod intrinsiku, inseparabbli u tipiku mat-trasport bl-ajru tal-passiġġieri. Fi kliem ieħor, il-kunċett ineżami jinkludi l-avvenimenti li ma jaqgħux taħt il-kors normali tal-affarijiet fil-kuntest tal-organizzazzjoni u/jew tat-twettiq ta' trasport bl-ajru. Għaldaqstant, huwa jkopri l-avvenimenti kollha li ma humiex marbuta mal-operazzjonijiet tat-trasport bl-ajru effettiv, iżda li, bħala ċirkustanzi esterni partikolari, jippreġudikaw it-twettiq previst ta' dawn l-operazzjonijiet, u saħansitra jrenduh impossibbli.

40. Preliminarjament, jeħtieġ li jitfakkar li – daqskemm tista' tidher ovvja – il-funzjoni tat-traffiku tal-ajru ċivili hija li jippermetti t-trasport ta' passiġġieri u ta' merkanzija għal distanzi twal. It-trasport tal-passiġġieri u merkanzija jikkostitwixxi attività ekonomika importanti, li titwettaq fil-parti l-kbira tal-każijiet minn impriżi privati, u jikkontribwixxi għaldaqstant għall-ekonomija tal-Unjoni. Għal dak li jirrigwarda b'mod partikolari t-trasport ta' passiġġieri, irrid nikkonstata li l-iffaċilitar tal-ispostament bl-ajruplan ippermetta li ċ-ċittadini tal-Unjoni jkunu qrib ta' xulxin u li jkunu konnessi aħjar mal-bqija tad-dinja. Il-provvista abbundanti tar-rotot bl-ajru ppermettiet lil diversi ċittadini tal-Unjoni jivvjaġġaw, jistudjaw u jaħdmu fl-Ewropa u lil hinn minnha. Barra minn hekk, in-numru u l-frekwenza tat-titjiriet żdiedu b'mod sostanzjali grazzi għall-ħolqien tas-suq intern tal-avjazzjoni, ambjent dejjem iktar kompetittiv li ppermetta evoluzzjoni favorevoli tal-prezzijiet [23].

41. Minn din il-perspettiva, jidhirli ċar ukoll li la l-edukazzjoni u lanqas is-sanzjoni tal-passiġġieri li jaġixxu b'mod vjolenti ma jistgħu jitqiesu b'mod raġonevoli bħala li jifformaw parti mill-funzjonijiet tat-traffiku bl-ajru ċivili. Anki jekk huwa minnu li l-passiġġieri jiġu informati bl-istruzzjonijiet tas-sigurtà mill-ekwipaġġ tal-kabina qabel kull titjira, huwa madankollu minnu li din il-prattika hija intiża li tiggarantixxi biss l-andament tajjeb tat-trasport. L-istruzzjonijiet tas-sigurtà huma intiżi b'mod li jgħinu lill-passiġġieri jiffamiljarizzaw ruħhom mar-riskji inerenti mat-trasport bl-ajru, jiġifieri r-riskji li jweġġgħu waqt it-tluq, it-turbulenzi, it-telf tal-pressa fil-kabina, il-manuvra tal-inżul, eċċ [24].

42. Min-naħa l-oħra, dawn l-istruzzjonijiet tas-sigurtà ma jittrattawx il-problema iktar ġenerali tal-użu tal-vjolenza fir-relazzjonijiet interpersonali, u dan bir-raġun, peress li dan jiżboq il-kuntest tat-trasport, kif ser nispjega iktar 'il quddiem. Il-passiġġieri huma, min-naħa tagħhom, obbligati li jsegwu l-istruzzjonijiet tal-persunal. Ħlief għal eċċezzjonijiet rari ħafna, ħadd ma jikkontesta verament il-kompetenza tal-ekwipaġġ tal-kabina għal dak li jikkonċerna l-funzjonament tal-inġenju tal-ajru, kif ukoll l-awtorità tiegħu għaż-żamma tal-bon ordni u tad-dixxiplina abbord.

23 Ara r-rapport tal-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill, lill-Kumitat Ekonomiku u Soċjali Ewropew u lill-Kumitat tar-Reġjuni, tal-1 ta' Marzu 2019: Strateġija għall-Ewropa dwar l-Avjazzjoni: Iż-żamma u l-promozzjoni ta' standards soċjali għoljin (COM(2019) 120 final).

24 Mill-punt 2(b) tal-Anness V tar-Regolament 2018/1139 jirriżulta li "[l]-ekwipaġġ irid ikun familjari *ma' fejn jinsab u kif jintuża t-tagħmir ta' emerġenza* rilevanti, u l-passiġġieri jridu jkunu infurmati dwar dan". Din id-dispożizzjoni tipprovdi wkoll li "*[l]-informazzjoni suffiċjenti, relatata mal-operazzjoni u speċifika għat-tagħmir installat, li tirrigwarda l-proċeduri ta' emerġenza u l-użu tat-tagħmir tas-sikurezza tal-kabina* trid tkun disponibbli għall-ekwipaġġ u għall-passiġġieri".

43. Kif sostnew diversi partijiet intervenjenti f'din il-kawża, l-aġir vjolenti ta' ċerti passiġġieri fil-konfront ta' passiġġieri oħra u fil-konfront tal-ekwipaġġ tal-kabina ma jirrappreżentax madankollu avveniment li jaqa' tipikament taħt l-operazzjonijiet tat-trasportatur tal-ajru. Sfortunatament għall-persuni kollha involuti, l-aggressjoni fiżika tista' sseħħ fi kwalunkwe sitwazzjoni oħra u tista' tkun dovuta għal diversi raġunijiet. Ftit minnhom jistgħu jkunu marbuta strettament mal-personalità tal-aggressur, filwaqt li oħrajn, bħalma huwa l-istress, huma dovuti għas-sitwazzjoni speċifika li fiha jkun jinsab l-aggressur matul it-titjira [25].

44. Dan premess, għandu jiġi kkonstatat li d-deċiżjoni tar-rinviju ma fiha ebda preċiżazzjoni dwar l-oriġini tal-attitudni aggressiva tal-passiġġier inkwistjoni. Għal din ir-raġuni, u peress li huwa impossibbli li jiġu elenkati l-każijiet kollha li jistgħu jagħtu lok għal aġir vjolenti ta' passiġġier abbord ajruplan, il-Qorti tal-Ġustizzja ser ikollha tillimita ruħha għal kunsiderazzjonijiet ta' natura ġenerali fir-risposta tagħha għall-ewwel domanda preliminari.

45. Għal finijiet ta' eżawriment, nixtieq nenfasizza li l-fatt li kultant ikun hemm każijiet iżolati ta' aggressjoni fiżika ma jidhirlix li jikkostitwixxi, minnu nnifsu, raġuni biżżejjed sabiex wieħed jiddeduċi li l-użu tal-vjolenza huwa inerenti għat-twettiq normali tal-attività tat-trasport bl-ajru tal-passiġġieri. F'dan ir-rigward, naqbel mar-riżervi espressi mill-Avukat Ġenerali Tanchev fil-konklużjonijiet tiegħu fil-Kawża C-501/17, Germanwings [26], fir-rigward tal-argument li l-frekwenza ta' avveniment għandha tikkostitwixxi kriterju ta' limitazzjoni/ta' distinzjoni. Irrid nikkonstata li, indipendentement mill-validità dubjuża ta' dan l-argument, ma hemm ebda prova f'din il-kawża li tikkorroborah, peress li l-intervenjenti kollha waslu għall-konklużjoni li l-użu tal-vjolenza abbord ajruplan jikkostitwixxi avveniment pjuttost rari jew, fi kwalunkwe każ, mhux iktar frekwenti minn bnadi oħra [27].

46. Peress li l-użu tal-vjolenza min-naħa ta' passiġġier fil-konfront ta' passiġġieri oħra u/jew tal-ekwipaġġ tal-kabina huwa 'l bogħod minn dak li wieħed jista' jqis bħala aġir soċjalment aċċettabbli, u huwa wkoll punibbli mid-dritt kriminali tal-Istati Membri, huwa jirrappreżenta b'mod ċar avveniment li ma huwiex relatat mat-trasport bl-ajru. Ma jidħolx fil-kors normali tal-affarijiet fil-kuntest tal-organizzazzjoni u/jew tat-twettiq ta' trasport bl-ajru. Huwa jista' wkoll jippreġudikah jekk din il-vjolenza tkun diretta lejn l-istruttura tal-inġenju tal-ajru u lejn il-persunal responsabbli mill-funzjonament tiegħu. Il-leġiżlazzjonijiet nazzjonali ġeneralment jieħdu dan inkunsiderazzjoni meta jikklassifikaw tali att ta' aggressjoni bħala "reat aggravat".

47. Mill-premess jirriżulta li l-avveniment kontenzjuż ma huwiex inerenti għall-eżerċizzju normali tal-attività tat-trasportatur bl-ajru kkonċernat.

b) Il-kontroll fuq l-avveniment

48. It-tieni kriterju jeżiġi li l-avveniment inkwistjoni ma jaqax taħt il-kontroll effettiv tat-trasportatur tal-ajru. Kif ġie espost iktar 'il fuq [28], l-attitudni aggressiva ta' individwu tista' tkun dovuta għal diversi raġunijiet, ħaġa li trendi kważi impossibbli li din tiġi antiċipata u li wieħed jirreaġixxi għaliha b'mod adegwat. Fid-dawl ta' din l-imprevedibbiltà u fid-dawl tal-fatt li l-aġir vjolenti ta' passiġġier, kif deskritt

25 Mendes de Leon, P., "Introduction to Air Law", Alphen aan den Rijn, 2017, p. 512; Nase, V./Humphrey, N., "Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention", *Journal of Air Law and Commerce*, Vol. 79, Nru 4, p. 702; Ginger, S., Violence in the skies: "The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers", *Air and Space Law*, 1998, Vol. 23, Nru 3, p. 109, jindikaw li l-aġir problematiku ta' passiġġier jista' jkun attribwit għal fatturi "esterni" (pereżempju: rabja dovuta għal dewmien twil, għal telf tal-bagalja, għal servizz ħażin jew għal diżappunt fir-rigward ta' ċerti aspettattivi, għal kjuwijiet twal quddiem il-bibien tal-imbarkar, għal ibbukkjar eċċessiv) u "interni" (pereżempju, problemi psikoloġiċi jew psikjatriċi, konsum eċċessiv ta' alkoħol, sintomi negattivi minħabba waqfien mit-tipjip jew, fuq livell iktar ġenerali, aġir asoċjali).

26 Konklużjonijiet tal-Avukat Ġenerali Tanchev fil-kawża Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, punti 60 u 61).

27 Mid-dokument "Unruly Passengers – Enhancing the deterrent" (3 ta' April 2019), imħejji mill-Assoċjazzjoni Internazzjonali tat-Trasport bl-Ajru (bl-Ingliż "International Air Transport Association; IATA"), jirriżulta li l-inċidenti marbutin mal-passiġġieri li jġibu ruħhom ħażin jaffettwaw biss titjira 1 minn 1053, anki jekk tista' tiġi rrimarkata żieda.

28 Ara l-punt 43 ta' dawn il-konklużjonijiet.

fid-deċiżjoni tar-rinviju, ma huwiex inerenti għat-trasport bl-ajru, jidhirli li ma huwiex xieraq li r-responsabbiltà esklużiva fil-qasam tal-prevenzjoni u tar-repressjoni ta' inċidenti vjolenti abbord l-ajruplan tiġi attribwita lit-trasportatur tal-ajru. Peress li, l-ewwel nett, l-osservanza tar-regoli ta' ċiviltà hija meħtieġa fis-sitwazzjonijiet kollha tal-ħajja ta' kuljum u, it-tieni nett, l-ekwipaġġ tal-kabina jikkostitwixxi l-punt ta' kuntatt ippreferut għall-finijiet li jsolvi b'mod bonarju kull tilwima eventwali bejn il-passiġġieri, jidhirli li kull passiġġier għandu jassumi r-responsabbiltà tal-aġir tiegħu kif ukoll tal-konsegwenzi li jirriżultaw minnu.

49. Jien nifhem l-argument imressaq minn diversi Stati Membri li ppreżentaw osservazzjonijiet f'din il-kawża, b'mod partikolari l-Gvern Ġermaniż u Pollakk, li skonthom l-ekwipaġġ tal-kabina għandu biss mezzi limitati ħafna sabiex jikkontrollaw passiġġier aggressiv. Fil-fatt, anki jekk il-bdot fil-kmand u l-ekwipaġġ tal-kabina jistgħu jagħtu ordnijiet konkreti lil passiġġier (jitolbuh biex jikkalma, iwissuh, jagħtuh siġġu ieħor, eċċ) jew jissuġġettawh għal miżuri ta' restrizzjoni sabiex jiżguraw is-sigurtà tat-titjira, huma ma jistgħux, madankollu, jikkontrollawh b'mod li jeskludu kompletament it-tfixkil tat-titjira minn dan il-passiġġier li, kif ġie indikat qabel, jaqa' taħt ir-responsabbiltà proprja ta' dan tal-aħħar.

50. Din il-kunsiderazzjoni tapplika iktar u iktar għall-prevenzjoni ta' tali inċidenti vjolenti, peress li, ġeneralment, it-trasportaturi tal-ajru ma jkollhom ebda informazzjoni li tippermettilhom jikkonkludu li passiġġier abbord l-inġenju tal-ajru ser jaġixxi aggressivament b'mod li jikkomprometti s-sigurtà tat-titjira. Min-naħa l-oħra, it-trasportaturi tal-ajru ma għandhomx id-dritt li jirrifjutaw li jtellgħu passiġġier li, f'dak il-mument, ikun qiegħed jaġixxi b'mod normali. Wieħed ma għandux jinsa wkoll li meta inċident vjolenti jseħħ wara li t-tluq ta' ajruplan, l-ekwipaġġ tal-kabina ma jkunx għadu jista' jirrikorri għall-miżuri ta' prevenzjoni, u għaldaqstant il-kamp ta' azzjoni tiegħu tkun limitata għall-miżuri ta' repressjoni msemmija iktar 'il fuq, u dan fl-ispazju ridott ħafna ta' kabina ta' ajruplan.

51. Jien naqbel mal-fehma tal-Gvern Awstrijak u tal-Kummissjoni, li skonthom is-sitwazzjoni għandha tkun is-suġġett ta' evalwazzjoni fundamentalment differenti jekk passiġġier ikun wera aġir problematiku diġà qabel, jiġifieri matul it-tlugħ tal-passiġġier, u li t-trasportatur tal-ajru seta' għaldaqstant ikun jaf bih. F'dan il-każ, jidhirli li ma huwiex iġġustifikat li t-trasportatur tal-ajru jkun eżentat mir-responsabbiltà tiegħu, billi jitħalla jinvoka validament ċirkustanza straordinarja jekk il-passiġġier ikkonċernat jibda mbagħad jaġixxi b'mod mhux xieraq jew ikompli jġib ruħu b'dan il-mod [29]. L-interpretazzjoni tad-dispożizzjonijiet tad-dritt tal-Unjoni ċċitati iktar 'il fuq kif ukoll il-Konvenzjoni ta' Tokjo, li jagħtu lill-bdot fil-kmand is-setgħa li jieħu l-miżuri neċessarji sabiex jiżgura s-sigurtà tat-titjira [30], għandha neċessarjament tinkludi l-idea ta' prevenzjoni tar-riskji, sa fejn huwa possibbli, sabiex l-imsemmija dispożizzjonijiet jkunu jistgħu jkunu effettivi.

52. Fid-dawl tar-restrizzjonijiet li huwa normalment limitat bihom l-ekwipaġġ tal-kabina fil-kuntest tal-prevenzjoni u tar-repressjoni ta' tali riskji, l-iżbark ta' passiġġier vjolenti fl-ajruport aċċessibbli l-iktar qrib – bħala miżura aħħarija – ma jidhirx li hija għażla irraġonevoli jekk il-bdot fil-kmand jidhirlu, wara li jaħsibha sew, u b'teħid inkunsiderazzjoni taċ-ċirkustanzi tal-każ partikolari, li

29 Schmid, R., *Fluggastrechte-Verordnung*, C.H.Beck, Edizzjoni 11, punti 121 u 122, jaqbel mal-fehma ta' diversi qrati Ġermaniżi li ddeċiedew dwar il-kwistjoni tal-passiġġier problematiku, li skontu l-aġir "imprevist, inkontrollabbli u aggressiv" ta' passiġġier jikkostitwixxi "ċirkustanza eċċezzjonali". Skont l-awtur, is-sitwazzjoni għandha tiġi evalwata b'mod differenti jekk il-persunal tal-kabina diġà kellu qabel, jiġifieri matul l-imbark tal-passiġġier, ħjiel li jindika li l-passiġġier kien xurban u kien, għaldaqstant, suxxettibbli li jikkostitwixxi riskju għas-sigurtà tat-titjira.

30 Mendes de Leon, P., "Introduction to Air Law", Alphen aan den Rijn, 2017, p. 501; Ginger, S., "Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers", *Air & Space Law*, 1998, Vol. 23, Nru 3, p. 107; Michaelides, S., "Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention", *Coventry Law Journal*, 2001, Nru 6, p. 38, Piera, A., "ICAO's latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963", *Air & Space Law*, 2012, Vol. 37, Nru 3, p. 236, u Abeyratne, R., "A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions", *Air & Space Law*, 2014, Vol. 39, Nru 1, p. 48, jindikaw li l-Konvenzjoni ta' Tokjo tagħti setgħat wiesgħa lill-bdoti fil-kmand tal-inġenji tal-ajru għall-iskopijiet ta' reazzjoni għar-reati mwettqa abbord. Skont l-awturi, il-bdot fil-kmand jista' jeżerċita dawn is-setgħat mingħajr biża' li jrid ikollu jassumi r-responsabbiltà ċivili jew kriminali tal-atti tiegħu, peress li l-Konvenzjoni ta' Tokjo tiggarantilu immunità.

t-tkomplija tat-titjira f'dawn iċ-ċirkustanzi tirriżulta li hija impossibbli, taħt piena li tiġi kompromessa s-sigurtà tal-inġenju tal-ajru jew tal-persuni abbord. Barra minn hekk, irrid nikkonstata li dan huwa preċiżament dak li d-dispożizzjonijiet imsemmija rispettivament fl-Artikolu 6(1)(ċ) u fl-Artikolu 8(1) tal-Konvenzjoni ta' Tokjo jawtorizzaw lill-bdot fil-kmand li jagħmel meta jiffaċċja tali sitwazzjoni [31].

53. Mill-kunsiderazzjonijiet preċedenti jirriżulta li jekk, bl-użu tal-miżuri li huwa awtorizzat jirrikorri għalihom, l-ekwipaġġ tal-kabina ma jasalx jikkalma passiġġier, u li dan jikkomprometti s-sigurtà tat-titjira, pereżempju billi jipperikola l-integrità fiżika tal-persuni abbord l-inġenju tal-ajru jew billi jfixklu – din is-sitwazzjoni tikkostitwixxi ċirkustanza li ma taqax taħt il-kontroll tat-trasportatur tal-ajru fis-sens tat-tieni kriterju stabbilit mill-ġurisprudenza. Dan huwa ċertament il-każ f'sitwazzjoni bħalma hija din tal-kawża prinċipali, li fiha l-passiġġier problematiku jigdem passiġġieri oħra u jaggredixxi l-ekwipaġġ tal-kabina li kien qiegħed jipprova jikkalmah.

54. L-eżami tal-fatti tiegħi jwassalni sabiex nikkonkludi li ż-żewġ kriterji li l-ġurisprudenza żviluppat għall-finijiet li tiddefinixxi "ċirkustanza straordinarja" fis-sens tal-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004, kif interpretat fid-dawl tal-premessi 14 u 15 ta' dan ir-regolament, huma ssodisfatti f'dan il-każ.

3. Ir-risposta għall-ewwel domanda

55. Abbażi ta' dawn il-kunsiderazzjonijiet, ir-risposta li għandha tingħata għall-ewwel domanda preliminari għandha tkun li l-fatt li, matul titjira, passiġġier jigdem passiġġieri oħra u jaggredixxi lill-ekwipaġġ tal-kabina li pprova jikkalmah, b'mod li jiġġustifika, f'għajnejn il-bdot fil-kmand, minħabba raġunijiet ta' sigurtà, devjazzjoni tat-titjira lejn l-ajruport l-iktar qrib sabiex jiżbarka lill-passiġġier inkwistjoni u l-bagalji tiegħu, bl-implikazzjoni li l-imsemmija titjira tasal tard fid-destinazzjoni tagħha, jaqa' taħt il-kunċett ta' "ċirkustanzi straordinarji" imsemmi fl-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004.

C. Fuq it-tieni domanda

56. Permezz tat-tieni domanda preliminari tagħha, il-qorti tar-rinviju tistaqsi, essenzjalment, jekk l-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004 għandux jiġi interpretat fis-sens li, sabiex jeżenta ruħu mill-obbligu li jħallas lill-passiġġier il-kumpens mitlub minħabba d-dewmien twil tat-titjira abbażi tal-Artikolu 7 tal-imsemmi regolament, trasportatur tal-ajru jistax ukoll jinvoka ċ-ċirkustanzi straordinarji li jkunu seħħew, mhux matul it-titjira bbukkjata mill-passiġġier, iżda fl-istess jum matul it-titjira preċedenti operata mill-istess ajruplan previst għat-titjira bbukkjata, fil-kuntest tas-sistema ta' rotazzjoni tal-ajruplani bejn l-ajruporti.

1. Il-preċedenti fil-ġurisprudenza

57. F'dan ir-rigward, jeħtieġ l-ewwel nett li tinġibed l-attenzjoni tal-Qorti tal-Ġustizzja għall-fatt li hija diġà kellha l-okkażjoni tieħu pożizzjoni – iżda biss impliċitament – fuq din il-kwistjoni ta' liġi. Fil-fatt, fil-kawża li tat lok għas-sentenza Pešková u Peška [32], hija aċċettat li tkun tista' tiġi invokata ċ-ċirkustanza straordinarja, f'dan il-każ minħabba kolliżjoni mal-għasafar, anki jekk din ma kinitx affettwat it-titjira bbukkjata mill-passiġġier li waslet tard, iżda t-titjira preċedenti magħmula mill-istess

31 Ara Michaelides, S., "Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention", *Coventry Law Journal*, 2001, Nru 6, p. 41; Ginger, S., "Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers", *Air & Space Law*, 1998, Vol. 23, Nru 3, p. 107; Abeyratne, R., "A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions", *Air & Space Law*, 2014, Vol. 39, Nru 1, p. 49. Mendes de Leon, P., "Introduction to Air Law", Alphen aan den Rijn 2017, p. 512, jispjega li kultant huwa diffiċli jiġi ddeterminat dak li jikkostitwixxi reat f'każ partikolari, iżda huwa l-bdot fil-kmand li għandu jieħu deċiżjoni definittiva.

32 Sentenza tal-4 ta' Mejju 2017, Pešková u Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punti 9 sa 11).

inġenju tal-ajru fil-kuntest tal-iskeda ppjanata tat-titjiriet. Bl-istess mod, fil-kawża li tat lok għas-sentenza Germanwings[33], il-fatt li ppenetra musmar f'tajer matul it-titjira li ppreċediet it-titjira li waslet tard tqies bħala ċirkustanza straordinarja. Minn dan isegwi li d-domanda preliminari għandha tingħata risposta fl-affermattiv abbażi tal-imsemmija sentenzi.

2. Interpretazzjoni tad-dispożizzjonijiet rilevanti

58. F'każ li l-Qorti tal-Ġustizzja jidhrilha li din il-ġurisprudenza ma tagħtix, waħedha, risposta suffiċjenti għad-domanda preliminari, nissuġġerixxi li r-raġunament jiġi kkompletat b'interpretazzjoni tad-dispożizzjonijiet rilevanti. Dan premess, ninnota li la l-formulazzjoni u lanqas l-ispirtu u l-għan tal-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004, interpretat fid-dawl tal-premessa 15 tiegħu ma jippermettu li jiġi konkluż li ċ-ċirkustanzi straordinarji – bħal, f'dan il-każ, passiġġier vjolenti li jipperikola s-sigurtà abbord l-ajruplan – għandhom jikkonċernaw direttament it-titjira li, fl-aħħar mill-aħħar, hija affettwata minn dawn iċ-ċirkustanzi straordinarji fil-forma ta' kanċellazzjoni jew ta' dewmien.

a) Ir-rekwiżit ta' rabta kawżali bejn iċ-"ċirkustanzi straordinarji" u l-kanċellazzjonijiet jew id-dewmien twil

59. Min-naħa l-oħra, għal dak li jirrigwarda l-formulazzjoni tal-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004, l-eżami ta' diversi verżjonijiet lingwistiċi ta' din id-dispożizzjoni jwassal sabiex jiġi konkluż li s-sempliċi rabta kawżali bejn iċ-ċirkustanzi straordinarji u l-kanċellazzjoni jew id-dewmien huwa suffiċjenti[34]. Din l-interpretazzjoni hija kkonfermata mill-formulazzjoni tal-premessa 15 tal-imsemmi regolament, li minnha jirriżulta li l-kanċellazzjoni jew id-dewmien għandhom ikunu kkaġunati minn deċiżjoni li tirrigwarda l-ġestjoni tat-traffiku fl-ajru, fir-rigward ta' "*inġenju ta' l-ajru partikolari*" u li taffettwa "*titjira waħda jew aktar titjiriet ta' dak l-inġenju ta' l-ajru*"[35]. Fi kliem ieħor, dak li huwa rilevanti huwa li l-katina kawżali ssoktat sal-kanċellazzjoni jew sad-dewmien inkwistjoni.

60. Barra minn hekk, għandu jiġi kkonstatat li, inkwantu l-premessa 15 tar-Regolament Nru 261/2004 ssemmi sitwazzjoni fejn diversi titjiriet imwettqa mit-trasportatur tal-ajru bl-istess ajruplan ikunu affettwati miċ-ċirkustanzi straordinarji, il-leġiżlatur jidher li kkunsidra, *inter alia*, każijiet bħal dan tal-kawża prinċipali, fejn it-trasportatur tal-ajru implimenta sistema ta' rotazzjoni tal-ajruplani biex iservi ċerta konnessjonijiet bl-ajru. Kif irrimarkaw diversi intervenjenti f'din il-kawża fl-osservazzjonijiet tagħhom, tali sistema ta' rotazzjoni tikkostitwixxi prattika komuni fil-qasam tat-trasport ta' passiġġieri bl-ajru, li hija dovuta għall-ħtieġa li l-ajruplani jintużaw b'mod ekonomikament għaqli[36].

33 Sentenza tal-4 ta' April 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punt 9).

34 L-Ispanjol: "se debe a"; id-Daniż: "skyldes"; il-Ġermaniż: "auf […] zurückgeht"; l-Estonjan: "põhjustasid"; l-Ingliż: "is caused by"; il-Franċiż: "est due à"; it-Taljan: "è dovuta a"; l-Olandiż: "het gevolg is van"; il-Pollakk: "jest spowodowane", u l-Portugiż: "se ficou a devera".

35 L-Ispanjol: "una aeronave determinada/den lugar/uno o más vuelos de la aeronave"; id-Daniż: "bestemt fly/medfører/af en eller flere flyafgange"; il-Ġermaniż: "einem einzelnen Flugzeug/zur Folge hat/bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs"; l-Estonjan: "konkreetsele lennukile/ühe või mitme lennu"; l-Ingliż: "a particular aircraft/gives rise/one or more flights by that aircraft"; il-Franċiż: "un avion précis/génère/d'un ou de plusieurs vols de cet avion"; it-Taljan: "un particolare aeromobile/provochi/uno o più voli per detto aeromobile"; l-Olandiż: "één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt"; il-Pollakk: "danego samolotu spowodowała/jednego lub więcej lotów", u l-Portugiż: "uma determinada aeronave/provoque/um ou mais voos dessa aeronave".

36 Ara Clarke, L. Johnson, E. Nemhauser, G. Zhu, Z., "The aircraft rotation problem", *Annals of Operations Research*, 1997, p. 33; Lindner, M. Rosenow, J. Förster, S. Fricke, H., "Potential of integrated aircraft rotation and flight scheduling by using individual tail sign performance", *Deutscher Luft- und Raumfahrtkongress 2016.*

b) Ir-rekwiżit ta' adozzjoni tal-miżuri raġonevoli kollha sabiex jiġu evitati l-kanċellazzjonijiet jew id-dewmien twil

61. Minn naħa, l-interpretazzjoni estensiva tal-Artikolu 7 tar-Regolament Nru 261/2004, li jintitola lill-passiġġieri jieħdu kumpens anki fil-każ fejn il-kanċellazzjoni jew id-dewmien twil ikunu ġew ikkaġunati minn ċirkustanzi straordinarji li jseħħu matul it-titjira preċedenti, tidher konformi mal-għan imfittex mill-imsemmi regolament, li huwa li jiġi ggarantit livell għoli ta' protezzjoni lill-passiġġiera tal-ajru. Fil-fatt, kif fakkret il-Qorti tal-Ġustizzja fil-kawżi li taw lok għas-sentenza Nelson *et*[37], il-kumpens fil-forma ta' somma f'daqqa previst fl-imsemmi artikolu jirrifletti dan l-għan inkwantu jippermetti li jiġi rrimedjat telf ta' ħin subit mill-passiġġieri mingħajr il-ħtieġa li dawn tal-aħħar juru li huma ġarrbu dannu individwalizzat.

62. Min-naħa l-oħra, huwa ċar li l-fatt li tiġi imposta responsabbiltà mingħajr limitu fiż-żmien, ibbażata fuq is-sempliċi rabta kawżali u mingħajr ma jkunu previsti kriterji ta' aġġustament, iwassal sabiex ma jittiħidx inkunsiderazzjoni l-bilanċ delikat li għamel il-leġiżlatur tal-Unjoni bejn l-interessi tal-passiġġieri tal-ajru u dawk tat-trasportaturi tal-ajru mal-adozzjoni tar-Regolament Nru 261/2004. Fil-fatt, huwa pprova jistabbilixxi bilanċ bejn dawn l-interessi diverġenti, billi pprovda li t-trasportaturi tal-ajru huma eżentati mill-obbligu li jħallsu kumpens jekk dawn ikunu f'pożizzjoni li jipprovaw li l-kanċellazzjoni jew id-dewmien twil ikkaġunat miċ-ċirkustanzi straordinarji kollha ma setgħux jiġu evitati anki li kieku kienu ttieħdu l-miżuri raġonevoli kollha[38].

63. Mill-punti esposti hawn fuq jirriżulta li, fil-prinċipju, ma hemm ebda limitazzjoni temporali li tipprekludi l-applikazzjoni tal-Artikolu 7 tar-Regolament Nru 261/2004 għal sitwazzjoni bħal dik tal-każ ineżami, fejn ġiet implimentata s-sistema ta' rotazzjonijiet tat-titjiriet, peress li din id-dispożizzjoni teżiġi biss rabta kawżali bejn iċ-ċirkustanzi straordinarji fil-kuntest tat-titjira preċedenti u l-kanċellazzjoni jew id-dewmien twil tat-titjira bbukkjata mill-passiġġier. Dan premess, ninnota li, skont l-informazzjoni pprovduta mill-qorti tar-rinviju, id-devjazzjoni tat-titjira provenjenti minn Lisbona lejn l-ajruport ta' Las Palmas wara l-inċident abbord kienet il-kaġun tad-dewmien għat-tluq tat-titjira li fuqha kien jinsab il-passiġġier rikorrent, minn Fortaleza għal Lisbona. Għaldaqstant, bla ħsara għall-verifiki fattwali li huwa obbligu tal-qorti nazzjonali, ma jistax jiġi eskluż li l-Artikolu 7 tar-Regolament Nru 261/2004 jista' jiġi applikat fil-każ ineżami.

64. Madankollu, it-trasportatur tal-ajru jkun jista' jiġi eżentat mill-obbligu li jħallas kumpens abbażi tal-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004, jekk huwa jkun f'pożizzjoni li juri li l-kanċellazzjoni jew id-dewmien twil ikkaġunat miċ-ċirkustanzi straordinarji ma setax jiġi evitat anki kieku kienu ttieħdu l-"miżuri raġonevoli" kollha[39]. Il-punt dwar jekk din il-kundizzjoni hijiex issodisfatta f'dan il-każ jiddependi mill-portata ta' dan il-kunċett tad-dritt tal-Unjoni, kwistjoni li hija s-suġġett tat-tielet domanda preliminari u li ser tiġi analizzata hawn taħt.

3. Risposta għat-tieni domanda

65. Fid-dawl ta' dawn il-kunsiderazzjonijiet, ir-risposta li għandha tingħata għat-tieni domanda preliminari għandha tkun li "ċirkustanza straordinarja" li sseħħ abbord ajruplan użat fil-kuntest ta' sistema ta' rotazzjoni tiġġustifika, fil-prinċipju, l-eżenzjoni tat-trasportatur tal-ajru mill-obbligu tiegħu li jikkumpensa l-kanċellazzjonijiet jew id-dewmien twil li jirriżultaw bħala konsegwenza. It-trasportatur tal-ajru jrid madankollu jkun f'pożizzjoni li juri li huwa ħa l-miżuri kollha ekonomikament raġonevoli sabiex jevita l-kanċellazzjoni jew id-dewmien twil.

37 Sentenza tat-23 ta' Ottubru 2012, Nelson *et* (C-581/10 u C-629/10, EU:C:2012:657, punt 74).

38 Sentenza tat-22 ta' Diċembru 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punt 39).

39 Huwa neċessarju li jiġi ppreċiżat li l-"miżuri raġonevoli" imposti fuq it-trasportatur tal-ajru skont l-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004 għandhom ikunu intiżi li jevitaw il-konsegwenzi negattivi tipiċi u konsegwentement prevedibbli, għall-passiġġieri, minħabba l-eżistenza ta' ċirkustanzi straordinarji, jiġifieri li jevitaw il-kanċellazzjonijiet u d-dewmien twil. Min-naħa l-oħra, in-natura evitabbli taċ-ċirkustanzi straordinarji stess ma hijiex rilevanti.

D. Fuq it-tielet domanda

66. Permezz tat-tielet domanda tagħha, il-qorti tar-rinviju tistaqsi, essenzjalment, jekk bħala trasportatur tal-ajru, TAP ħaditx f'dan il-każ, il-"miżuri raġonevoli" kollha fis-sens tal-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004. Hija tagħmel riferiment għall-allegazzjonijiet imressqa minn TAP fil-proċedura fil-kawża prinċipali, fejn tallega li d-dewmien li sofra l-passiġġier rikorrent sabiex jasal fid-destinazzjoni finali tiegħu ma setax ikun evitat, minħabba l-partikolaritajiet speċifiċi tas-sitwazzjoni tiegħu, li jistgħu jinġabru kif ġej: l-implimentazzjoni ta' sistema ta' rotazzjoni li sservi ta' konnessjoni bejn Lisbona u Fortaleza, l-użu ta' ajruplan wieħed fuq din ir-rotta, id-dewmien konsekuttiv tat-titjiriet lejn id-destinazzjoni u bir-ritorn, kif ukoll l-eżistenza ta' konnessjoni waħda biss kuljum bejn Lisbona u Oslo.

1. It-tqassim tal-ġurisdizzjonijiet bejn il-Qorti tal-Ġustizzja u l-qrati nazzjonali fil-kuntest tal-eżami tal-"miżuri raġonevoli"

67. F'dan ir-rigward, għandu jitfakkar qabelxejn li l-proċedura stabbilita fl-Artikolu 267 TFUE hija strument ta' kooperazzjoni bejn il-Qorti tal-Ġustizzja u l-qrati nazzjonali, li permezz tiegħu l-Qorti tal-Ġustizzja tagħti lill-qrati nazzjonali l-elementi ta' interpretazzjoni tad-dritt tal-Unjoni li huma neċessarji għalihom sabiex jiddeċiedu l-kawża mressqa quddiemhom[40]. Skont dan it-tqassim tal-ġurisdizzjonijiet stabbilit, huwa l-obbligu tal-qrati nazzjonali li japplikaw id-dritt tal-Unjoni filwaqt li jieħdu inkunsiderazzjoni l-interpretazzjoni mogħtija mill-Qorti tal-Ġustizzja. Għaldaqstant, jidher mill-formulazzjoni tat-tielet domanda li l-qorti nazzjonali tistaqsi lill-Qorti tal-Ġustizzja tiddeċiedi hija stess jekk il-miżuri konkreti ta' organizzazzjoni meħuda min TAP kinux "raġonevoli". Il-Qorti tal-Ġustizzja jkollha madankollu tillimita ruħha sabiex *tiċċara l-portata ta' dan il-kunċett*, naturalment, fid-dawl taċ-ċirkustanzi ta' din il-kawża.

68. Dawn ir-rimarki preliminari huma *a fortiori* meħtieġa peress li l-qorti tar-rinviju ser ikollha tapplika d-dispożizzjonijiet tar-Regolament Nru 261/2004 wara li tkun għamlet hija stess evalwazzjoni akkurata tal-fatti, kif titlob il-ġurisprudenza[41]. Dan premess, u b'teħid inkunsiderazzjoni tad-deskrizzjoni qasira ħafna tal-kuntest fattwali li tinsab fid-deċiżjoni tar-rinviju, ma jistax jiġi eskluż li hemm aspetti oħra importanti li għandhom jittieħdu inkunsiderazzjoni fl-analiżi ta' din id-domanda preliminari li ma humiex imressqa għall-attenzjoni tal-Qorti tal-Ġustizzja, minħabba nuqqas ta' informazzjoni neċessarja, pereżempju fir-rigward tal-mezzi loġistiċi, tekniċi u finanzjarji għad-dispożizzjoni tat-trasportatur tal-ajru. Konsegwentement, il-grad ta' preċiżjoni tal-gwida li l-Qorti tal-Ġustizzja ser tipprovdi lill-qorti tar-rinviju ser tiddependi ħafna mill-informazzjoni miġbura. Wieħed għandu jżomm dan il-fatt f'moħħu meta jiġi sabiex jistabbilixxi x'jinvolvi r-rekwiżit li "jittieħdu l-miżuri raġonevoli kollha" għall-finijiet li jiġi evitat dewmien twil f'kuntest bħal dan li qiegħed jiġi eżaminat f'din il-kawża.

2. Il-kunċett ta' "miżuri raġonevoli" fil-ġurisprudenza

69. Il-Qorti tal-Ġustizzja interpretat dan il-kunċett fis-sens li jeżiġi, meta jseħħu ċirkustanzi straordinarji, li t-trasportatur tal-ajru jieħu "miżuri adatt[i] għas-sitwazzjoni", sakemm l-imsemmija miżuri jkunu "teknikament u ekonomikament sostenibbli"[42]. It-trasportatur tal-ajru għandu "jimplimenta l-mezzi kollha f'termini ta' persunal jew ta' materjal u l-mezzi finanzjarji li huwa kellu", mingħajr, madankollu, ma jkun jista' jiġi rikjest minnu li jagħmel "sagrifiċċji mhux tollerabbli fid-dawl

40 Sentenza tal-5 ta' Lulju 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, punt 16).

41 Ara s-sentenzi tat-12 ta' Mejju 2011, Eglītis u Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punti 29 *et seq.*) u tal-4 ta' Mejju 2017, Pešková u Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punt 30).

42 Sentenza tat-22 ta' Diċembru 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punt 40).

tal-kapaċitajiet tal-impriża tiegħu”[43]. L-oneru tal-prova jinkombi fuq it-trasportatur tal-ajru, li jista’ biss jeżenta ruħu mir-responsabbiltà tiegħu lejn il-passiġġieri jekk jirnexxielu juri li huwa ħa l-miżuri raġonevolment possibbli sabiex jevita jew itaffi d-dannu jew, min-naħa l-oħra, jekk jirnexxielu jipprova li kien impossibbli għalih li jadotta tali miżuri.

70. Irrid nikkonstata li l-ġurisprudenza ċċitata iktar ’il fuq timponi, fl-interess tal-protezzjoni tal-konsumaturi, kundizzjonijiet għall-eżenzjoni partikolarment stretti, li jobbligaw lit-trasportatur tal-ajru sabiex jagħmel dak kollu li huwa oġġettivament possibbli mal-mezzi disponibbli sabiex jevita l-kanċellazzjoni jew id-dewmien twil ta’ titjira. Kif indikat iktar ’il fuq, fin-nuqqas ta’ informazzjoni eżawrjenti li tippermetti lill-Qorti tal-Ġustizzja tevalwa s-sitwazzjoni tat-trasportatur tal-ajru, huwa l-obbligu tal-qorti tar-rinviju li tivverifika jekk TAP kellhiex mezzi oħra iktar effikaċi sabiex tiggarantixxi li l-passiġġier rikorrent jasal fil-ħin fid-destinazzjoni finali tiegħu f’Oslo. Għandu jitfakkar, f’dan il-kuntest, li l-obbligu ta’ trasport jimplika li l-passiġġier jasal fid-destinazzjoni finali tiegħu mill-iktar fis possibbli u mhux biss fil-post tal-konnessjoni tiegħu[44]. Minn dan isegwi li t-trasportatur tal-ajru ma jistax validament jallega li huwa “ssodisfa parzjalment” dan l-obbligu.

3. Elementi ta’ interpretazzjoni li għandhom jingħataw lill-qorti tar-rinviju

71. L-elementi ta’ interpretazzjoni li ġejjin huma intiżi li jagħtu lill-qorti tar-rinviju l-gwida neċessarja sabiex hija tkun tista’ tagħmel evalwazzjoni tal-fatti b’mod speċifiku u effikaċi.

72. L-ewwel nett, jeħtieġ li jittieħed inkunsiderazzjoni l-fatt li, iktar ma jkun twil il-ħin li jifred l-avveniment li jikkostitwixxi ċirkustanza straordinarja mill-ħin tal-wasla previst fid-destinazzjoni finali, iktar tkun estiża l-marġni ta’ manuvrar tat-trasportatur tal-ajru. Fi kliem ieħor, jekk huwa jkollu biżżejjed ħin, it-trasportatur jista’ normalment jirrikorri għal diversi soluzzjonijiet sabiex iwassal lill-passiġġier ikkonċernat sad-destinazzjoni finali tiegħu. Min-naħa l-oħra, dawn is-soluzzjonijiet ikunu limitati ħafna, jiġifieri kważi ineżistenti, jekk ma jkollux ħin. Bl-istess mod, jeħtieġ li jittieħed inkunsiderazzjoni l-itinerarju tat-titjira inkwistjoni. L-organizzazzjoni ta’ titjira komposta minn diversi waqfiet, kif inhu dan il-każ, ma timplikax bilfors li d-dewmien imġarrab fuq waħda mill-waqfiet ser jiġi amplifikat wara, minħabba katina ta’ kumplikazzjonijiet. Min-naħa l-oħra, hija tista’ tiftaħ ukoll possibbiltajiet għat-trasportatur tal-ajru, dment li dan jipprevedi riżerva ta’ żmien raġonevolment twila f’kull stadju tal-itinerarju sabiex ikun jista’ jirrikorri, jekk ikun il-każ, għal soluzzjonijiet alternattivi.

73. Kif fakkret il-Qorti tal-Ġustizzja fil-kawża li tat lok għas-sentenza Eglītis u Ratnieks[45], trasportatur tal-ajru raġonevoli huwa kkaratterizzat mill-pjanifikazzjoni tar-riżorsi tiegħu fi żmien xieraq ħalli jkollu ċertu riżerva ta’ żmien sabiex ikun f’pożizzjoni li jsib soluzzjonijiet oħra. L-ippjanar preċiż u razzjonali tal-itinerarji mit-trasportatur tal-ajru jirriżulta għaldaqstant li huwa kruċjali sabiex jipprevjeni d-diffikultajiet u d-diżappunti għall-passiġġieri, ikkaġunati minn kanċellazzjonijiet ta’ titjiriet u dewmien twil, skont l-għan imfittex mill-premessa 12 tar-Regolament Nru 261/2004. Jien naqbel mal-fehma tal-Gvern Portugiż li t-trasportaturi tal-ajru ma għandhomx ikunu inkoraġġuti li jastjenu milli jieħdu l-miżuri neċessarji kollha bil-għan li jeħilsu mir-responsabbiltà tagħhom. Il-qorti tar-rinviju trid għaldaqstant tivverifika jekk it-trasportatur tal-ajru kellux, fil-mument partikolari, soluzzjonijiet alternattivi, fuq livell loġistiku jew tekniku, li setgħu jagħmlu tajjeb jew tal-inqas inaqqsu kunsiderevolment id-dewmien tat-titjira, bħall-użu ta’ ajruplan sostitut[46], l-aċċellerazzjoni tal-veloċità tal-inġenju tal-ajru jew it-trasferiment tal-passiġġier fuq linji tal-ajru oħra, b’waqfa jew mingħajr, operati minnu stess jew minn trasportaturi tal-ajru oħra li jappartjenu mal-istess assoċjazzjoni (f’dan il-każ, “Star Alliance”). Il-fatt li jkun hemm pjan ta’ emerġenza li jippermetti li wieħed jaffaċċja

43 Sentenzi tal-4 ta’ April 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punt 31), u tat-22 ta’ Diċembru 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punt 41).

44 Ara s-sentenza tas-26 ta’ Frar 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, punti 35 u 47).

45 Sentenza tat-12 ta’ Mejju 2011, Eglītis u Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punt 28).

46 Ara l-konklużjonijiet tal-Avukat Ġenerali Sharpston fil-kawża Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punt 47).

l-imprevisti tirriżulta li hija *a fortiori* importanti meta tkun ġiet implimentata sistema ta' rotazzjoni, bl-użu ta' ajruplan wieħed għat-trasport fuq distanza kunsiderevoli, bħal f'dan il-każ bejn Lisbona u Fortaleza. Kif josserva l-Gvern Awstrijak, sistema ta' rotazzjoni kompletament nieqsa minn riżorsi ta' sostenn hija vulnerabbli, peress li tikkaġuna inevitabbilment dewmien fit-titjira sussegwenti magħmula mill-istess ajruplan.

74. Il-qorti tar-rinviju ser ikollha tibbaża l-evalwazzjoni tagħha fuq mezzi probatorji xierqa, b'mod partikolari fuq rapporti tas-sitwazzjoni u ta' analiżi oħra prodotti mit-trasportatur tal-ajru għal dak li jikkonċerna l-perijodu inkwistjoni, li jippermettulha li tifhem aħjar ir-raġunament li fuqhom huwa bbażat l-ippjanar tat-titjiriet. Fl-istadju attwali tar-riflessjonijiet tiegħi, irrid madankollu nirrimarka, l-istess bħall-Gvern Portugiż, li ma deherx li TAP invokat jew ipprovat li ħadet l-iċken miżura matul il-perijodu li ddekorra bejn il-wasla tat-titjira f'Lisbona, fit-22 ta' Awwissu 2017, u t-tlugħ tal-passiġġier fuq it-titjira għal Oslo, fit-23 ta' Awwissu 2017. Jidhirli xieraq li jitħalla f'idejn il-qorti tar-rinviju li tistaqsi lit-trasportatur tal-ajru fuq dan il-punt u teżamina r-raġunijiet li wassluh ma jaħsibx f'metodi ta' trasport alternattiv għal din l-aħħar parti tat-titjira.

4. Risposta għat-tielet domanda

75. Bħala konklużjoni, nipproponi li r-risposta li tingħata għat-tielet domanda preliminari tkun li l-"miżuri raġonevoli" imposti fuq it-trasportatur tal-ajru skont l-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004 għandhom ikunu intiżi li jevitaw il-konsegwenzi tipiċi taċ-ċirkustanzi straordinarji, jiġifieri l-kanċellazzjonijiet u d-dewmien twil tal-wasla tat-titjira. Il-miżuri li jistgħu konkretament jintalbu, f'dan il-kuntest, mingħand it-trasportatur tal-ajru sabiex jevita l-konsegwenzi ta' ċirkustanza straordinarja, jiġifieri f'dan il-każ, dewmien twil, għandhom jiġu evalwati każ b'każ.

76. Il-qorti tar-rinviju għandha tivverifika jekk it-trasportatur tal-ajru kienx ippjana r-riżorsi tiegħu fi żmien xieraq sabiex ikollu riżerva ta' żmien suffiċjenti u jkun f'pożizzjoni li jipprovdi soluzzjonijiet alternattivi, fuq pjan loġistiku jew tekniku, biex jagħmel tajjeb jew tal-inqas inaqqas kunsiderevolment id-dewmien tat-titjira, bħall-użu ta' ajruplan sostitut, l-aċċellerazzjoni tal-veloċità tal-inġenju tal-ajru jew it-trasferiment tal-passiġġier fuq linji tal-ajru oħra, b'waqfa jew mingħajr, operati minnu stess jew minn trasportaturi tal-ajru oħra. Il-qorti tar-rinviju għandha tibbaża l-evalwazzjoni tagħha fuq mezzi ta' prova xierqa, b'mod partikolari fuq rapporti tas-sitwazzjoni u studji oħra mħejjija mit-trasportatur tal-ajru, li jippermettulha tifhem aħjar ir-raġunament li fuqhom huwa bbaża l-ippjanar tat-titjiriet.

VI. Konklużjoni

77. Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet preċedenti, nipproponi li l-Qorti tal-Ġustizzja tirrispondi kif ġej għad-domandi preliminari magħmula mit-Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (il-Qorti Distrettwali ta' Lisbona, il-Portugall):

1. Il-fatt li, matul titjira, passiġġier jigdem passiġġieri oħra u jaggredixxi lill-ekwipaġġ tal-kabina li pprova jikkalmah, b'mod li jiġġustifika, f'għajnejn il-bdot fil-kmand, minħabba raġunijiet ta' sigurtà, devjazzjoni tat-titjira lejn l-ajruport l-iktar qrib sabiex jiżbarka lill-passiġġier inkwistjoni u l-bagalji tiegħu, bl-implikazzjoni li l-imsemmija titjira tasal tard fid-destinazzjoni tagħha, jaqa' taħt il-kunċett ta' "ċirkustanzi straordinarji" imsemmi fl-Artikolu 5(3) tar-Regolament (KE) Nru 261/2004 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-11 ta' Frar 2004 li jistabbilixxi regoli komuni dwar il-kumpens u l-assistenza għal passiġġieri fil-każ li ma jitħallewx jitilgħu u ta' kanċellazzjoni jew dewmien twil ta' titjiriet, u li li jħassar ir-Regolament (KEE) Nru 295/91.

2. Ċirkustanza straordinarja li sseħħ abbord ajruplan li jintuża fil-kuntest ta' sistema ta' rotazzjoni, bħal fil-kawża prinċipali, tiġġustifika, fil-prinċipju, l-eżenzjoni tat-trasportatur tal-ajru mill-obbligu tiegħu li jikkumpensa l-kanċellazzjonijiet jew id-dewmien twil li jirriżultaw bħala konsegwenza,

skont l-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004. It-trasportatur tal-ajru jrid madankollu jkun f'pożizzjoni li juri li huwa ħa l-miżuri kollha ekonomikament raġonevoli sabiex jevita l-kanċellazzjoni jew id-dewmien twil.

3. Il-"miżuri raġonevoli" imposti fuq it-trasportatur tal-ajru skont l-Artikolu 5(3) tar-Regolament Nru 261/2004 għandhom ikunu intiżi li jevitaw il-konsegwenzi tipiċi taċ-ċirkustanzi straordinarji, jiġifieri l-kanċellazzjonijiet u d-dewmien twil tal-wasla tat-titjira. Il-miżuri li jistgħu konkretament jintalbu, f'dan il-kuntest, mingħand it-trasportatur tal-ajru sabiex jevita l-konsegwenzi ta' ċirkustanza straordinarja, jiġifieri f'dan il-każ, dewmien twil, għandhom jiġu evalwati każ b'każ.

   Il-qorti tar-rinviju għandha tivverifika jekk it-trasportatur tal-ajru kienx ippjana r-riżorsi tiegħu fi żmien xieraq sabiex ikollu riżerva ta' żmien suffiċjenti u jkun f'pożizzjoni li jipprovdi soluzzjonijiet alternattivi, fuq pjan loġistiku jew tekniku, biex jagħmel tajjeb jew tal-inqas inaqqas kunsiderevolment id-dewmien tat-titjira, bħall-użu ta' ajruplan sostitut, l-aċċellerazzjoni tal-veloċità tal-inġenju tal-ajru jew it-trasferiment tal-passiġġier fuq linji tal-ajru oħra, b'waqfa jew mingħajr, operati minnu stess jew minn trasportaturi tal-ajru oħra. Il-qorti tar-rinviju għandha tibbaża l-evalwazzjoni tagħha fuq mezzi ta' prova xierqa, b'mod partikolari fuq rapporti tas-sitwazzjoni u studji oħra mħejjija mit-trasportatur tal-ajru, li jippermettulha tifhem aħjar ir-raġunament li fuqhom huwa bbaża l-ippjanar tat-titjiriet.