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

12 ta' Mejju 2021 *

"Rinviju għal deċiżjoni preliminari – Trasport bl-ajru – Konvenzjoni ta' Montréal – Artikolu 17(1) – Responsabbiltà tat-trasportaturi tal-ajru f'każ ta' inċident – Kunċett ta' "inċident" – Inżul bis-saħħa li jkun fil-limiti ta' funzjonament normali tal-ajruplan – Ħsara fuq il-persuna allegatament subita minn passiġġier matul tali nżul – Assenza ta' inċident"

Fil-Kawża C-70/20,

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 tat-30 ta' Jannar 2020, li waslet fil-Qorti tal-Ġustizzja fit-12 ta' Frar 2020, fil-proċedura

YL

vs

Altenrhein Luftfahrt GmbH,

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

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

Avukat Ġenerali: M. Bobek,

Reġistratur: A. Calot Escobar,

wara li rat il-proċedura bil-miktub,

wara li kkunsidrat l-osservazzjonijiet ippreżentati:

– għal Altenrhein Luftfahrt GmbH, minn H. M. Schaflinger, Rechtsanwältin,

– għall-Gvern Finlandiż, minn H. Leppo, bħala aġent,

– għall-Kummissjoni Ewropea, inizjalment minn W. Mölls u N. Yerrell, sussegwentement minn din tal-aħħar, bħala aġenti,

* Lingwa tal-kawża: il-Ġermaniż.

wara li rat id-deċiżjoni, meħuda wara li nstema' l-Avukat Ġenerali, li l-kawża tinqata' mingħajr konklużjonijiet,

tagħti l-preżenti

Sentenza

1 It-talba għal deċiżjoni preliminari tirrigwarda l-interpretazzjoni tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni għall-Unifikazzjoni ta' Ċerti Regoli għat-Trasport Internazzjonali bl-Ajru, konkluża 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-Deċiżjoni tal-Kunsill 2001/539/KE, tal-5 ta' April 2001 (ĠU Edizzjoni Speċjali bil-Malti, Kapitolu 7, Vol. 5, p. 492) (iktar 'il quddiem il-"Konvenzjoni ta' Montréal"), li daħlet fis-seħħ, f'dak li jikkonċerna l-Unjoni Ewropea, fit-28 ta' Ġunju 2004.

2 Din it-talba tressqet fil-kuntest ta' tilwima bejn YL u Altenrhein Luftfahrt GmbH, trasportatur tal-ajru, rigward talba għad-danni mressqa minn YL minħabba ħsara fuq il-persuna allegatament subita matul l-inżul ta' titjira operata minn dan it-trasportatur.

Il-kuntest ġuridiku

Id-dritt internazzjonali

3 It-tielet u l-ħames paragrafu tal-preambolu tal-Konvenzjoni ta' Montréal jipprovdu:

"[L-Istati partijiet jirrikonoxxu] l-importanza li tiġi assigurata l-protezzjoni ta' l-interessi tal-konsumaturi fit-trasport internazzjonali bl-ajru u l-bżonn għal kumpens ekwu bbażat fuq il-prinċipju ta' restituzzjoni;

[…]

[L]-azzjoni kollettiva mill-Istat għal armozzazzjoni u kodifikazzjoni akbar ta' ċerti regoli li jirregolaw it-trasport internazzjonali bl-ajru permezz ta' Konvenzjoni ġdida hija l-mezz l-aktar adegwat biex jiġi akkwistat bilanċ ekwu ta' l-interessi".

4 L-Artikolu 17 tal-Konvenzjoni ta' Montréal, intitolat "Mewt u inġurji tal-passiġġieri – dannu lill-bagalji", jipprovdi, fil-paragrafu 1 tiegħu:

"It-trasportatur huwa responsabbli għad-danni sofferti fil-każ ta' mewt jew inġurji personali [ħsara fuq il-persuna] ta' passiġġier sakemm biss l-inċident li kkawża l-mewt jew l-inġurja seħħ abbord l-ajruplan jew tul xi operazzjonijiet ta' imbark jew żbark."

Id-dritt tal-Unjoni

Ir-Regolament (KE) Nru 2027/97

5 Wara l-firma tal-Konvenzjoni ta' Montréal, ir-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 2027/97 tad-9 ta' Ottubru 1997 dwar ir-responsabbiltà tat-trasportaturi bl-ajru fir-rigward tat-trasport ta' passiġġieri 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").

6 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."

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

"Ir-responsabbiltà ta' trasportatur bl-ajru [tal-Unjoni] fir-rigward ta' passiġġieri u l-bagalji tagħhom tiġi regolata mid-dispożizzjonijiet kollha tal-Konvenzjoni ta' Montreal pertinenti għal din ir-responsabbiltà."

Ir-Regolament (KE) Nru 216/2008

8 L-Artikolu 4(1) tar-Regolament (KE) Nru 216/2008 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-20 ta' Frar 2008 dwar regoli komuni fil-kamp ta' l-avjazzjoni ċivili u li jistabbilixxi Aġenzija Ewropea tas-Sikurezza ta' l-Avjazzjoni, u li jħassar id-Direttiva tal-Kunsill 91/670/KEE, ir-Regolament (KE) Nru 1592/2002 u d-Direttiva 2004/36/KE (ĠU 2008, L 79, p. 1), kif emendat bir-Regolament (KE) Nru 1108/2009 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-21 ta' Ottubru 2009 (ĠU 2009, L 309, p. 51) (iktar 'il quddiem ir-"Regolament Nru 216/2008"), jipprovdi:

"1. Inġenji ta' l-ajru, inkluż kull prodott, parti jew tagħmir installat, li huma:

[…]

b) irreġistrati fi Stat Membru, diment li s-superviżjoni ta' sikurezza regolatorja tagħhom ma tkunx ġiet iddelegata lil pajjiż terz u m'humiex użati minn operatur tal-[Unjoni]; jew

(ċ) irreġistrati f'pajjiż terz u użati minn operatur li s-superviżjoni ta' l-operazzjonijiet tiegħu jiżguraha kwlaunkwe Stat Membru jew użati lejn [l-Unjoni], fiha jew 'l barra minnha minn operatur stabbilit jew residenti [fl-Unjoni]; jew

[…]

għandhom ikunu konformi ma' dan ir-Regolament."

9 L-Artikolu 8 ta' dan ir-regolament, intitolat "Operazzjonijiet ta' l-ajru", jipprevedi fil-paragrafu 1 tiegħu:

"L-operat ta' inġenju tal-ajru msemmi fl-Artikolu 4(1)(b) u (c) għandu jikkonforma mar-rekwiżiti essenzjali kif stabbiliti fl-Anness IV […]"

10 Il-punt 1.b tal-Anness IV tal-imsemmi regolament, intitolat "Ħtiġiet essenzjali għal operazzjonijiet ta' l-ajru msemmijin fl-Artikolu 8" tal-imsemmi regolament, jindika:

"Titjira għandha ssir b'tali mod li jiġu segwiti l-proċeduri operattivi speċifikati fil-Manwal tat-Titjir jew, fejn meħtieġ il-Manwal ta' l-Operazzjonijiet, għall-preparazzjoni u l-eżekuzzjoni tat-titjira. […]"

11 Taħt it-titolu "Limitazzjonijiet ta' prestazzjoni u operazzjoni ta' inġenji ta' l-ajru", il-punt 4 tal-Anness IV tal-istess regolament jipprovdi:

"4.a. Inġenju ta' l-ajru għandu jkun imħaddem skond id-dokumentazzjoni ta' l-airworthiness tiegħu u l-proċeduri operattivi u l-limitazzjonijiet kollha relatati kif espressi fil-manwal tat-titjir tiegħu jew f'dokumentazzjoni ekwivalenti, skond il-każ. Il-manwal tat-titjir jew id-dokumentazzjoni ekwivalenti għandhom ikunu disponibbli għall-ekwipaġġ u miżmuma aġġornata għal kull inġenju ta' l-ajru.

[…]

4.ċ. Titjira m'għandhiex tinbeda jew titkompla ħlief jekk il-prestazzjoni ppjanata ta' l-inġenju ta' l-ajru, b'konsiderazzjoni għall-fatturi kollha li jaffettwaw b'mod sinifikanti l-livell tal-prestazzjoni tiegħu, tippermetti li kull fażi tat-titjira tkunu eżegwita fil-limiti tad-distanzi/żoni u l-ispazju ħieles minn ostakli applikabbli għall-massa operattiva ppjanata. Il-fatturi ta' prestazzjoni li jaffettwaw b'mod sinifikanti t-tlugħ, il-vjaġġ u l-avviċinament/inżul huma, partikolarment:
i) proċeduri operattivi;

[…]
v) id-daqs, iż-żerżieq ta' l-art u l-kondizzjoni taz-zona tat-tlugħ/inżul; […]

[…]

4.ċ.1. Tali fatturi għandhom jiġu kkunsidrati direttament bħala parametri operattivi jew indirettament permezz ta' tolleranzi jew marġni, li jistgħu jiġu pprovduti fl-ippjanar tad-data tal-prestazzjoni, kif xieraq skond it-tip ta' operazzjoni."

12 Ir-Regolament Nru 216/2008 tħassar, b'effett mill-11 ta' Settembru 2018, bir-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 (ĠU 2018, L 212, p. 1). Ir-Regolament 2018/1139 madankollu ma japplikax *ratione temporis* għall-kawża prinċipali.

Il-kawża prinċipali u d-domanda preliminari

13 Fl-20 ta' Marzu 2014, YL ivvjaġġat minn Vjenna (l-Awstrija) lejn Saint-Gall/Altenrhein (l-Isvizzera) fuq titjira operata minn Altenrhein Luftfhart. Hija tallega li ġarrbet ernja tad-disk tas-sinsla minħabba l-inżul.

14 Waqt dan l-inżul, ir-reġistratur tad-data tat-titjira nnota tagħbija vertikali ta' 1.8 *g*. F'dan ir-rigward, il-qorti tar-rinviju tindika li, anki jekk tali nżul jista' jiġi suġġettivament ipperċepit bħala bis-saħħa, dan il-valur għadu jaqa', mill-perspettiva ajrunawtika u b'kunsiderazzjoni wkoll tal-marġni ta' żball, taħt il-limiti ta' funzjonament normali tal-ajruplan inkwistjoni. Fil-fatt, skont l-ispeċifikazzjonijiet tal-manifattur tal-ajruplan, it-tagħbija massima li tista' tiġi sostnuta mill-attrezzatura għall-inżul u mill-komponenti strutturali tal-ajruplan inkwistjoni hija ugwali għal 2 *g*. Dik il-qorti żżid li, minħabba n-natura muntanjuża tal-ambjent li fih jinsab l-ajruport ta' Saint-Gall/Altenrhein, l-inżul bis-saħħa fih huwa iktar sigur mill-inżul wisq artab u li, f'dan il-każ, l-ebda żball tal-bdot ma seta' jiġi kkonstatat.

15 YL ippreżentat rikors quddiem il-Handelsgericht Wien (il-Qorti Kummerċjali ta' Vjenna, l-Awstrija) kontra Altenrhein Luftfhart intiż sabiex tiġi kkonstatata r-responsabbiltà tagħha għad-dannu li hija tallega li ġarrbet, skont l-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, kif ukoll sabiex tikseb il-ħlas ta' somma ta' EUR 68 858, flimkien mal-interessi. Insostenn tar-rikors tagħha, YL issostni li dan l-inżul għandu jiġi kklassifikat bħala wieħed "bis-saħħa" u, b'konsegwenza, bħala inċident, fis-sens ta' din id-dispożizzjoni.

16 Min-naħa l-oħra, Altenrhein Luftfhart issostni li l-imsemmi nżul kien jaqa' taħt il-limiti ta' funzjonament normali tal-ajruplan u li, għaldaqstant, dan huwa avveniment li jseħħ komunement waqt titjira u mhux waqt inċident, fis-sens tal-imsemmija dispożizzjoni.

17 Permezz ta' sentenza tat-23 ta' Jannar 2019, il-Handelsgericht Wien (il-Qorti Kummerċjali ta' Vjenna) ċaħdet dan ir-rikors minħabba li nżul jista' jiġi kklassifikat bħala "inċident" u jwassal għar-responsabbiltà tat-trasportatur tal-ajru, skont l-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, biss jekk ikun eċċezzjonalment bis-saħħa u li dan ma kienx il-każ hawnhekk. Dik il-qorti ddeċidiet li l-avvenimenti li jseħħu komunement waqt titjira, bħal inżul bis-saħħa jew ibbrejkjar f'daqqa, ma jiġġustifikawx l-istabbiliment tar-responsabbiltà tat-trasportatur tal-ajru, peress li passiġġier normalment avżat ikun jaf b'dawn it-tipi ta' avvenimenti u jistenna li dawn jistgħu jseħħu.

18 Permezz ta' sentenza tad-29 ta' April 2019, l-Oberlandesgericht Wien (il-Qorti Reġjonali Superjuri ta' Vjenna, l-Awstrija) ikkonfermat is-sentenza mogħtija fl-ewwel istanza. Filwaqt li ma eskludietx li nżul bis-saħħa jista' eċċezzjonalment jikkostitwixxi inċident, fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, dik il-qorti ddeċidiet li dan jippreżumi li l-valuri limitu speċifikati mill-manifattur tal-ajruplan fir-rigward tat-tagħbija li tista' tiġi sostnuta mill-attrezzatura għall-inżul u mill-komponenti strutturali tal-ajruplan għandhom jinqabżu b'mod ċar. Skont l-istess qorti, inżul li jseħħ normalment, bħal dak inkwistjoni fil-kawża prinċipali, jeskludi l-ipoteżi ta' inċident.

19 Adita b'appell għal reviżjoni kontra dik is-sentenza, ippreżentat minn YL, l-Oberster Gerichtshof (il-Qorti Suprema, l-Awstrija) tqis li nżul bis-saħħa jkun għadu fil-limiti ta' funzjonament normali tal-ajruplan meta t-tagħbija sostnuta mill-attrezzatura għall-inżul u mill-komponenti strutturali tal-ajruplan tibqa' taħt valuri limitu, speċifikati mill-manifattur tal-ajruplan, li lil hinn minnhom

hija meħtieġa spezzjoni teknika tal-ajruplan. Skont dik il-qorti, inżul ikun bis-saħħa meta, kuntrarjament għal inżul artab, ma jiġix assorbit fil-parti l-kbira mill-attrezzatura għall-inżul tal-ajruplan u jiġi pperċepit b'mod ċar mill-passiġġieri.

20 F'dan il-kuntest, l-imsemmija qorti tistaqsi dwar il-kwistjoni jekk inżul bis-saħħa, li jkun għadu fil-limiti ta' funzjonament normali tal-ajruplan ikkonċernat, jistax jiġi kklassifikat bħala "avveniment involontarju li joħloq dannu mhux previst" u, għalhekk, jaqa' taħt il-kunċett ta' "inċident", fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, kif interpretat mill-Qorti tal-Ġustizzja fis-sentenza tagħha tad-19 ta' Diċembru 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 35).

21 Skont l-ewwel approċċ, inżul bis-saħħa li, bħal dak inkwistjoni fil-kawża prinċipali, filwaqt li jkun għadu fil-limiti ta' funzjonament normali tal-ajruplan, iseħħ f'daqqa u b'mod mhux mistenni għall-passiġġier u jwassal, skont dan, għal ħsarat fuq il-persuna, jikkostitwixxi "inċident", fis-sens ta' din id-dispożizzjoni. Il-qorti tar-rinviju għalhekk tqajjem il-kwistjoni dwar jekk il-kriterji msemmija fil-punt preċedenti ta' din is-sentenza għandhomx jiġu evalwati skont il-perspettiva tal-passiġġier ikkonċernat, fis-sens li ma huwiex previst kwalunkwe avveniment li seħħ f'daqqa u li l-passiġġier ma kienx qiegħed jistenna. Skont dik il-qorti, l-użu, fis-sentenza tad-19 ta' Diċembru 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 35), tal-kliem "mhux previst", minflok tal-kelma "imprevedibbli", jidher li jindika li għandu jiġi ddeterminat jekk l-avveniment inkwistjoni kienx previst mill-passiġġier ikkonċernat.

22 Min-naħa l-oħra, skont it-tieni approċċ, inżul bis-saħħa ma jistax jiġi kklassifikat bħala "inċident", fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, ħlief jekk il-valuri limitu speċifikati mill-manifattur tal-ajruplan fir-rigward tat-tagħbija li tista' tiġi sostnuta mill-attrezzatura għall-inżul u mill-komponenti strutturali tal-ajruplan ikkonċernat kienu nqabżu b'mod ċar. Skont tali approċċ, ir-responsabbiltà tat-trasportatur tal-ajru, skont din id-dispożizzjoni, ma tistax tiġi stabbilita fil-każ ta' avvenimenti li jkunu fil-limiti ta' funzjonament normali ta' ajruplan, anki jekk dawn iseħħu f'daqqa u ma jkunux mistennija mill-passiġġier ikkonċernat u jwasslu għal ħsarat fuq il-persuna fir-rigward tiegħu. Jekk, f'każ simili, passiġġier iġġarrab ħsara fuq il-persuna, din ġeneralment tiġi spjegata minn predispożizzjoni partikolari tal-passiġġier ikkonċernat, li ma tistax taqa' taħt ir-responsabbiltà tat-trasportatur tal-ajru.

23 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:

"Inżul bis-saħħa, li madankollu jkun għadu fil-limiti ta' funzjonament normali tal-ajruplan u li matulu passiġġier iġarrab ġrieħi, jikkostitwixxi "inċident" fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-[Konvenzjoni ta' Montréal]?"

Fuq id-domanda preliminari

Fuq l-ammissibbiltà

24 Altenrhein Luftfhart issostni li t-talba għal deċiżjoni preliminari hija inammissibbli, peress li l-ġurisprudenza nazzjonali msemmija mill-qorti tar-rinviju u d-definizzjoni mogħtija mill-Qorti tal-Ġustizzja fis-sentenza tad-19 ta' Diċembru 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127), huma intiżi, essenzjalment, li jadottaw l-istess interpretazzjoni tal-kunċett ta' "inċident", fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal. Għaldaqstant, jeżisti acte clair għall-finijiet

tal-eżitu tal-kawża prinċipali, peress li l-qorti tar-rinviju esponiet u applikat dan il-kunċett b'mod korrett, kif interpretat mill-Qorti tal-Ġustizzja, sabiex tasal għall-konklużjoni li nżul li jkun fil-limiti ta' funzjonament normali ta' ajruplan ma jikkostitwixxix inċident, fis-sens ta' din id-dispożizzjoni.

25 Skont ġurisprudenza stabbilita tal-Qorti tal-Ġustizzja, fil-kuntest tal-kooperazzjoni bejn din tal-aħħar u l-qrati nazzjonali, stabbilita fl-Artikolu 267 TFUE, hija biss il-qorti nazzjonali li quddiemha titressaq il-kawża u li għandha tagħti d-deċiżjoni li għandha tevalwa, fir-rigward taċ-ċirkustanzi partikolari tal-kawża prinċipali, kemm il-ħtieġa ta' deċiżjoni preliminari sabiex tkun f'pożizzjoni li tagħti s-sentenza tagħha kif ukoll ir-rilevanza tad-domandi li hija tagħmel lill-Qorti tal-Ġustizzja. B'konsegwenza, peress li d-domandi magħmula jirrigwardaw l-interpretazzjoni tad-dritt tal-Unjoni, li l-Konvenzjoni ta' Montréal tagħmel parti integrali minnu, il-Qorti tal-Ġustizzja hija, fil-prinċipju, obbligata li tagħti deċiżjoni (sentenza tad-9 ta' Lulju 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punt 20 u l-ġurisprudenza ċċitata).

26 Isegwi li d-domandi dwar l-interpretazzjoni tad-dritt tal-Unjoni magħmula mill-qorti nazzjonali fil-kuntest leġiżlattiv u fattwali li huwa ddefinit bħala li jaqa' taħt ir-responsabbiltà tagħha stess, u li ma huwiex il-kompitu tal-Qorti tal-Ġustizzja li tivverifika l-eżattezza tiegħu, jibbenefikaw minn preżunzjoni ta' rilevanza. Ir-rifjut tal-Qorti tal-Ġustizzja li tiddeċiedi fuq talba mressqa minn qorti nazzjonali huwa possibbli biss jekk ikun jidher b'mod manifest li l-interpretazzjoni mitluba tad-dritt tal-Unjoni ma għandha ebda rabta mar-realtà jew mas-suġġett tal-kawża prinċipali, meta l-problema tkun ta' natura ipotetika jew inkella meta l-Qorti tal-Ġustizzja ma jkollhiex il-punti ta' fatt u ta' liġi neċessarji sabiex tirrispondi b'mod utli għad-domandi li jkunu sarulha (sentenza tad-9 ta' Lulju 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punt 21 u l-ġurisprudenza ċċitata).

27 Minbarra dan, ma huwa bl-ebda mod ipprojbit għal qorti nazzjonali li tagħmel domanda preliminari lill-Qorti tal-Ġustizzja li, fl-opinjoni ta' waħda mill-partijiet fil-kawża prinċipali, ir-risposta ma tħalli l-ebda lok għal dubju raġonevoli. Għalhekk, anki fl-ipoteżi li dan huwa l-każ, din id-domanda ma ssirx għaldaqstant inammissibbli (sentenzi tal-1 ta' Diċembru 2011, Painer, C-145/10, EU:C:2011:798, punti 64 u 65, kif ukoll tad-9 ta' Lulju 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punt 22).

28 F'dan il-każ, peress li ma hemmx dubju li d-domanda magħmula mill-qorti tar-rinviju għas-soluzzjoni tat-tilwima li tressqet quddiemha hija rilevanti u peress li dik il-qorti ppreċiżat li, fil-fehma tagħha, ma hemmx acte clair u li, b'konsegwenza, bħala qorti tal-aħħar istanza, hija obbligata tressaq talba għal deċiżjoni preliminari quddiem il-Qorti tal-Ġustizzja, id-domanda magħmula għandha tiġi ddikjarata ammissibbli.

Fuq il-mertu

29 Permezz tad-domanda tagħha, il-qorti tar-rinviju tistaqsi, essenzjalment, jekk l-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal għandux jiġi interpretat fis-sens li l-kunċett ta' "inċident" previst minn din id-dispożizzjoni jkopri nżul bis-saħħa pperċepit mill-passiġġier ikkonċernat bħala avveniment mhux previst, minkejja li jidħol fil-limiti ta' funzjonament normali tal-ajruplan ikkonċernat.

30 L-ewwel nett, għandu jitfakkar li, b'mod konformi mal-Artikolu 3(1) tar-Regolament Nru 2027/97, ir-responsabbiltà tat-trasportaturi tal-ajru tal-Unjoni fir-rigward tal-passiġġieri u tal-bagalji tagħhom hija rregolata mid-dispożizzjonijiet kollha tal-Konvenzjoni ta' Montréal relatati ma' din ir-responsabbiltà.

31 Bl-istess mod, hija ġurisprudenza stabbilita li trattat internazzjonali, bħall-Konvenzjoni ta' Montréal, għandu jiġi interpretat *in bona fide*, skont is-sens ordinarju li għandu jingħata lit-termini tiegħu fil-kuntest tagħhom u fid-dawl tas-suġġett tiegħu u tal-għan tiegħu, b'mod konformi mad-dritt internazzjonali ġenerali, li jorbot lill-Unjoni, kif ikkodifikat fl-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) (ara, f'dan is-sens, is-sentenzi tad-19 ta' Diċembru 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 31, kif ukoll tad-9 ta' Lulju 2020, Vueling Airlines, C-86/19, EU:C:2020:538, punt 27 u l-ġurisprudenza ċċitata).

32 Mill-formulazzjoni ta-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal jirriżulta li, sabiex ir-responsabbiltà tat-trasportatur tal-ajru tiġi stabbilita, l-avveniment li jkun ikkawża l-mewt jew il-ħsara fuq il-persuna tal-passiġġier għandu jiġi kklassifikat bħala "inċident" u dan ikun ġie prodott abbord l-ajruplan jew matul operazzjonijiet kollha ta' imbark jew ta' żbark.

33 Fis-sentenza tagħha tad-19 ta' Diċembru 2019, Niki Luftfahrt (C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 35), il-Qorti tal-Ġustizzja ppreċiżat li s-sens ordinarju tal-kunċett ta' "inċident" jinftiehem bħala avveniment involontarju, li joħloq dannu u mhux previst.

34 Mill-indikazzjonijiet tal-qorti tar-rinviju, kif imfakkra fil-punti 20 sa 22 ta' din is-sentenza, jirriżulta li din tistaqsi, b'mod partikolari, dwar jekk il-klassifikazzjoni ta' avveniment li joħloq dannu bħala "mhux previst", fis-sens ta' din il-ġurisprudenza u, għaldaqstant, bħala "inċident", fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, għandhiex issir billi tittieħed inkunsiderazzjoni l-perspettiva tal-passiġġier ikkonċernat jew, pjuttost, tal-limiti ta' funzjonament normali tal-ajruplan li abbord tiegħu seħħ dan l-avveniment.

35 Issa, hemm lok li qabelxejn tiġi miċħuda interpretazzjoni tal-kunċetti msemmija fil-punt preċedenti bbażata fuq il-perspettiva ta' kull passiġġier. Sa fejn il-perspettivi u l-aspettattivi jistgħu jvarjaw minn passiġġier għal ieħor, tali interpretazzjoni tista' twassal għal riżultat paradossali, jekk l-istess avveniment kellu jiġi kklassifikat bħala "mhux previst" u, għaldaqstant, bħala "inċident" għal ċerti passiġġieri, iżda mhux għal oħrajn.

36 Barra minn hekk, interpretazzjoni tal-kunċett ta' "inċident" previst fl-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, fis-sens li l-evalwazzjoni tan-natura mhux prevista tal-avveniment inkwistjoni tiddependi biss mill-perċezzjoni tal-passiġġier ikkonċernat fir-rigward ta' dan l-avveniment, tista' testendi dan il-kunċett b'mod irraġonevoli għad-detriment tat-trasportaturi tal-ajru. Għalkemm huwa minnu li, skont it-tielet paragrafu tal-preambolu tal-Konvenzjoni ta' Montréal, l-Istati partijiet tagħha, konxji mill-"importanza li tiġi assigurata l-protezzjoni ta' l-interessi tal-konsumaturi fit-trasport internazzjonali bl-ajru u l-bżonn għal kumpens ekwu bbażat fuq il-prinċipju ta' restituzzjoni", iddeċidew li jipprovdu sistema ta' responsabbiltà oġġettiva tat-trasportaturi tal-ajru, tali sistema timplika, madankollu, hekk kif jirriżulta mill-ħames paragrafu ta' dan il-preambolu, li jinżamm "bilanċ ekwu ta' l-interessi", b'mod partikolari tal-interessi tat-trasportaturi tal-ajru u tal-passiġġieri (ara, f'dan is-sens, is-sentenza tad-19 ta' Diċembru 2019, Niki Luftfahrt, C-532/18, EU:C:2019:1127, punt 36 u l-ġurisprudenza ċċitata).

37 Fir-rigward, min-naħa l-oħra, tar-rekwiżiti essenzjali fil-qasam ta' operat tal-ajruplan ikkonċernat, għandu jitfakkar li, skont il-punt 1.b tal-Anness IV tar-Regolament Nru 216/2008, titjira għandha tiġi eżegwita b'mod konformi mal-proċeduri tal-operat previsti fil-manwal tat-titjira jew, jekk ikun il-każ, fil-manwal tal-operat, għat-tħejjija u għall-eżekuzzjoni tat-titjira. Minbarra dan, il-punt 4.a

ta' dan l-anness jipprovdi li ajruplan għandu jitħaddem b'mod konformi mad-dokumentazzjoni tan-navigabbiltà tiegħu u mal-proċeduri u l-limitazzjonijiet operattivi applikabbli kollha kif espressi fil-manwal tat-titjira approvat tiegħu jew f'kull dokumentazzjoni ekwivalenti, skont il-każ.

38 Barra minn hekk, mill-punt 4.ċ ta' dan l-anness jirriżulta li titjira ma tistax tinbeda jew titkompla ħlief jekk il-prestazzjoni ppjanata tal-ajruplan, b'kunsiderazzjoni tal-fatturi kollha li jaffettwaw b'mod sinjifikattiv il-livell tal-prestazzjoni tiegħu, tippermetti li kull fażi tat-titjira tiġi eżegwita fil-limiti tad-distanzi/żoni u tal-ispazju ħieles minn ostakoli applikabbli għall-massa operattiva ppjanata. Fost il-fatturi ta' prestazzjoni li għandhom effett sinjifikattiv fuq, b'mod partikolari, l-inżul ta' ajruplan hemm, b'mod partikolari, il-proċeduri operattivi kif ukoll id-daqs, ix-xaqliba u l-kundizzjoni taż-żona ta' tluq/inżul. B'mod konformi mal-punt 4.ċ.1. tal-istess anness, dawn il-fatturi ta' prestazzjoni għandhom jiġu kkunsidrati direttament bħala parametri operattivi jew indirettament, permezz tal-applikazzjoni ta' tolleranzi jew ta' marġni, li jistgħu jiġu previsti fl-ippjanar tad-data ta' prestazzjoni tal-ajruplan.

39 L-osservanza tad-dispożizzjonijiet imfakkra fil-punti 37 u 38 ta' din is-sentenza hija intiża sabiex jiġi żgurat inżul imwettaq b'mod konformi mal-proċeduri u mal-limitazzjonijiet applikabbli, indikati fil-manwal tat-titjira tal-ajruplan inkwistjoni, jew kull dokumentazzjoni ta' navigabbiltà ekwivalenti relatata miegħu, u billi jittieħdu inkunsiderazzjoni regoli tal-arti u l-aħjar prattiki fil-qasam tal-operat tal-ajruplani, anki jekk dan l-inżul jiġi pperċepit minn ċerti passiġġieri bħala b'iktar saħħa minn dak li stennew.

40 Għaldaqstant, inżul li ma jaqbiżx il-limiti previsti mill-proċeduri applikabbli għall-ajruplan inkwistjoni, inklużi t-tolleranzi u l-marġni previsti fir-rigward tal-fatturi ta' prestazzjoni li għandhom effett sinjifikattiv fuq l-inżul, u li jiżvolġi b'mod konformi ma' dawn il-proċeduri u billi jittieħdu inkunsiderazzjoni r-regoli tal-arti u l-aħjar prattiki fil-qasam tal-operat tal-ajruplani, ma jistax jitqies bħala "mhux previst" fil-kuntest tal-evalwazzjoni tal-kundizzjoni, stabbilita fl-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, dwar is-seħħ ta' "inċident".

41 F'dan il-każ, hemm lok li jiġi rrilevat li, skont il-qorti tar-rinviju, inżul bis-saħħa fl-ajruport ta' Saint-Gall/Altenrhein, bħal dak li wassal għall-kawża prinċipali, huwa iktar sigur minħabba n-natura muntanjuża tal-ambjent li fih jinsab dan l-ajruport. Dejjem skont dik il-qorti, l-inżul inkwistjoni fil-kawża prinċipali seħħ mingħajr ma seta' jiġi kkonstatat żball tal-bdot, peress li r-reġistratur tad-data tat-titjira nnota tagħbija vertikali ta' 1.8 *g*, valur inqas mil-limitu massimu ta' 2 *g* li, skont l-ispeċifikazzjonijiet tal-manifattur tal-ajruplan, tista' tiġi sostnuta mill-attrezzatura għall-inżul u mill-komponenti strutturali tal-ajruplan ikkonċernat.

42 Issa, bla ħsara għall-verifiki taċ-ċirkustanzi kollha relatati mas-seħħ tal-inżul li wassal għall-kawża prinċipali li hija l-qorti tar-rinviju li għandha tagħmel, inżul li jkun seħħ fil-kundizzjonijiet indikati fil-punt preċedenti ma jistax jitqies bħala inċident, fis-sens tal-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montréal, u, għaldaqstant, jistabbilixxi, abbażi ta' din id-dispożizzjoni, ir-responsabbiltà tat-trasportatur tal-ajru, u dan indipendentement mill-perċezzjoni suġġettiva li passiġġier jista' jkollu.

43 Fid-dawl tal-kunsiderazzjonijiet preċedenti, id-domanda magħmula għandha tiġi risposta li l-Artikolu 17(1) tal-Konvenzjoni ta' Montreal għandu jiġi interpretat fis-sens li l-kunċett ta' "inċident" previst minn din id-dispożizzjoni ma jkoprix inżul li jkun seħħ b'mod konformi mal-proċeduri u mal-limitazzjonijiet operattivi applikabbli għall-ajruplan inkwistjoni, inklużi t-tolleranzi u l-marġni previsti fir-rigward tal-fatturi ta' prestazzjoni li għandhom effett

sinjifikattiv fuq l-inżul, kif ukoll billi jittieħdu inkunsiderazzjoni regoli tal-arti u l-aħjar prattiki fil-qasam tal-operat tal-ajruplani, anki jekk il-passiġġier ikkonċernat jipperċepixxi dan l-inżul bħala avveniment mhux previst.

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 dik 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 jitħallsu 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, konkluża 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-Deċiżjoni tal-Kunsill 2001/539/KE, tal-5 ta' April 2001, għandu jiġi interpretat fis-sens li l-kunċett ta' "inċident" previst minn din id-dispożizzjoni ma jkoprix inżul li jkun seħħ b'mod konformi mal-proċeduri u mal-limitazzjonijiet operattivi applikabbli għall-ajruplan inkwistjoni, inklużi t-tolleranzi u l-marġni previsti fir-rigward tal-fatturi ta' prestazzjoni li għandhom effett sinjifikattiv fuq l-inżul, kif ukoll billi jittieħdu inkunsiderazzjoni regoli tal-arti u l-aħjar prattiki fil-qasam tal-operat tal-ajruplani, anki jekk il-passiġġier ikkonċernat jipperċepixxi dan l-inżul bħala avveniment mhux previst.

Firem