



# Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL  
PRIIT PIKAMÄE  
prezentate la 27 februarie 2020<sup>1</sup>

**Cauza C-74/19**

**LE**  
**împotriva**  
**Transportes Aéreos Portugueses SA**

[cerere de decizie preliminară formulată de Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa – Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 18 (Tribunalul de Arondisment din Lisabona – Secția civilă din Lisabona – Judecător 18, Portugalia)]

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 5 alineatul (3) – Articolul 7 alineatul (1) – Drept la compensație – Scutire – Noțiunea de «împrejurări excepționale» – Comportament perturbator al unui pasager – Noțiunea de «măsuri rezonabile» pentru a evita o împrejurare excepțională sau consecințele unei astfel de împrejurări”

## I. Introducere

1. În prezenta cauză având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE, Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunalul de Arondisment din Lisabona, Portugalia) sesizează Curtea cu trei întrebări preliminare cu privire la interpretarea noțiunii de „împrejurări excepționale” menționate la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91<sup>2</sup>.
2. Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între LE (denumit în continuare „pasagerul reclamant”), pe de o parte, și Transportes Aéreos Portugueses SA (denumită în continuare „TAP”), un transportator aerian, pe de altă parte, cu privire la refuzul acestuia din urmă de a achita o compensație acestui pasager, al cărui zbor a avut o întârziere prelungită. TAP invocă în acest scop „împrejurări excepționale”, în sensul dispoziției sus-menționate, care ar fi legate de comportamentul perturbator al unui alt pasager prezent la bordul aeronavei destinate să asigure transportul pe linia aeriană în cauză.
3. Instanța de trimitere ridică problema dacă comportamentul menționat, care, potrivit aprecierii comandantului aeronavei, ar fi pus în pericol securitatea la bord și ar fi făcut necesară o escală neprevăzută în scopul debarcării pasagerului turbulent, constituie o „împrejurare excepțională”. În plus, instanța de trimitere se întreabă dacă transportatorul aerian poate invoca aceste „împrejurări

<sup>1</sup> Limba originală: franceza.

<sup>2</sup> JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218.

excepționale” chiar dacă nu au avut loc pe parcursul zborului rezervat de pasagerul reclamant, ci pe parcursul zborului anterior asigurat de același avion. În sfârșit, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă în speță transportatorul aerian a luat toate măsurile rezonabile pentru a evita o întârziere la sosire.

## II. Cadrul juridic

### A. Dreptul internațional

4. Convenția referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor (denumită în continuare „Convenția de la Tokyo”)<sup>3</sup> a fost semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963 și a intrat în vigoare la 4 decembrie 1969.

5. Articolul 1 paragraful 1 literele (a) și (b) din Convenția de la Tokyo prevede:

„1. Prezenta convenție se aplică:

- a) infracțiunilor;
- b) actelor care, constituind sau nu infracțiuni, pot compromite sau compromit securitatea aeronavei sau a persoanelor ori a bunurilor de la bord sau compromit ordinea și disciplina la bord.

[...]”

6. Articolul 6 din această convenție prevede:

„1. Atunci când comandantul de aeronavă are motive justificate să creadă că o persoană a săvârșit sau este pe cale de a săvârși la bord o infracțiune sau un act din cele prevăzute în articolul 1 paragraful 1, el poate să ia, în legătură cu această persoană, măsurile rezonabile, inclusiv măsurile de constrângere, care sunt necesare:

- a) pentru a asigura securitatea aeronavei sau a persoanelor ori a bunurilor la bord;
- b) pentru a menține ordinea și disciplina la bord;
- c) pentru a-i permite să predea acea persoană autorităților competente sau să o debarce conform prevederilor prezentului titlu.

2. Comandantul de aeronavă poate pretinde sau autoriza ajutorul celorlalți membri ai echipajului și, fără dreptul de a-l impune, poate solicita sau autoriza concursul pasagerilor, în vederea aplicării măsurilor de constrângere pe care este în drept să le ia. Orice membru din echipaj sau orice pasager poate, de asemenea, fără o astfel de autorizare să ia măsuri preventive raționale, dacă are motive să creadă că o acțiune în acest sens este imediat necesară pentru a asigura securitatea aeronavei sau a persoanelor ori a bunurilor la bord.”

3 RTNU, vol. 704, p. 219. În prezent, ea numără 186 de state contractante.

7. Articolul 8 paragraful 1 din convenția menționată prevede:

„Atunci când comandantul de aeronavă are motive justificate să creadă că o persoană a săvârșit sau este pe cale de a săvârși la bord un act prevăzut în articolul 1 paragraful 1 b), el poate debarca această persoană pe teritoriul oricărui stat unde aterizează aeronava, dacă această măsură este necesară în scopurile vizate de articolul 6 paragraful 1 a) și b).”

## ***B. Dreptul Uniunii***

### *1. Regulamentul nr. 261/2004*

8. Considerentele (1), (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 enunță:

„(1) Măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor. De asemenea, ar trebui să se ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.

[...]

(14) În conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin operatorilor de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. Astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului de transport aerian.

(15) Ar trebui să se considere că există circumstanțe extraordinare în cazul în care impactul unei decizii de gestionare a traficului aerian asupra unei anumite aeronave dintr-o anumită zi cauzează o întârziere prelungită, o întârziere de o noapte sau anularea unuia sau mai multor zboruri ale aeronavei respective, în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile de către operatorul de transport aerian în cauză, în scopul evitării întârzierilor sau anularilor.”

9. Sub titlul „Anularea zborului”, articolul 5 alineatele (1) și (3) din acest regulament prevede:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasager[ii] în cauză trebuie:

[...]

(c) să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7 [...]

[...]

(3) Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 în cazul în care poate face dovada că anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.”

10. Sub titlul „Dreptul la compensație”, articolul 7 din regulamentul menționat prevede la alineatul (1):

„Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

- (a) 250 [de euro] pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin;
- (b) 400 [de euro] pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;
- (c) 600 [de euro] pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută datorită refuzului la îmbarcare sau anulării zborului.”

## 2. Regulamentul (UE) nr. 376/2014

11. Articolul 2 punctul 7 din Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului din 3 aprilie 2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, de modificare a Regulamentului (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului și de abrogare a Directivei 2003/42/CE a Parlamentului European și a Consiliului, și a Regulamentelor (CE) nr. 1321/2007 și (CE) nr. 1330/2007 ale Comisiei<sup>4</sup>, prevede:

„În sensul prezentului regulament, se aplică următoarele definiții:

[...]

7. «eveniment» înseamnă orice eveniment legat de siguranță care pune în pericol sau care, dacă nu este remediat sau abordat, ar putea pune în pericol o aeronavă, ocupanții acesteia sau orice altă persoană și include în special accidente și incidentele grave;”

12. Articolul 4 alineatul (1) litera (a) din acest regulament prevede:

„(1) Evenimentele care pot reprezenta un risc semnificativ pentru siguranța aviației și care sunt cuprinse în următoarele categorii sunt raportate de persoanele enumerate la alineatul (6) prin sistemele de raportare obligatorie a evenimentelor în temeiul prezentului articol:

- (a) evenimente legate de funcționarea aeronavei, cum ar fi:
  - (i) evenimente legate de coliziuni;
  - (ii) evenimente legate de decolare și aterizare;
  - (iii) evenimente legate de combustibil;
  - (iv) evenimente survenite în timpul zborului;
  - (v) evenimente legate de comunicații;
  - (vi) evenimente legate de vătămări, situații de urgență și alte situații critice;
  - (vii) incapacitatea echipajului și alte evenimente legate de echipaj;

<sup>4</sup> JO 2014, L 122, p. 18.

(viii) condițiile meteorologice sau evenimente legate de securitate;”

### 3. Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018

13. Articolul 1 din Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018 al Comisiei din 29 iunie 2015 de stabilire a unei liste de clasificare a evenimentelor de aviație civilă care trebuie raportate în mod obligatoriu în conformitate cu Regulamentul (UE) nr. 376/2014 al Parlamentului European și al Consiliului<sup>5</sup> prevede:

„Clasificarea detaliată a evenimentelor la care trebuie să se facă referire în cazul raportării, prin intermediul sistemelor de raportare obligatorie, a evenimentelor menționate la articolul 4 alineatul (1) din [Regulamentul nr. 376/2014] este stabilită în anexele I-V la prezentul regulament.”

14. În domeniul securității, punctul 6 alineatul (2) din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare 2015/1018 enunță, în calitate de „evenimentele menționate la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 376/2014”, „[d]ificultatea de a controla pasageri în stare de ebrietate, violenți sau nedisciplinați”.

### 4. Regulamentul (UE) 2018/1139

15. Punctul 3 litera (g) din anexa V la Regulamentul (UE) 2018/1139 al Parlamentului European și al Consiliului din 4 iulie 2018 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației, de modificare a Regulamentelor (CE) nr. 2111/2005, (CE) nr. 1008/2008, (UE) nr. 996/2010, (UE) nr. 376/2014 și a Directivelor 2014/30/UE și 2014/53/UE ale Parlamentului European și ale Consiliului, precum și de abrogare a Regulamentelor (CE) nr. 552/2004 și (CE) nr. 216/2008 ale Parlamentului European și ale Consiliului și a Regulamentului (CEE) nr. 3922/91 al Consiliului<sup>6</sup> prevede că „pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile necesare în vederea reducerii la minimum a consecințelor pe care un comportament perturbator al pasagerilor le poate avea asupra zborului”.

16. Punctul 7.3 din aceeași anexă prevede că, „[i]ntr-o situație de urgență care pune în pericol operarea sau siguranța aeronavei și/sau a persoanelor aflate la bord, pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile pe care le consideră necesare în interesul siguranței. Atunci când aceste măsuri presupun încălcarea reglementărilor sau a procedurilor locale, pilotul comandant trebuie să fie responsabil de informarea fără întârziere a autorității locale competente”.

## III. Situația de fapt, procedura în litigiul principal și întrebările preliminare

17. Astfel cum reiese din motivele cererii de decizie preliminară, împrejurările de fapt prezentate în cele ce urmează se află la originea litigiului cu care este sesizată instanța de trimitere. Pasagerul reclamant a rezervat un zbor cu TAP cu plecare din Fortaleza (Brazilia) și sosire la Oslo (Norvegia), cu o escală la Lisabona (Portugalia), corespondență care era operată de aceeași companie aeriană. În ceea ce privește prima etapă a zborului, conexiunea cu plecare din Fortaleza și sosire la Lisabona, decolarea era prevăzută la 21 august 2017, la ora 23.05, iar aterizarea pe aeroportul din Lisabona la 22 august, la ora 10.15. A doua etapă a zborului, pe ruta Lisabona-Oslo, trebuia să se încheie cu aterizarea pe aeroportul de destinație la 22 august 2017, la ora 18.10.

<sup>5</sup> JO 2015, L 163, p. 1.

<sup>6</sup> JO 2018, L 212, p. 1.

18. Înainte de a asigura prima etapă a zborului, avionul prevăzut de TAP trebuia să efectueze un zbor cu plecare din Lisabona și sosire la Fortaleza. Însă, pe parcursul zborului menționat, din motive de siguranță, avionul a trebuit să fie deviat către Las Palmas (Spania) pentru debarcarea unui pasager turbulent care mușcase un pasager și atacase mai mulți pasageri, precum și pe membrii echipajului care încercaseră să îl calmeze. În consecință, zborul cu destinația Fortaleza a avut o întârziere de patru ore și optsprezece minute, ceea ce a determinat întârzierea zborului următor, care trebuia asigurat de același avion, care a aterizat în cele din urmă la Lisabona la 22 august 2017, la ora 13.33.

19. Din cauza întârzierii din prima etapă a zborului, pasagerul reclamant a pierdut zborul de legătură cu plecare din Lisabona și destinația Oslo. Având în vedere că TAP nu asigură decât un zbor pe zi pe ruta Lisabona-Oslo, pasagerul reclamant a trebuit să aștepte zborul următor, prevăzut pentru a doua zi, ceea ce a condus la sosirea acestuia pe aeroportul de destinație cu o întârziere de peste 24 de ore.

20. Pasagerul reclamant a solicitat din partea TAP plata unei compensații în valoare de 600 de euro, în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 7 alineatul (1) litera (c) din acest regulament. TAP a refuzat să îi plătească o compensație pentru motivul că întârzierea prelungită a fost cauzată de o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, a cărei apariție o exonera de obligația de a plăti pasagerilor săi compensația datorată în temeiul regulamentului menționat. În ceea ce privește pasagerul reclamant, acesta consideră că „împrejurarea excepțională” survenită în speță nu justifică faptul că acesta a ajuns pe aeroportul de destinație cu o întârziere de peste 24 de ore.

21. Având îndoieli cu privire la interpretarea dreptului Uniunii, Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunalul de Arondisment din Lisabona) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări:

- „1) Noțiunea «circumstanțe excepționale», la care face referire considerentul (14) al Regulamentului [nr. 261/2004], acoperă situația în care, în timpul unui zbor, un pasager mușcă alți pasageri și atacă membrii echipajului care au încercat să îl calmeze, motiv pentru care, conform comandantului aeronavei, a fost necesară devierea avionului către aeroportul cel mai apropiat în vederea debarcării pasagerului respectiv și a bagajului său, ceea ce a determinat ajungerea la destinație cu întârziere?
- 2) Compania aeriană poate fi exonerată de răspundere pentru decolarea cu întârziere a unui avion pentru zborul de întoarcere în care s-a îmbarcat pasagerul care a formulat plângere (în prezent reclamant), ca urmare a unei «circumstanțe excepționale» care are loc în timpul zborului precedent, la ducere, al aceluiași avion?
- 3) Compania aeriană (în prezent pârâtă) a adoptat toate măsurile rezonabile, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, fără să se poată împiedica însă întârzierea, în cazul în care a analizat situația și a concluzionat că prin trimiterea unui alt avion nu s-ar fi evitat întârzierea deja existentă și a redirecționat pasagerul (în prezent reclamant) către un zbor de legătură din ziua următoare deoarece aceasta opera un singur zbor zilnic către destinația finală a pasagerului?”

#### **IV. Procedura în fața Curții**

22. Decizia de trimitere din 21 ianuarie 2019 a fost primită la grefa Curții la 31 ianuarie 2019.

23. Guvernele portughez, german, austriac și polonez, precum și Comisia Europeană au depus observații scrise în termenul prevăzut la articolul 23 din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene.

24. Prin măsura de organizare a procedurii din data de 8 octombrie 2019, Curtea a adresat întrebări în vederea unor răspunsuri scrise tuturor părților și persoanelor interesate. De asemenea, Curtea a solicitat informații Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AESA), în temeiul articolului 24 alineatul (2) din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene, și a invitat-o să participe la ședință. Observațiile scrise cu privire la întrebările care fac obiectul respectivelor măsuri de organizare a procedurii au fost depuse în termenul acordat.

25. În ședința din 5 decembrie 2019, mandatarii *ad litem* ai TAP, ai guvernelor portughez, german și francez, ai AESA, precum și ai Comisiei au prezentat observații.

## V. Analiza juridică

### A. Considerații introductive

26. Protecția pasagerilor care călătoresc pe cale aeriană în Uniunea Europeană face obiectul unui regulament care are ca efect armonizarea în mare parte a normelor privind compensarea și asistența pasagerilor în cazul refuzului imbarcării și anulării sau al întârzierii prelungite a unui zbor. Regulamentul nr. 261/2004 conține dispoziții care detaliază drepturile pasagerilor în raport cu companiile aeriene. În funcție de situația lor, pasagerii pot avea dreptul la compensație, la obținerea unei asistențe sub forma unui drept la rambursare sau la schimbarea rutei ori să beneficieze de sprijinul oferit de transportatorul aerian. Acestea fiind spuse, dreptul la compensație pentru motivul unei întârzieri prelungite a zborului, și anume o întârziere egală sau mai mare de trei ore, în temeiul articolului 7 din acest regulament<sup>7</sup>, este cel care se află în centrul cauzei principale, astfel cum se arată în introducerea la prezentele concluzii.

27. Regulamentul nr. 261/2004 are de asemenea ca efect să armonizeze normele care permit companiilor aeriene să fie exonerate de răspundere față de pasageri în cazuri specifice. Operatorul de transport aerian care se află într-o situație care generează, în principiu, un drept la compensație se poate opune în mod valabil acestei obligații, invocând articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, cu condiția să poată dovedi că anularea se datorează unor „împrejurări excepționale” care nu ar fi putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile<sup>8</sup>. Va reveni instanței de trimitere să determine dacă această situație este valabilă în cauza principală, luând în considerare răspunsurile pe care Curtea le va oferi la întrebările preliminare.

28. Astfel, prin adoptarea unui regulament cu dispoziții detaliate legiuitorul Uniunii a ales un instrument legislativ care nu necesită măsuri de transpunere sau de executare la nivel național<sup>9</sup>. La fel cum regulamentul este obligatoriu în toate elementele sale și se aplică direct în toate statele membre, interpretarea dată de Curte cu privire la acesta trebuie să fie aplicată de instanțele naționale. În această privință trebuie subliniată importanța cooperării dintre Curte și instanțele naționale, întrucât aceasta a permis Curții să ofere clarificări utile cu privire la interpretarea Regulamentului

7 A se vedea Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 61), Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții (C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 40), precum și Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 19, precum și jurisprudența citată).

8 A se vedea Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 19).

9 Mittwoch, A.-C., *Vollharmonisierung und Europäisches Privatrecht*, Berlin, 2013, p. 12, indică faptul că legiuitorul Uniunii utilizează rar regulamentul ca instrument de armonizare a dreptului privat, Regulamentul nr. 261/2004 constituind astfel o excepție notabilă. Autorul include, pe de altă parte, jurisprudența Curții printre instrumentele de armonizare (nelegislative) din acest domeniu al dreptului.

nr. 261/2004<sup>10</sup>. Aceste schimburi, care au generat deja o jurisprudență abundentă, erau necesare în special din cauza impreciziei câtorva dispoziții din regulamentul menționat, mai ales a noțiunii de „împrejurări excepționale”<sup>11</sup>, precum și a lacunelor juridice existente. Pentru a remedia aceste neajunsuri, legiuitorul a optat pentru lansarea unei proceduri de revizuire a acestui act juridic, care încă este în curs<sup>12</sup>. În acest context, va reveni din nou Curții responsabilitatea de a-și asuma rolul principal în dezvoltarea dreptului Uniunii. În ceea ce ne privește, vom analiza întrebările preliminare în prezentele concluzii în ordinea în care au fost adresate de instanța de trimitere.

## **B. Cu privire la prima întrebare**

### *1. Comportamentul violent al unui pasager ca risc pentru siguranța aviației*

29. Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă actele de agresiune fizică, astfel cum sunt descrise în prezentele concluzii, săvârșite în timpul zborului de către un pasager față de alți pasageri, precum și față de membri ai echipajului pot fi considerate „împrejurări excepționale”.

30. Textul propriu-zis al Regulamentului nr. 261/2004 nu conține nicio definiție legală a acestei noțiuni. Totuși, a doua teză a considerentului (14) al regulamentul menționat furnizează anumite indicații. Astfel, asemenea împrejurări se pot produce în special în caz de „riscuri legate de siguranță”<sup>13</sup>. Cu toate acestea, se pune problema identificării riscurilor legate de siguranță care pot constitui împrejurări excepționale în domeniul specific al transportului aerian de pasageri.

31. În opinia noastră, analiza acestei întrebări necesită o interpretare care ține seama de cadrul juridic aplicabil în domeniul în cauză<sup>14</sup>. Regulamentul nr. 261/2004 nu poate fi interpretat făcând abstracție de contextul politic, socio-economic și tehnologic în care a fost adoptat, precum și de evoluțiile normative care au intervenit ulterior în acest domeniu<sup>15</sup>. Această abordare, care completează celelalte metode de

10 A se vedea Comunicarea Comisiei privind Orientările interpretative referitoare la Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și la Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului (JO 2016, C 214, p. 5), din care rezultă că „[j]urisprudența a avut un impact decisiv asupra interpretării regulamentulului”. Prin orientările interpretative, care constituie, în principiu, un rezumat al jurisprudenței, Comisia își propune „să explice mai clar o serie de dispoziții incluse în textul regulamentulului, în special în lumina jurisprudenței Curții, astfel încât normele actuale să poată fi puse în aplicare într-un mod mai eficient și mai consecvent”.

11 Chatzipanagiotis, 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, nr. 4 și 5, p. 434.

12 A se vedea propunerea de Regulament al Parlamentului European și al Consiliului de modificare a Regulamentului nr. 261/2004, precum și a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora [COM(2013) 130 final] din 13 martie 2013.

13 Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 21), și Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 21).

14 Trebuie arătat că, chiar dacă, pe plan formal, instanța de trimitere și-a limitat prima întrebare preliminară la interpretarea considerentului (14) al Regulamentului nr. 261/2004, o asemenea împrejurare nu împiedică Curtea să îi furnizeze toate elementele de interpretare a dreptului Uniunii care pot fi utile pentru soluționarea cauzei cu care este sesizată, indiferent dacă această instanță s-a referit sau nu la acestea în enunțul întrebărilor sale (a se vedea Hotărârea din 29 octombrie 2015, Nagy, C-583/14, EU:C:2015:737, punctele 20 și 21, și Hotărârea din 21 martie 2019, Mobit și Autolinee Toscane, C-350/17 și C-351/17, EU:C:2019:237, punctul 35).

15 Riesenhuber, K., *Europäische Methodenlehre*, ediția a doua, Berlin, 2010, paragraful 18, punctul 20 și următoarele, subliniază importanța interpretării contextuale a standardelor care se bazează pe ideea de „unitate a limbajului juridic” și menționează cu titlu de exemplu Hotărârea din 18 decembrie 2008, Andersen (C-306/07, EU:C:2008:743, punctul 40 și următoarele). A se vedea de asemenea Concluziile avocatului general Tanchev prezentate în cauza Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, punctul 69), în care acesta se bazează pe o analiză care include alte acte din legislația secundară în domeniul transportului aerian.



interpretare recunoscute în jurisprudența Curții<sup>16</sup>, ne va permite să identificăm riscurile recunoscute de legiuitorul Uniunii în actualul stadiu de evoluție a transportului aerian de pasageri. Acest lucru va permite de asemenea Curții să interpreteze articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 în armonie cu celelalte acte relevante, contribuind astfel la unitatea ordinii juridice a Uniunii.

32. Rezultă din analiza tuturor actelor juridice relevante care reglementează transportul aerian de pasageri că legiuitorul Uniunii acordă o importanță deosebită siguranței, însuși Regulamentul nr. 261/2004 prevăzând, la articolul 2 litera (j), că refuzul pasagerilor la îmbarcare poate fi justificat pentru cerințe „de siguranță sau securitate”. Observăm că formularea acestei dispoziții nu exclude ca riscul la care aceasta se referă să fie imputabil comportamentului violent al unui pasager.

33. Trebuie menționat de asemenea Regulamentul nr. 376/2014 privind raportarea, analiza și acțiunile subsecvente cu privire la evenimentele de aviație civilă, precum și actele juridice conexe. Regulamentul de punere în aplicare 2015/1018 stabilește o listă care clasifică evenimentele care pot prezenta un risc semnificativ pentru siguranța aviației, care trebuie notificate de către profesioniștii din aviație, în conformitate cu Regulamentul nr. 376/2014. Punctul 6 alineatul (2) din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare 2015/1018 menționează ca evenimente în legătură cu securitatea în timpul funcționării aeronavei „[d]ificultatea de a controla *pasageri* în stare de ebrietate, *violenți* sau nedisciplinați”. În consecință, trebuie observat că dreptul Uniunii consideră în mod expres că un comportament violent al unui pasager față de alți ocupanți ai aeronavei, cum ar fi cel constatat în cauza principală, constituie un risc semnificativ care dă naștere unei obligații de notificare a autorităților competente.

34. Regulamentul 2018/1139 privind normele comune în domeniul aviației civile și de înființare a Agenției Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației este de asemenea relevant în acest context, deoarece conferă un rol central pilotului comandant, încredințându-i, la punctul 1.3 din anexa V la acest regulament, responsabilitatea pentru „siguranța aeronavei, precum și [pentru] siguranța tuturor membrilor echipajului, a pasagerilor și a încărcăturii aflate la bord”. Considerăm că dispoziția cuprinsă la punctul 3 litera (g) din anexa V la acest regulament este deosebit de relevantă, întrucât aceasta prevede că „pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile necesare în vederea reducerii la minimum a consecințelor pe care *un comportament perturbator al pasagerilor* le poate avea asupra zborului”. Punctul 7.3 din aceeași anexă arată că, „[î]ntr-o situație de urgență care pune în pericol operarea sau siguranța aeronavei și/sau a *persoanelor aflate la bord*”, pilotul comandant trebuie să ia toate măsurile pe care le consideră necesare în interesul siguranței. Menționăm că această dispoziție este redactată în termeni suficient de generali pentru a putea califica agresiunea fizică a unui pasager împotriva altor persoane aflate la bordul unei aeronave într-un caz precum cel prezentat în speță drept un risc pentru siguranța aviației.

35. La nivelul dreptului internațional trebuie menționată Convenția de la Tokyo, la care toate statele membre sunt părți contractante, dar nu și Uniunea. Deși, spre deosebire de alte instrumente ale dreptului internațional care reglementează chestiuni referitoare la transportul aerian<sup>17</sup>, această convenție nu face parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii, în lipsa unei transpuneri explicite

16 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, în ceea ce privește interpretarea dispozițiilor dreptului Uniunii, trebuie să se țină seama nu numai de formularea acestora, ci și de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte și de contextul lor (a se vedea Hotărârea din 16 iulie 2015, *Maistrellis*, C-222/14, EU:C:2015:473, punctul 30, și Hotărârea din 21 martie 2018, *Klein Schiphorst*, C-551/16, EU:C:2018:200, punctul 34).

17 A se vedea în special Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999 (*RTNU*, vol. 2242, p. 369), semnată de Comunitatea Europeană și aprobată de aceasta prin Decizia Consiliului 2001/539/CE din 5 aprilie 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112, denumită în continuare „Convenția de la Montreal”). Acesta a intrat în vigoare, în ceea ce privește Uniunea, la 28 iunie 2004 și a fost transpusă prin Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente (JO 1997, L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170). În consecință, Convenția de la Montreal este parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii (a se vedea Hotărârea din 22 noiembrie 2012, *Espada Sánchez* și alții, C-410/11, EU:C:2012:747, punctul 20).

care ar reflecta un eventual transfer de competențe ale statelor membre către Uniune<sup>18</sup>, nu este mai puțin adevărat că anumite paralelisme de ordin normativ dezvăluie o convingere juridică comună. În consecință, considerăm că este permisă recurgerea la Convenția de la Tokyo ca instrument de referință pentru interpretarea dreptului Uniunii. Conform articolului 1 paragraful 1, această convenție se aplică „*infracțiunilor*”, precum și „*actelor care, constituind sau nu infracțiuni, pot compromite sau compromit securitatea aeronavei sau a persoanelor ori a bunurilor de la bord sau compromit ordinea și disciplina la bord*”. La fel ca dispozițiile sus-menționate din Regulamentul 2018/1139, articolul 6 paragraful 1 din convenția menționată autorizează pilotul comandant de aeronavă să ia măsurile rezonabile, inclusiv măsurile de constrângere care sunt necesare pentru „a asigura *securitatea aeronavei sau a persoanelor ori a bunurilor la bord*”, atunci când acesta are motive justificate să creadă „că o persoană a săvârșit sau este pe cale de a săvârși la bord o *infracțiune sau un act din cele prevăzute în articolul 1 paragraful 1*”<sup>19</sup>. Considerăm că criteriile pentru o aplicare a Convenției de la Tokyo ca instrument de referință în scopul interpretării sunt îndeplinite în speță, dat fiind că agresiunea fizică constituie, cu excepția unor cazuri, un act care poate fi pedepsit cu o sancțiune penală conform legilor penale ale statelor membre ale Uniunii.

36. Din aceste elemente rezultă că, în măsura în care dreptul Uniunii și dreptul internațional califică drept risc important pentru siguranța aviației comportamentul violent al unui pasager față de alți pasageri și față de membri ai echipajului, precum cel în discuție în speță, nu poate fi exclus de la bun început că situația descrisă constituie o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

## 2. Analiza caracterului excepțional din perspectiva criteriilor stabilite de jurisprudență

37. Desigur, astfel cum a arătat deja Curtea în jurisprudența sa, nu toate „riscurile legate de siguranță”, precum celelalte împrejurări menționate în considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004, sunt de natură să constituie „împrejurări excepționale” care pot conduce la exonerarea de responsabilitate a transportatorului aerian<sup>20</sup>. Trebuie avut în vedere că, în măsura în care conduce la o derogare de la norma obișnuită, și anume plata unei compensații, care răspunde obiectivului protecției consumatorilor, noțiunea de „împrejurări excepționale” menționată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretată strict<sup>21</sup>.

18 Uniunea este obligată printr-o convenție internațională pe care nu a încheiat-o atunci când își asumă competențele exercitate anterior de statele membre în domeniul de aplicare al acestei convenții (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 octombrie 2009, Bogiatzi, C-301/08, EU:C:2009:649, punctul 33, și Hotărârea din 21 decembrie 2011, Air Transport Association of America și alții, C-366/10, EU:C:2011:864, punctul 63).

19 Mendes de Leon, P., „Introduction to Air Law”, Alphen aan den Rijn, 2017, p. 514, și 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, nr. 3, p. 237, arată că Convenția de la Tokyo abordează problema „pasagerului turbulent”. Aceștia explică faptul că convenția menționată nu conține nicio definiție a conceptului de „infracțiune”, a cărei interpretare este lăsată în sarcina dreptului național. Autorii reamintesc că Organizația Internațională a Aviației Civile (OIA) [în limba engleză, „International Civil Aviation Organization” (ICAO)] a adoptat îndrumări cu privire la aspectele legale ale problemei pasagerilor indisciplinați/turbulenți („ICAO circular 288: Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers”), din care reiese că orice agresiune asupra echipajului de cabină și asupra celorlalți pasageri trebuie să fie considerată o „infracțiune” în sensul convenției menționate. Aceștia menționează de asemenea Protocolul de la Montreal din 4 aprilie 2014 de modificare a Convenției de la Tokyo, semnat de toate statele membre ale Uniunii, care încurajează statele semnatare să inițieze proceduri împotriva actelor considerate a fi cele mai grave, și anume cele în care o persoană de la bord comite sau amenință cu săvârșirea unui act de violență împotriva unui membru al echipajului sau refuză să se supună instrucțiunilor comandantului de bord.

20 Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 22), Hotărârea din 17 aprilie 2018, Krüsemann și alții (C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17 și C-290/17-C-292/17, EU:C:2018:258, punctul 34), precum și Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 20).

21 Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 17).

38. Potrivit unei jurisprudențe constante, această noțiune necesită mai degrabă îndeplinirea a două condiții cumulative, și anume (a) ca evenimentele să nu fie inerente exercitării normale a activității transportatorului aerian și (b) să scape de sub controlul efectiv al acestuia<sup>22</sup>. Este necesară o evaluare de la caz la caz pentru a verifica faptul că aceste criterii sunt îndeplinite. În consecință, trebuie efectuată o analiză riguroasă a criteriilor menționate, ținând seama de cadrul factual, astfel cum reiese acesta din decizia de trimitere.

*a) Caracterul inerent al evenimentului pentru exercitarea normală a activității operatorului de transport aerian*

39. Primul criteriu implică, dacă se analizează cazuistica în materie, ca evenimentul în cauză să nu fie legat în mod intrinsec, inseparabil și tipic de transportul aerian de pasageri. Cu alte cuvinte, conceptul în cauză include evenimente care nu fac parte din desfășurarea normală a lucrurilor în cadrul organizării sau al realizării unui transport aerian. În consecință, acesta acoperă toate evenimentele care nu sunt legate de operațiunile de transport aerian efectiv, dar care, ca împrejurări externe speciale, afectează realizarea prevăzută a acestor operațiuni sau chiar o fac imposibilă.

40. Cu titlu introductiv, trebuie amintit, oricât de evident ar părea, că funcția traficului aerian civil este de a permite transportul de pasageri și de mărfuri pe distanțe lungi. Transportul de pasageri și de mărfuri constituie o activitate economică importantă, desfășurată în majoritatea cazurilor de companii private și, prin urmare, contribuie la economia Uniunii. În special în ceea ce privește transportul de pasageri, trebuie să constatăm că facilitarea călătoriilor aeriene i-a apropiat pe cetățenii Uniunii și i-a conectat mai bine cu restul lumii. Abundența ofertelor de legături aeriene a permis multor cetățeni ai Uniunii să călătorească, să studieze și să lucreze în Europa și în afara acesteia. Pe de altă parte, numărul și frecvența zborurilor a crescut semnificativ datorită creării pieței interne în domeniul aviației, un mediu din ce în ce mai competitiv, care a permis o evoluție favorabilă a prețurilor<sup>23</sup>.

41. Din acest punct de vedere, considerăm că este de asemenea evident că nici educarea, nici sancționarea pasagerilor care manifestă un comportament violent nu pot fi considerate în mod rezonabil ca făcând parte din funcțiile traficului aerian civil. Chiar dacă este adevărat că pasagerii sunt informați cu privire la instrucțiunile de siguranță de către echipajul de cabină înainte de fiecare zbor, nu este mai puțin adevărat că această practică este menită să garanteze numai buna desfășurare a transportului. Instrucțiunile de siguranță sunt concepute pentru a ajuta pasagerii să se familiarizeze cu riscurile inerente transportului aerian, și anume riscurile de a fi răniți în timpul decolării, al turbulențelor, al depresurizării cabinei, al unei manevre de aterizare etc.<sup>24</sup>.

42. În schimb, aceste instrucțiuni de securitate nu abordează în mod just problema mai generală a utilizării violenței în relațiile interpersonale, deoarece aceasta depășește cadrul transportului, așa cum vom explica mai jos. Pasagerii sunt obligați să respecte instrucțiunile personalului. Cu foarte rare excepții, nimeni nu va pune în mod serios în discuție competența echipajului de cabină în ceea ce privește funcționarea aeronavei, precum și autoritatea acestuia de a menține ordinea și disciplina la bord.

22 Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 38), Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 22), și Hotărârea din 17 aprilie 2018, Krüsemann și alții (C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17 și C-290/17-C-292/17, EU:C:2018:258, punctul 32).

23 A se vedea raportul Comisiei către Parlamentul European, Consiliu, Comitetul Economic și Social European și Comitetul Regiunilor din 1 martie 2019, intitulat „O strategie în domeniul aviației pentru Europa: Menținerea și promovarea unor standarde sociale înalte” [COM(2019) 120 final].

24 Rezultă din cuprinsul punctului 2 litera (b) din anexa V la Regulamentul 2018/1139 că „[e]chipajul trebuie să cunoască, iar pasagerii trebuie să fie informați cu privire la *amplasarea și la folosirea echipamentelor de urgență*”. Această dispoziție prevede de asemenea că „[e]chipajului și pasagerilor trebuie să li se pună la dispoziție *informații suficiente legate de operațiune și specifice echipamentelor instalate, privind procedurile de urgență și folosirea echipamentului de siguranță din cabină*”.

43. Astfel cum au susținut mai mulți intervenienți în prezenta cauză, comportamentul violent al anumitor pasageri față de alți pasageri și față de echipajul de cabină nu este însă un eveniment care face parte în mod obișnuit din operațiunile operatorului de transport aerian. Din păcate pentru toate persoanele implicate, o agresiune fizică poate surveni în orice altă situație și poate fi explicată printr-o varietate de motive. Unele dintre acestea pot fi strict legate de personalitatea agresorului, în timp ce altele, cum ar fi stresul, se datorează situației specifice în care agresorul se găsește în timpul unui zbor<sup>25</sup>.

44. În aceste condiții, trebuie să se constate că decizia de trimitere nu conține nicio precizare cu privire la originea atitudinii agresive a pasagerului în cauză. Pentru acest motiv, și întrucât este imposibil să se enumere toate situațiile care pot da naștere comportamentului violent al unui pasager la bordul unui avion, Curtea va trebui să se limiteze la considerații de ordin general în răspunsul său la prima întrebare preliminară.

45. Din motive de exhaustivitate, dorim să subliniem că faptul că au loc în mod sporadic cazuri izolate de agresiune fizică nu ni se pare că reprezintă în sine un motiv suficient pentru a deduce că utilizarea violenței ar fi inerentă exercitării normale a activității de transport aerian de pasageri. Împărtășim în această privință rezervele exprimate de avocatul general Tanchev în Concluziile sale prezentate în cauza C-501/17, *Germanwings*<sup>26</sup>, cu privire la argumentul potrivit căruia frecvența unui eveniment ar trebui să constituie un criteriu de limitare/de diferențiere. Trebuie să constatăm că, indiferent de validitatea discutabilă a acestui argument, în prezenta cauză nu există niciun element care să îl susțină, toți intervenienții ajungând la concluzia că utilizarea violenței la bordul unui avion este un eveniment mai degrabă rar sau, în orice caz, nu mai frecvent decât în altă parte<sup>27</sup>.

46. În măsura în care utilizarea violenței de către un pasager față de alți pasageri și/sau echipajul de cabină se abate de la ceea ce poate fi considerat un comportament social acceptabil și este chiar pedepsită de dreptul penal al statelor membre, aceasta reprezintă în mod clar un eveniment străin transportului aerian. Ea nu face parte din cursul normal al lucrurilor în cadrul organizării și/sau al desfășurării transportului aerian. Este chiar posibil ca acest transport să fie afectat dacă această violență este îndreptată către structura aeronavei și personalul responsabil de funcționarea acesteia. Legislațiile naționale țin seama, în general, de acest lucru atunci când califică un astfel de act de agresiune drept o „infrațiune agravată”.

47. Din cele de mai sus rezultă că evenimentul în litigiu nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat.

#### *b) Controlul evenimentului*

48. Cel de al doilea criteriu impune ca evenimentul în cauză să scape de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian. Astfel cum s-a menționat mai sus<sup>28</sup>, atitudinea agresivă a unei persoane poate avea mai multe motive, ceea ce face aproape imposibile anticiparea și o reacție corespunzătoare față de aceasta. Având în vedere această imprevizibilitate și ținând cont de faptul că

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, nr. 4, p. 702, și Ginger, S., „Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers”, *Air & Space Law*, 1998, vol. 23, nr. 3, p. 109, arată că comportamentul perturbator al unui pasager poate fi atribuit unor factori „externi” (cu titlu de exemplu, furie din cauza întârzierilor prelungite, a pierderii bagajelor, a serviciilor deficitare sau a frustrării în raport cu anumite așteptări, a cozilor lungi la porțile de îmbarcare, a cabinelor de aeronave supraaglomerate) și „interni” (cu titlu de exemplu, probleme psihologice sau psihiatrice, consum excesiv de alcool, simptome de renunțare la fumat sau, în plan mai general, comportament asocial).

26 Concluziile avocatului general Tanchev prezentate în cauza *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2018:945, punctele 60 și 61).

27 Conform documentului „Unruly Passengers – Enhancing the deterrent” (3 aprilie 2019), elaborat de Asociația Internațională de Transport Aerian [în limba engleză, „International Air Transport Association (IATA)”], incidentele legate de pasageri turbulenți afectează doar un zbor din 1 053, chiar dacă se observă o creștere.

28 A se vedea punctul 43 din prezentele concluzii.

comportamentul violent al unui pasager, astfel cum este descris în decizia de trimitere, nu este inerent transportului aerian, considerăm că nu ar fi adecvat să i se atribuie operatorului de transport aerian responsabilitatea exclusivă în materie de prevenție și de reprimare a incidentelor violente de la bordul unei aeronave. În măsura în care, în primul rând, respectarea regulilor de civilitate este obligatorie în toate situațiile din viața cotidiană și, în al doilea rând, echipajul de cabină constituie punctul de contact privilegiat în scopul soluționării pe cale amiabilă a oricărui diferend eventual între pasageri, considerăm că fiecare pasager trebuie să își asume responsabilitatea pentru comportamentul său și pentru consecințele acestuia.

49. Evidențiem argumentul, prezentat de mai multe state membre care au prezentat observații în prezenta cauză, în special guvernele german și polonez, potrivit căruia echipajul de cabină nu ar dispune decât de mijloace foarte limitate pentru a controla un pasager agresiv. Astfel, chiar dacă pilotul comandant și echipajul de cabină pot da ordine concrete unui pasager (îndemn la calm, avertizare, alocare a unui alt loc etc.) sau îl pot supune unor măsuri de constrângere pentru a asigura siguranța zborului, aceștia nu îl pot totuși controla într-un mod care să excludă complet perturbările zborului de către acest pasager, care, așa cum s-a indicat mai sus, țin de responsabilitatea proprie a acestuia din urmă.

50. Această considerație este și mai valabilă pentru prevenirea unor astfel de incidente violente, întrucât, în general, operatorii de transport aerian nu dispun de nicio informație care le-ar permite să concluzioneze că un pasager va da dovadă la bordul aeronavei de un comportament agresiv care poate compromite siguranța zborului. Pe de altă parte, operatorii de transport aerian nu au dreptul să refuze îmbarcarea unui pasager care la momentul respectiv manifestă un comportament normal. Cu toate acestea, nu trebuie uitat că, în momentul în care apare un incident violent după decolarea aeronavei, echipajul de cabină nu mai poate recurge la măsuri preventive, domeniul său de acțiune fiind astfel limitat la măsurile de represiune sus-menționate, iar aceasta în spațiul foarte redus al unei cabine de avion.

51. Împărtășim opinia guvernului austriac și a Comisiei potrivit căreia situația ar trebui evaluată în mod fundamental diferit în cazul în care un pasager ar prezenta deja tulburări de comportament înainte sau în timpul îmbarcării și, prin urmare, operatorul de transport aerian putea să ia cunoștință de acestea. Într-un astfel de caz, considerăm că nu se justifică exonerarea operatorului de transport aerian de responsabilitatea sa, autorizându-l să invoce în mod valabil o împrejurare excepțională dacă pasagerul în cauză s-ar comporta ulterior în mod necorespunzător sau ar continua să se comporte într-un astfel de mod<sup>29</sup>. Interpretarea dispozițiilor de drept al Uniunii citate anterior, precum și a Convenției de la Tokyo, care conferă pilotului comandant de bord competența de a lua măsurile necesare pentru a asigura siguranța zborului<sup>30</sup>, trebuie să includă în mod necesar ideea de prevenire a riscurilor, în măsura în care este posibil, pentru ca dispozițiile menționate să poată fi efective.

52. Având în vedere limitele care sunt de obicei impuse echipajului de cabină în prevenirea și suprimarea unor astfel de riscuri, debarcarea unui pasager violent pe cel mai apropiat aeroport accesibil, ca ultimă măsură posibilă, nu pare a fi o opțiune nerezonabilă dacă pilotul comandant de bord consideră, după o analiză atentă și ținând seama de toate împrejurările speței, că o continuare a

29 Schmid, R., *Fluggastrechte-Verordnung*, C.H. Beck, ediția a unsprezecea, punctele 121 și 122, împărtășește opinia mai multor instanțe germane care s-au pronunțat asupra problematicii pasagerului turbulent potrivit căreia un comportament „neprevăzut, necontrolat și agresiv” al unui pasager constituie o „împrejurare excepțională”. Autorul consideră că situația ar trebui evaluată în mod diferit dacă echipajul de cabină avea deja, înaintea sau în timpul îmbarcării, indicii care arătau că pasagerul se afla în stare de ebrietate și, prin urmare, putea constitui un risc pentru siguranța zborului.

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, nr. 3, p. 107, Michaelides, S., „Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention”, *Coventry Law Journal*, 2001, nr. 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, nr. 3, p. 236, și Abeyratne, R., „A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions”, *Air & Space Law*, 2014, vol. 39, nr. 1, p. 48, arată că Convenția de la Tokyo conferă competențe extinse piloților comandanți de aeronave în scopul de a reacționa la infracțiunile comise la bordul acestora. Potrivit autorilor, pilotul comandant de bord poate exercita aceste competențe fără a se teme de faptul că va trebui să își asume răspunderea civilă sau penală pentru faptele sale întrucât Convenția de la Tokyo îi garantează imunitatea.

zborului în aceste condiții se dovedește imposibilă, existând riscul de a fi compromisă siguranța aeronavei sau a persoanelor de la bord. De altfel, trebuie constatat că dispozițiile articolului 6 alineatul (1) litera (c) și, respectiv, ale articolului 8 alineatul (1) din Convenția de la Tokyo autorizează în mod expres pilotul comandant de bord să facă acest lucru atunci când se confruntă cu o astfel de situație<sup>31</sup>.

53. Din considerentele de mai sus rezultă că, dacă prin utilizarea măsurilor la care este autorizat să recurgă, echipajul de cabină nu poate calma un pasager și acesta din urmă compromite siguranța zborului, de exemplu prin punerea în pericol a integrității fizice a persoanelor de la bordul aeronavei sau prin deteriorarea acesteia, această situație constituie o împrejurare care scapă de sub controlul operatorului de transport aerian, în sensul celui de al doilea criteriu stabilit de jurisprudență. Acesta este, cu siguranță, cazul într-o situație precum cea din litigiul principal, în care pasagerul turbulent mușcă alți pasageri și agresează echipajul de cabină care încerca să îl calmeze.

54. Analiza situației de fapt ne conduce la concluzia că cele două criterii dezvoltate în jurisprudență în scopul caracterizării unei „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, astfel cum este interpretat în lumina considerentelor (14) și (15) ale acestui regulament, sunt îndeplinite în speță.

### 3. Răspunsul la prima întrebare

55. În temeiul acestor considerații, este necesar să se răspundă la prima întrebare preliminară că faptul că, în timpul unui zbor, un pasager mușcă alți pasageri și agresează echipajul de cabină care încerca să îl calmeze, astfel încât pentru comandantul de bord să se justifice, din motive de siguranță, o deviere a zborului către cel mai apropiat aeroport pentru a debarca pasagerul în cauză și bagajul său, provocând astfel o întârziere a zborului menționat la sosirea la destinație, corespunde noțiunii de „împrejurări excepționale” menționate la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

### C. Cu privire la a doua întrebare

56. Prin intermediul celei de a doua întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 poate fi interpretat în sensul că, pentru a fi scutit de obligația de a plăti pasagerului compensația solicitată pentru o întârziere prelungită a zborului în temeiul articolului 7 din regulamentul menționat, un operator de transport aerian poate să se prevaleze și de împrejurări excepționale care nu au apărut în timpul zborului rezervat de către acest pasager, ci în aceeași zi, în timpul zborului anterior, efectuat de aceeași aeronavă ca cea programată pentru zborul rezervat, în cadrul sistemului de rotație a aeronavelor între aeroporturi.

#### 1. Precedente în jurisprudență

57. În această privință trebuie să atragem mai întâi atenția Curții asupra faptului că a avut deja ocazia să adopte o poziție, dar numai în mod implicit, cu privire la această problemă de drept. Astfel, Curtea a admis, în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Pešková și Peška<sup>32</sup>, că o împrejurare excepțională, în speță o coliziune cu păsări, putea fi invocată, chiar dacă nu a afectat zborul rezervat de pasagerul aflat în întârziere, ci un zbor anterior efectuat de aceeași aeronavă, ca parte a unui circuit planificat de

31 A se vedea Michaelides, S., „Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention”, *Coventry Law Journal*, 2001, nr. 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, nr. 3, p. 107, și Abeyratne, R., „A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions”, *Air & Space Law*, 2014, vol. 39, nr. 1, p. 49. Mendes de Leon, P., „Introduction to Air Law”, Alphen aan den Rijn, 2017, p. 512, explică faptul că uneori poate fi dificil să se determine ce constituie o infracțiune într-un anumit caz, dar ține de competența pilotului comandant să ia o decizie finală.

32 Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctele 9-11).

zboruri. De asemenea, în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Germanwings<sup>33</sup>, faptul că un șurub a pătruns într-o anvelopă cu ocazia zborului care precedase zborul aflat în întârziere a fost considerat o împrejurare excepțională. În consecință, întrebarea preliminară ar trebui să primească un răspuns afirmativ pe baza hotărârilor menționate.

## 2. Interpretarea dispozițiilor relevante

58. În ipoteza în care Curtea consideră că această jurisprudență nu oferă prin ea însăși un răspuns suficient la întrebarea adresată, sugerăm completarea raționamentului cu o interpretare a dispozițiilor relevante. În aceste condiții, observăm că nici formularea, nici spiritul și scopul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, interpretat în lumina considerentului (15), nu permit să se concluzioneze că împrejurările excepționale – precum, în speță, un pasager violent care pune în pericol siguranța la bordul aeronavei – trebuie să se raporteze în mod direct la zborul care este afectat în cele din urmă de aceste împrejurări excepționale sub forma unei anulări sau a unei întârzieri.

### a) Cerința unei legături de cauzalitate între „împrejurările excepționale” și anulări sau întârzieri prelungite

59. Dimpotrivă, în ceea ce privește formularea articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, analiza mai multor versiuni lingvistice ale acestei dispoziții conduce la concluzia că este suficientă o simplă legătură de cauzalitate între împrejurările excepționale și anularea sau întârzierea zborului<sup>34</sup>. Această interpretare este confirmată de textul considerentului (15) al regulamentului respectiv, din care rezultă că anularea sau întârzierea trebuie să fi fost generată de o decizie cu privire la gestionarea traficului aerian, referitoare la o „anumit[ă] aeronav[ă]” și care implică „unu sau mai multe mai mult[e] zboruri ale aeronavei respective”<sup>35</sup>. Cu alte cuvinte, ceea ce contează este faptul că lanțul causal a continuat până la anularea sau întârzierea în cauză.

60. În plus, este necesar să se constate că, în măsura în care considerentul (15) al Regulamentului nr. 261/2004 menționează o situație în care mai multe zboruri operate de transportatorul aerian cu aceeași aeronavă ar fi afectate de împrejurări excepționale, se pare că legiuitorul a avut în vedere în special cazuri precum cel din litigiul principal, în care transportatorul aerian a creat un sistem de rotație a aeronavelor pentru a deservi o anumită legătură aeriană. Așa cum au remarcat în observațiile lor mai mulți intervenienți în prezenta cauză, un astfel de sistem de rotație este o practică obișnuită în domeniul transportului aerian de pasageri, care se explică prin necesitatea unei utilizări judicioase din punct de vedere economic a aeronavelor<sup>36</sup>.

33 Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 9).

34 Spaniolă: „se debe a”; daneză: „skyldes”; germană: „auf [...] zurückgeht”; estonă: „põhjustasid”; engleză: „is caused by”; franceză: „est due à”; italiană: „è dovuta a”; neerlandeză: „het gevolg is van”; polonă: „jest spowodowane” și portugheză: „se ficou a dever a”.

35 Spaniolă: „una aeronave determinada/den lugar/uno o más vuelos de la aeronave”; daneză: „bestemt fly/medfører/af en eller flere flyafgange”; germană: „einem einzelnen Flugzeug/zur Folge hat/bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs”; estonă: „konkreetselle lennukile/ühe või mitme lennu”; engleză: „a particular aircraft/gives rise/one or more flights by that aircraft”; franceză: „un avion précis/génère/d'un ou de plusieurs vols de cet avion”; italiană: „un particolare aeromobile/provochi/uno o più voli per detto aeromobile”; neerlandeză: „één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt”; polonă: „danego samolotu spowodowała/jednego lub więcej lotów” și portugheză: „uma determinada aeronave/provoque/um ou mais voos dessa aeronave”.

36 A se vedea Clarke, L., Johnson, E., Nemhauser, G., Zhu, Z., „The aircraft rotation problem”, *Annals of Operations Research*, 1997, p. 33, și 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) Cerința de a adopta toate măsurile rezonabile pentru a evita anulări sau întârzieri prelungite*

61. Pe de o parte, o interpretare largă a articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004, care să confere pasagerilor dreptul la compensație chiar și în cazul în care anularea sau întârzierea prelungită ar fi fost cauzată de împrejurări excepționale survenite în timpul unui zbor anterior, pare să respecte obiectivul vizat de regulamentul menționat, și anume acela de a garanta un nivel ridicat de protecție pentru pasagerii care călătoresc pe cale aeriană. Astfel, după cum a amintit Curtea în cauzele în care s-a pronunțat Hotărârea Nelson și alții<sup>37</sup>, compensația forfetară prevăzută la articolul sus-menționat îndeplinește acest obiectiv în măsura în care permite remedierea unei pierderi de timp suferite de pasageri fără ca aceștia din urmă să fie obligați să demonstreze că au suferit un prejudiciu individualizat.

62. Pe de altă parte, este evident că impunerea unei răspunderi nelimitate în timp, bazată pe o simplă legătură de cauzalitate și fără a prevedea criterii corective, ar echivala cu ignorarea delicatei evaluări comparative a intereselor pasagerilor care călătoresc pe cale aeriană și a celor ale operatorilor de transport aerian, pe care legiuitorul Uniunii a efectuat-o cu ocazia adoptării Regulamentului nr. 261/2004. Astfel, acesta a intenționat să stabilească un echilibru între aceste interese divergente, prevăzând ca operatorii de transport aerian să fie scutiți de obligația de a plăti o compensație în cazul în care pot dovedi că anularea sau întârzierea prelungită cauzată de împrejurări excepționale nu ar fi putut fi evitată chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile<sup>38</sup>.

63. Rezultă din elementele menționate mai sus că nu există în principiu nicio limitare temporală care să se opună aplicării articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 într-o situație precum cea din speță, în care a fost instituit un sistem de rotație a zborurilor, dat fiind că această prevedere impune doar o legătură de cauzalitate între împrejurările excepționale apărute în contextul zborului anterior și anularea sau întârzierea prelungită a zborului rezervat de pasager. În aceste condiții, observăm că, potrivit informațiilor furnizate de instanța de trimitere, devierea zborului din direcția Lisabona către aeroportul Las Palmas în urma incidentului de la bord a fost cauza întârzierii la îmbarcarea pentru cursa aeriană la bordul căreia se găsea pasagerul reclamant, între Fortaleza și Lisabona. În consecință, sub rezerva verificărilor de fapt care intră în competența instanței de trimitere, nu se poate exclude posibilitatea aplicării în speță a articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004.

64. Cu toate acestea, operatorul de transport aerian poate fi scutit de obligația de a plăti o compensație în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 dacă este în măsură să demonstreze că anularea sau întârzierea prelungită cauzată de împrejurările excepționale nu ar fi putut fi evitată chiar dacă s-ar fi luat toate „măsurile rezonabile”<sup>39</sup>. Problema dacă această condiție este îndeplinită în speță depinde de domeniul de aplicare al acestei noțiuni de drept al Uniunii, problematică ce face obiectul celei de a treia întrebări preliminare și care va fi analizată mai jos.

*3. Răspunsul la a doua întrebare*

65. În lumina acestor considerații, este necesar să se răspundă la a doua întrebare preliminară în sensul că o „împrejurare excepțională” care survine la bordul unui avion utilizat în cadrul unui sistem de rotație justifică, în principiu, exonerarea operatorului de transport aerian de obligația acestuia de a plăti o compensație pentru anulările sau întârzierile prelungite care rezultă din aceasta. Cu toate acestea, operatorul de transport aerian trebuie să poată demonstra că a luat toate măsurile rezonabile din punct de vedere economic pentru a evita anularea sau întârzierea prelungită.

<sup>37</sup> Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții (C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 74).

<sup>38</sup> Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 39).

<sup>39</sup> Este necesar să se precizeze că „măsurile rezonabile” impuse operatorului de transport aerian în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie destinate evitării consecințelor negative tipice și, în consecință, previzibile pentru pasageri ale apariției unor împrejurări excepționale, adică evitarea anulărilor și a întârzierilor prelungite. Caracterul evitabil al împrejurărilor excepționale ca atare nu este, în schimb, relevant.



#### ***D. Cu privire la a treia întrebare***

66. Prin intermediul celei de a treia întrebări preliminare, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă TAP, în calitate de operator de transport aerian, a luat în speță toate „măsurile rezonabile” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. Aceasta face referire la afirmațiile, formulate de TAP în procedura principală, potrivit cărora întârzierea înregistrată de pasagerul reclamant la sosirea la destinația sa finală nu ar fi putut fi evitată, ținând seama de specificul situației, care poate fi rezumat după cum urmează: instituirea unui sistem de rotație între Lisabona și Fortaleza; folosirea unei singure aeronave pe această rută; întârzierea consecutivă a zborurilor tur și retur, precum și existența unei singure conexiuni zilnice între Lisabona și Oslo.

##### *1. Repartizarea competențelor între Curte și instanțele naționale în cadrul analizei „măsurilor rezonabile”*

67. În această privință trebuie amintit de la bun început că procedura instituită la articolul 267 TFUE este un instrument de cooperare între Curte și instanțele naționale cu ajutorul căruia Curtea furnizează acestora din urmă elementele de interpretare a dreptului Uniunii care le sunt necesare pentru soluționarea litigiului asupra căruia urmează să se pronunțe<sup>40</sup>. În conformitate cu această repartizare bine stabilită a competențelor, revine instanțelor naționale sarcina de a aplica dreptul Uniunii, ținând seama de interpretarea furnizată de Curte. În consecință, din formularea celei de a treia întrebări rezultă că instanța de trimitere solicită Curții să decidă ea însăși dacă măsurile organizatorice concrete luate de TAP au fost „rezonabile”. Cu toate acestea, Curtea va trebui să se limiteze la *clarificarea domeniului de aplicare al acestei noțiuni* în lumina împrejurărilor cauzei.

68. Aceste observații introductive sunt cu atât mai necesare cu cât instanța de trimitere va trebui să aplice dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004 după ce a efectuat ea însăși o evaluare detaliată a situației de fapt, astfel cum impune jurisprudența<sup>41</sup>. Acestea fiind spuse, ținând seama de descrierea foarte succintă a cadrului factual conținută în decizia de trimitere, nu poate fi exclus să existe alte aspecte importante care trebuie luate în considerare la analiza acestei întrebări preliminare, care scapă atenției Curții în absența informațiilor necesare, de exemplu în ceea ce privește mijloacele logistice, tehnice și financiare aflate la dispoziția operatorului de transport aerian. În consecință, gradul de precizie a orientărilor pe care Curtea le va furniza instanței de trimitere va depinde în mare măsură de informațiile colectate. Având în vedere acest fapt, este necesar să se determine ce implică cerința de a lua „toate măsurile rezonabile” pentru a evita o întârziere prelungită într-un context precum cel examinat în speță.

##### *2. Noțiunea de „măsurile rezonabile” în jurisprudență*

69. Curtea a interpretat această noțiune în sensul că impune, atunci când apar împrejurări excepționale, ca operatorul de transport aerian să ia „măsurile adaptate situației”, cu condiția ca aceste măsuri să „corespund[ă] condițiilor tehnice și economice care pot fi asumate”<sup>42</sup>. Operatorul de transport aerian trebuie să „utiliz[e] toate mijloacele umane și materiale, precum și mijloacele financiare de care dispun[e]”, fără a fi totuși obligat să facă „sacrificii care nu p[ot] fi asumate în

40 Hotărârea din 5 iulie 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, punctul 16).

41 A se vedea Hotărârea din 12 mai 2011, Eglitis și Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punctul 29 și următoarele), și Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 30).

42 Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 40).

raport cu capacitățile întreprinderii sale”<sup>43</sup>. Sarcina probei revine operatorului de transport aerian, care poate fi scutit de răspunderea sa față de pasageri numai dacă poate demonstra că a luat măsurile posibile în mod rezonabil pentru a evita sau a atenua daunele sau, dimpotrivă, dacă poate demonstra că i-a fost imposibil să adopte astfel de măsuri.

70. Trebuie constatat că jurisprudența citată anterior impune, în interesul protecției consumatorilor, condiții de exonerare deosebit de stricte, care obligă operatorul de transport aerian să întreprindă tot ceea ce este obiectiv posibil cu mijloacele disponibile pentru a evita anularea sau întârzierea prelungită a unui zbor. După cum s-a arătat mai sus, în absența informațiilor exhaustive care să abilitizeze Curtea să aprecieze situația operatorului de transport aerian, va reveni instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă TAP dispunea de alte mijloace, mai eficiente, de a se asigura că pasagerul reclamant ajunge la timp la destinația sa finală, situată în Oslo. Trebuie amintit în acest context că obligația de transport presupune că pasagerul ajunge la destinația finală cât mai curând posibil, iar nu numai la locul de corespondență<sup>44</sup>. În consecință, operatorul de transport aerian nu poate pretinde în mod valid că „a îndeplinit parțial” această obligație.

### *3. Elemente de interpretare care trebuie furnizate instanței de trimitere*

71. Următoarele elemente de interpretare au scopul de a oferi instanței de trimitere orientările necesare pentru a putea evalua faptele în mod punctual și eficient.

72. Mai întâi, trebuie să se țină seama de faptul că, cu cât este mai lungă perioada dintre evenimentul care constituie o împrejurare excepțională și ora de sosire programată la destinația finală, cu atât este extinsă marja de manevră a operatorului de transport aerian. Cu alte cuvinte, dacă dispune de suficient timp, operatorul de transport poate recurge în mod normal la mai multe soluții pentru a transporta pasagerul în cauză la destinația finală. În schimb, aceste soluții vor fi foarte limitate sau aproape inexistente dacă timpul este scurt. De asemenea, trebuie luat în considerare itinerarul zborului în cauză. Organizarea unui zbor format din mai multe secțiuni, precum în speță, nu implică neapărat că întârzierea suferită pe una dintre aceste secțiuni trebuie să crească ulterior, ca urmare a unei înlănțuiri de complicații. Dimpotrivă, aceasta poate deschide și posibilități pentru operatorul de transport aerian, cu condiția ca acesta din urmă să prevadă o rezervă de timp rezonabil de lungă în fiecare etapă a itinerarului pentru a putea recurge, dacă este necesar, la soluții alternative.

73. Astfel cum a amintit Curtea în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Eglitis și Ratnieks<sup>45</sup>, un operator de transport aerian rezonabil se caracterizează prin planificarea resurselor sale în timp util, astfel încât să dispună de o anumită rezervă de timp pentru a putea să prevadă alte soluții. Prin urmare, planificarea detaliată și rațională a itinerarelor de către operatorul de transport aerian este crucială pentru a preveni dificultățile și inconvenientele pentru pasageri cauzate de anulări ale zborurilor și de întârzieri prelungite, în conformitate cu obiectivul menționat la considerentul (12) al Regulamentului nr. 261/2004. Suntem de acord cu guvernul portughez că operatorii de transport aerian nu trebuie încurajați să renunțe la luarea tuturor măsurilor necesare pentru a se elibera de răspundere. Astfel, instanța de trimitere va trebui să verifice dacă operatorul de transport aerian a avut la momentul respectiv soluții alternative, pe plan logistic sau tehnic, care ar fi putut să compenseze sau cel puțin să reducă considerabil întârzierea zborului, cum ar fi utilizarea unei aeronave de înlocuire<sup>46</sup>, accelerarea vitezei aeronavei sau transferul pasagerului către alte legături aeriene, cu sau fără escale, operate de el însuși sau de alți operatori de transport aerian aparținând aceleiași asociații (în speță, Star Alliance). Faptul de a avea un plan de urgență pentru a face față

43 Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 31), și Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 41).

44 A se vedea Hotărârea din 26 februarie 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, punctele 35 și 47).

45 Hotărârea din 12 mai 2011, Eglitis și Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punctul 28).

46 A se vedea Concluziile avocatei generale Sharpston prezentate în cauza Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punctul 47).

împrejurărilor neașteptate este cu atât mai important atunci când a fost pus în aplicare un sistem de rotație, cu utilizarea unui singur avion pentru a efectua transportul pe o distanță considerabilă, precum în speță între Lisabona și Fortaleza. După cum observă guvernul austriac, un sistem de rotație complet lipsit de mijloace de susținere este vulnerabil, întrucât conduce în mod inevitabil la întârzierea următorului zbor efectuat de același avion.

74. Instanța de trimitere va trebui să își bazeze aprecierea pe mijloace de probă adecvate, în special rapoarte de situație și alte analize furnizate de operatorul de transport aerian în ceea ce privește perioada în cauză, care îi vor permite să înțeleagă mai bine raționamentul aflat la baza planificării zborului. Cu toate acestea, în stadiul actual al reflecțiilor noastre, trebuie să remarcăm, la fel ca guvernul portughez, că TAP nu pare să fi invocat sau să fi dovedit că ar fi luat vreo măsură în perioada care s-a scurs între sosirea zborului la Lisabona, la 22 august 2017, și îmbarcarea pasagerului pentru zborul pentru Oslo, la 23 august 2017. Considerăm oportun să încredințăm instanței de trimitere sarcina de a solicita clarificări operatorului de transport aerian cu privire la acest aspect și de a examina motivele care l-au determinat să nu ia în considerare mijloace alternative de transport pentru această ultimă secțiune de zbor.

#### *4. Răspunsul la a treia întrebare*

75. În concluzie, propunem să se răspundă la cea de a treia întrebare preliminară în sensul că „măsurile rezonabile” impuse operatorului de transport aerian în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie destinate evitării consecințelor tipice ale împrejurărilor excepționale, respectiv anulările și întârzierile prelungite la sosire. Măsurile care, în acest context, pot fi pretinse în mod concret operatorului de transport aerian pentru a evita consecințele unei împrejurări excepționale, și anume în speță o întârziere prelungită, trebuie apreciate de la caz la caz.

76. Instanța de trimitere va trebui să verifice dacă operatorul de transport și-a planificat mijloacele în timp util în scopul de a dispune de o rezervă de timp suficientă pentru a putea prevedea soluții alternative, pe plan logistic sau tehnic, care să vizeze compensarea sau cel puțin reducerea semnificativă a întârzierii zborului, precum utilizarea unei aeronave de înlocuire, accelerarea vitezei aeronavei sau transferul pasagerului către alte legături aeriene, cu sau fără escală, operate de operatorul însuși sau de către alți operatori de transport aerian. Instanța de trimitere va trebui să își bazeze aprecierea pe mijloace de probă adecvate, în special rapoarte de situație și alte analize realizate de operatorul de transport aerian, care îi permit să înțeleagă mai bine raționamentul care stă la baza planificării zborurilor.

## **VI. Concluzie**

77. În lumina celor de mai sus, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunalul de Arondisment din Lisabona, Portugalia) după cum urmează:

„1) Faptul că, în timpul unui zbor, un pasager mușcă alți pasageri și agrează echipajul de cabină care încerca să îl calmeze, astfel încât pentru comandantul de bord să se justifice, din motive de siguranță, o deviere a zborului către cel mai apropiat aeroport pentru a debarca pasagerul în cauză și bagajul său, provocând astfel o întârziere a zborului menționat la sosirea la destinație, corespunde noțiunii de «împrejurări excepționale» menționate la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91.

- 2) O împrejurare excepțională care survine la bordul unui avion utilizat în cadrul unui sistem de rotație justifică, în principiu, exonerarea operatorului de transport aerian de obligația acestuia de a plăti o compensație pentru anulările sau întârzierile prelungite care rezultă din aceasta, în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. Cu toate acestea, operatorul de transport aerian trebuie să poată demonstra că a luat toate măsurile rezonabile din punct de vedere economic pentru a evita anularea sau întârzierea prelungită.
- 3) «Măsurile rezonabile» impuse operatorului de transport aerian în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie destinate evitării consecințelor tipice ale împrejurărilor excepționale, respectiv anulările și întârzierile prelungite la sosire. Măsurile care, în acest context, pot fi pretinse în mod concret operatorului de transport aerian pentru a evita consecințele unei împrejurări excepționale, și anume în speță o întârziere prelungită, trebuie apreciate de la caz la caz.

Instanța de trimitere va trebui să verifice dacă operatorul de transport și-a planificat mijloacele în timp util în scopul de a dispune de o rezervă de timp suficientă pentru a putea prevedea soluții alternative, pe plan logistic sau tehnic, care să vizeze compensarea sau cel puțin reducerea semnificativă a întârzierii zborului, precum utilizarea unei aeronave de înlocuire, accelerarea vitezei aeronavei sau transferul pasagerului către alte legături aeriene, cu sau fără escală, operate de operatorul însuși sau de către alți operatori de transport aerian. Instanța de trimitere va trebui să își bazeze aprecierea pe mijloace de probă adecvate, în special rapoarte de situație și alte analize realizate de operatorul de transport aerian, care îi permit să înțeleagă mai bine raționamentul care stă la baza planificării zborurilor.”