



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

19 decembrie 2019 *

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Convenția de la Montréal – Articolul 17 alineatul (1) – Răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente – Noțiunea de «accident» – Aeronavă în zbor – Răsturnarea unui pahar cu cafea așezat pe măsuta unui scaun – Vătămări corporale cauzate pasagerului”

În cauza C-532/18,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria), prin decizia din 26 iunie 2018, primită de Curte la 14 august 2018, în procedura

GN, reprezentată legal de **HM**,

împotriva

ZU, în calitate de lichidator al Niki Luftfahrt GmbH,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul M. Vilaras, președinte de cameră, domnii S. Rodin și D. Šváby, doamna K. Jürimäe și domnul N. Piçarra (raportor), judecători,

avocat general: domnul H. Saugmandsgaard Øe,

grefier: doamna M. Krausenböck, administratoare,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 19 iunie 2019,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru GN, reprezentată legal de HM, de G. Rößler, Rechtsanwalt;
- pentru ZU, în calitate de lichidator al Niki Luftfahrt GmbH, de U. Reisch, Rechtsanwältin;
- pentru guvernul francez, de A.-L. Desjonquères și de I. Cohen, în calitate de agenți;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de G. Braun și de N. Yerrell, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 26 septembrie 2019,

* Limba de procedură: germana.

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 17 alineatul (1) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112) (denumită în continuare „Convenția de la Montréal”), care a intrat în vigoare, în ceea ce privește Uniunea Europeană, la 28 iunie 2004.
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între GN, reprezentată legal de HM, tatăl său, pe de o parte, și ZU, în calitate de lichidator al Niki Luftfahrt GmbH, societate de transport aerian, cu privire la o cerere de despăgubire introdusă de cea dintâi ca urmare a unor arsuri suferite în timpul unui zbor operat de cea din urmă.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

- 3 La al treilea paragraf din preambulul Convenției de la Montréal, statele părți „recunosc [...] importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor în transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”.
- 4 Al cincilea paragraf al acestui preambul enunță următoarele:
„[...] [A]doptarea unor măsuri colective de către state în vederea unei mai bune armonizări și a codificării anumitor norme care reglementează transportul aerian internațional este cel mai bun mijloc de realizare a unui echilibru echitabil al intereselor.”
- 5 Articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal prevede:
„Transportatorul este răspunzător pentru dauna rezultată ca urmare a decesului sau vătămării corporale a unui pasager, cu condiția ca accidentul care a cauzat decesul sau vătămarea să se fi produs la bordul aeronavei sau în decursul oricărei operațiuni de îmbarcare sau debarcare.”
- 6 Potrivit articolului 20 din Convenția de la Montréal:
„În cazul în care transportatorul dovedește că prejudiciul a fost provocat sau favorizat de neglijență sau de altă acțiune greșită sau omisiune a persoanei care reclamă despăgubirea ori a persoanei de la care derivă drepturile acesteia, transportatorul este exonerat în întregime sau în parte de răspundere față de reclamant, în măsura în care o astfel de neglijență sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a cauzat prejudiciul sau a contribuit la cauzarea acestuia. Când despăgubirea este reclamată de o altă persoană decât pasagerul, datorită decesului sau vătămării suferite de pasager, transportatorul este în același mod exonerat, în întregime sau în parte, de răspundere, în măsura în care dovedește ca neglijența sau orice altă acțiune greșită sau omisiune a respectivului pasager a cauzat prejudiciul ori a contribuit la cauzarea acestuia. Prezentul articol se aplică tuturor dispozițiilor referitoare la răspundere conținute în prezenta convenție, inclusiv celor menționate la articolul 21 alineatul (1).”

7 Articolul 21 din Convenția de la Montréal prevede:

„(1) Pentru prejudiciile menționate la articolul 17 alineatul (1) care nu depășesc 100 000 de drepturi speciale de tragere (DST) pentru fiecare pasager, transportatorul nu își poate exclude sau limita răspunderea.

(2) Transportatorul nu este răspunzător de prejudiciile menționate la articolul 17 alineatul (1) în măsura în care depășesc 100 000 drepturi speciale de tragere pentru fiecare pasager, dacă dovedește:

(a) că prejudiciul nu este datorat neglijenței sau vreunui alt act sau omisiuni a transportatorului, a prepușilor sau mandatarilor săi, sau

(b) că prejudiciul a fost cauzat numai din neglijența sau dintr-o altă acțiune greșită sau omisiune a unei terțe părți.”

8 Articolul 29 din Convenția de la Montréal prevede:

„În transportul de pasageri, bagaje și mărfuri, orice acțiune în despăgubire, indiferent dacă se justifică prin prezenta convenție, prin contract, printr-o acțiune ilicită sau prin alte cauze, poate fi introdusă numai în conformitate cu condițiile și limitele de răspundere stabilite în prezenta convenție, fără a aduce atingere chestiunii referitoare la stabilirea persoanelor care au dreptul de a introduce acțiunea și a drepturilor acestora. În orice astfel de acțiune, despăgubirile punitive, exemplare sau orice alte despăgubiri necompensatorii nu se vor putea recupera.”

Dreptul Uniunii

9 În urma semnării Convenției de la Montréal, Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (JO 1997, L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170) a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 (JO 2002, L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 2027/97”).

10 Considerentele (7) și (10) ale Regulamentului nr. 889/2002 au următorul cuprins:

„(7) Prezentul regulament și Convenția de la Montréal consolidează protecția pasagerilor și a aparținătorilor acestora și nu pot fi interpretate într-o manieră care ar diminua protecția acestora în raport cu legislația în vigoare la data adoptării prezentului regulament.

[...]

(10) Un sistem de răspundere nelimitată în cazul decesului sau vătămării pasagerilor este oportun în contextul unui sistem de transport aerian sigur și modern.”

11 Articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul nr. 2027/97 prevede:

„Noțiunile cuprinse în prezentul regulament care nu sunt definite la alineatul (1) sunt echivalente celor utilizate în Convenția de la Montréal.”

12 Potrivit articolului 3 alineatul (1) din acest regulament:

„Răspunderea unui operator de transport aerian comunitar cu privire la pasageri și bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montréal privind o astfel de răspundere.”

Situația de fapt din litigiul principal și întrebarea preliminară

- 13 În cursul anului 2015, GN, reclamanta, care avea atunci vârsta de 6 ani, a călătorit la bordul unei aeronave cu tatăl său, HM, lângă care era așezată. Această călătorie, între Mallorca (Spania) și Viena (Austria), a fost operată de Niki Luftfahrt.
- 14 Pe durata zborului, lui HM i-a fost servit un pahar cu cafea fierbinte care, în timp ce era așezat pe măsuta situată în fața lui HM, s-a răsturnat pe coapsa dreaptă și pe pieptul lui GN, cauzându-i arsuri de gradul al doilea.
- 15 Nu s-a putut stabili dacă răsturnarea paharului cu cafea a avut loc din cauza unei defecțiuni a măsuței pliante pe care era așezat sau din cauza vibrațiilor avionului.
- 16 Reclamanta, reprezentată legal de tatăl său, a formulat o cerere în temeiul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, solicitând ca transportatorul, în prezent aflat în faliment, să fie obligat la repararea prejudiciului său într-un quantum estimat la 8 500 de euro.
- 17 Pârâta arată că, în lipsa unui accident, răspunderea sa nu poate fi angajată în temeiul dispoziției menționate. Astfel, niciun eveniment brusc și neașteptat nu ar fi condus la alunecarea paharului și la vărsarea conținutului său. În opinia sa, noțiunea de „accident”, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, impune producerea unui risc inerent transportului aerian, condiție care nu ar fi îndeplinită în speță.
- 18 Prin Hotărârea din 15 decembrie 2015, Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria) a admis cererea de despăgubire a reclamantei. Această instanță a considerat că prejudiciile cauzate lui GN își aveau originea într-un accident cauzat de un eveniment neobișnuit de origine externă.
- 19 Instanța menționată a statuat că se produsese un risc inerent transportului aerian, întrucât o aeronavă ar fi supusă, în cadrul exploatării sale, unor grade de înclinație variabile susceptibile să determine obiectele așezate pe o suprafață orizontală în avion să înceapă să alunece fără ca vreo manevră specială să fie necesară. Aceeași instanță a constatat că nu existase o culpă a pârâtei, din moment ce servirea unor băuturi fierbinți în recipiente fără capac este o practică obișnuită și adecvată din punct de vedere social.
- 20 Prin Hotărârea din 30 august 2016, Oberlandesgericht Wien (Tribunalul Regional Superior din Viena, Austria) a infirmat hotărârea pronunțată în primă instanță. Potrivit acestei instanțe, articolul 17 din Convenția de la Montréal nu acoperă decât accidentele cauzate de un risc inerent transportului aerian și, în speță, reclamanta nu a putut face dovada unui asemenea accident. În aceste condiții, răspunderea pârâtei ar fi exclusă.
- 21 Reclamanta a introdus un recurs la Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria) pentru a obține constatarea răspunderii transportatorului și a temeiniciei cererii sale de reparare a prejudiciului suferit.
- 22 Potrivit instanței de trimitere, interpretarea articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal face obiectul litigiului în privința aspectului dacă noțiunea de „accident”, în sensul acestei dispoziții, se limitează la cazurile în care se produce un risc inerent transportului aerian. Instanța de trimitere menționează, în această privință, două abordări diferite în materie de interpretare.
- 23 Potrivit unei prime abordări, noțiunea de „accident”, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, acoperă numai situațiile în care s-a produs un risc inerent transportului aerian. Potrivit acestei abordări, este necesar să se materializeze un risc care decurge din natura, din starea sau din exploatarea aeronavei sau a unei instalații aeronautice utilizate în timpul îmbarcării sau al debarcării. Așadar, aceasta ar avea drept consecință faptul că accidentele precum cel din litigiul principal, care nu

au nicio legătură cu activitatea de transport aerian și care ar fi susceptibile să se producă în alte împrejurări, nu pot angaja răspunderea transportatorului, ceea ce ar corespunde intenției părților la Convenția de la Montréal. Pe de altă parte, sarcina probei ar reveni, în acest caz, persoanei care invocă prejudiciul. În speță, o asemenea abordare ar conduce la respingerea acțiunii introduse de reclamantă în măsura în care nu a fost posibilă determinarea cauzei accidentului.

- 24 În schimb, potrivit unei a doua abordări, nu este necesar ca un risc inherent transportului aerian să se realizeze pentru a angaja răspunderea transportatorului. Această abordare se întemeiază pe modul de redactare a articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, care nu conține o asemenea cerință. În plus, a admite o asemenea cerință ar goli de conținut regimul responsabilității prevăzut de dispoziția menționată. Astfel, aproape orice prejudiciu ar fi exclus, din moment ce el s-ar putea produce în mod similar în alte circumstanțe de viață. În orice caz, nu ar exista niciun motiv de teamă legată de o răspundere nelimitată a operatorului de transport aerian ca urmare a unei astfel de abordări, în măsura în care transportatorul poate fi exonerat de răspunderea sa în cazul unei culpe concurente a persoanei vătămate, conform articolului 20 din Convenția de la Montréal.
- 25 În această privință, instanța de trimitere precizează că o parte a doctrinei califică drept „accident”, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, vărsarea unor băuturi sau a unor mâncăruri fierbinți pe corpul unui pasager. În speță, această abordare ar conduce la recunoașterea răspunderii pârâtei.
- 26 Instanța de trimitere preconizează de asemenea, ca „soluție intermediară”, o interpretare a articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal potrivit căreia răspunderea s-ar întemeia pe simplul fapt că un accident s-a produs la bordul unei aeronave sau în timpul utilizării instalațiilor de îmbarcare și de debarcare, fără a se cere materializarea unui risc inherent transportului aerian, însă făcând să revină operatorului de transport aerian sarcina de a proba absența unei legături cu exploatarea sau cu natura aeronavei pentru a fi exonerat de această răspundere. În speță, această abordare ar conduce de asemenea la recunoașterea răspunderii pârâtei în măsura în care cauza accidentului nu a putut fi identificată.
- 27 În aceste condiții, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Constituie un «accident» care angajează răspunderea operatorului de transport aerian în sensul articolului 17 alineatul (1) din [Convenția de la Montréal] alunecarea și vărsarea, din motive necunoscute, a unui pahar cu cafea fierbinte așezat pe măsuta rabatabilă fixată de scaunul din față, într-o aeronavă aflată în aer, în urma cărora un pasager suferă arsuri?”

Cu privire la întrebarea preliminară

- 28 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „accident”, în sensul acestei dispoziții, acoperă o situație în care un obiect utilizat pentru serviciul pasagerilor a cauzat o vătămare corporală unui pasager, fără a fi necesar să se verifice dacă acest accident rezultă dintr-un risc inherent transportului aerian.
- 29 Cu titlu introductiv, trebuie precizat că, referitor la răspunderea operatorilor de transport aerian în ceea ce privește transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora pe teritoriul Uniunii, Regulamentul nr. 2027/97, aplicabil în cauza principală, pune în aplicare dispozițiile pertinente ale Convenției de la Montréal. Din articolul 3 alineatul (1) din acest regulament reiese în special că răspunderea operatorilor de transport aerian din cadrul Uniunii în privința pasagerilor și a bagajelor

acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montréal privind o astfel de răspundere (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 mai 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punctul 18).

- 30 Este necesar să se precizeze că Convenția de la Montréal, în vigoare, în ceea ce privește Uniunea Europeană, de la 28 iunie 2004, face, începând de la această dată, parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii și, pe cale de consecință, Curtea este competentă să se pronunțe cu titlu preliminar cu privire la interpretarea sa (Hotărârea din 12 aprilie 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punctele 19 și 20, precum și jurisprudența citată).
- 31 În această privință, articolul 31 din Convenția de la Viena privind dreptul tratatelor, din 23 mai 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, p. 331), care codifică dreptul internațional general, care este obligatoriu pentru Uniune, precizează că un tratat trebuie să fie interpretat cu bună-credință, potrivit sensului obișnuit ce urmează a fi atribuit termenilor tratatului în contextul lor și în lumina obiectului și a scopului său (Hotărârea din 12 aprilie 2018, Finnair, C-258/16, EU:C:2018:252, punctul 21 și jurisprudența citată).
- 32 Pe de altă parte, Curtea a arătat deja că noțiunile din Convenția de la Montreal trebuie să facă obiectul unei interpretări uniforme și autonome, astfel încât, atunci când interpretează cu titlu preliminar aceste noțiuni, ea nu trebuie să ia în considerare diferitele sensuri date eventual acestora în sistemele de drept interne ale statelor membre ale Uniunii, ci normele de interpretare a dreptului internațional general care sunt obligatorii pentru aceasta (Hotărârea din 7 noiembrie 2019, Guaitoli și alții, C-213/18, EU:C:2019:927, punctul 47).
- 33 În speță, din modul de redactare a articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal reiese că, pentru a angaja răspunderea transportatorului, evenimentul care a cauzat decesul sau vătămarea corporală a pasagerului trebuie să fie calificat drept „accident”, iar acesta din urmă să se fi produs la bordul aeronavei sau în timpul oricăreia dintre operațiunile de îmbarcare sau de debarcare.
- 34 Întrucât noțiunea de „accident” nu face obiectul niciunei definiții în Convenția de la Montréal, este necesar să se facă referire la sensul obișnuit al acestei noțiuni în contextul în care ea se înscrie, în lumina obiectului acestei convenții, precum și a scopului pe care ea îl urmărește.
- 35 Sensul obișnuit dat noțiunii de „accident” este acela de eveniment involuntar, prejudiciabil și neprevăzut.
- 36 Pe de altă parte, potrivit celui de al treilea paragraf al preambulului Convenției de la Montréal, statele părți la aceasta, conștiente de „importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și [de] necesitatea unei indemnizații echitabile, bazate pe principiul reparației”, au decis să prevadă un regim strict de răspundere obiectivă a operatorilor de transport aerian. Un asemenea regim presupune însă, astfel cum rezultă din cuprinsul celui de al cincilea paragraf al preambulului Convenției de la Montréal, să fie menținut un „echilibru echitabil al intereselor”, în special al intereselor operatorilor de transport aerian și ale pasagerilor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 mai 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punctele 31 și 33, precum și Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Espada Sánchez și alții, C-410/11, EU:C:2012:747, punctele 29 și 30).
- 37 În această privință, din lucrările pregătitoare care au condus la adoptarea Convenției de la Montréal reiese că noțiunea de „accident” a fost preferată, de către părțile contractante, noțiunii de „eveniment”, propusă în proiectul inițial (a se vedea printre altele avizul prezentat de *International Union of Aviation Insurers*, DCW Doc No.28, 13 mai 1999, precum și raportul întocmit de *Rapporteur on the Modernization and Consolidation of the Warsaw System*, C-WP/10576). Motivul acestei alegeri este că termenul „eveniment” era considerat prea larg, înglobând orice împrejurări și putând conduce la un contencios prea bogat.

- 38 În schimb, în urma renunțării la utilizarea acestui termen, s-a decis eliminarea ultimei teze a articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal care prevedea că transportatorul nu era responsabil în măsura în care decesul sau vătămările ar rezulta din starea de sănătate a pasagerului. Astfel, s-a apreciat în esență că menținerea unei asemenea exonerări ar dezechilibra interesele existente, în detrimentul pasagerului, și că, în orice caz, această convenție prevedea deja o clauză generală de exonerare la articolul 20.
- 39 Acesta este motivul pentru care, pentru a păstra un asemenea echilibru, Convenția de la Montréal prevede, în anumite ipoteze, exonerarea de răspundere a transportatorului sau limitarea obligației de despăgubire care îi incumbă. Astfel, articolul 20 din această convenție prevede că, în cazul în care transportatorul dovedește că dauna a fost provocată sau favorizată de neglijența sau de altă acțiune greșită sau omisiune a pasagerului, transportatorul este exonerat în întregime sau în parte de răspundere față de acest pasager. Pe de altă parte, din cuprinsul articolului 21 alineatul (1) din convenția menționată reiese că transportatorul nu poate nici să excludă, nici să limiteze răspunderea sa pentru daunele prevăzute la articolul 17 alineatul (1) din aceeași convenție, atunci când aceste daune nu depășesc un anumit prag al despăgubiri. Numai dincolo de acest prag transportatorul poate exclude răspunderea sa în temeiul alineatului (2) al acestui articol 21, dovedind că prejudiciul nu a fost cauzat de culpa sa ori că acesta a fost cauzat exclusiv de culpa unui terț.
- 40 Aceste limite permit pasagerilor să fie despăgubiți, cu ușurință și repede, fără a impune însă operatorilor de transport aerian o sarcină de reparare foarte împovărătoare, dificil de identificat și de calculat, care ar putea să compromită și chiar să blocheze activitatea economică a acestora (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 mai 2010, Walz, C-63/09, EU:C:2010:251, punctele 34-36, precum și Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Espada Sánchez și alții, C-410/11, EU:C:2012:747, punctul 30).
- 41 În consecință, astfel cum arată domnul avocat general la punctul 60 din concluziile sale, a supune răspunderea operatorului de transport aerian condiției ca prejudiciul să fie rezultatul materializării unui risc inherent transportului aerian sau să existe o legătură între „accident” și exploatarea sau mișcarea aeronavei nu este conform nici sensului obișnuit al noțiunii de „accident”, prevăzută la articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, nici obiectivelor urmărite de aceasta.
- 42 Pe de altă parte, a limita obligația de despăgubire ce revine operatorilor de transport aerian exclusiv la accidentele legate de un risc inherent transportului aerian nu este necesar pentru a evita ca operatorilor de transport aerian să le fie impusă o obligație de despăgubire excesivă. Astfel, după cum s-a arătat la punctul 39 din prezenta hotărâre, acești operatori de transport aerian pot exclude sau limita răspunderea lor.
- 43 În aceste condiții, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „accident”, în sensul acestei dispoziții, acoperă toate situațiile care se produc la bordul unei aeronave în care un obiect utilizat pentru serviciul pasagerilor a cauzat o vătămare corporală unui pasager, fără a fi necesar să se verifice dacă aceste situații rezultă dintr-un risc inherent transportului aerian.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 44 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a patra) declară:

Articolul 17 alineatul (1) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001, trebuie interpretat în sensul că noțiunea de „accident”, în sensul acestei dispoziții, acoperă toate situațiile care se produc la bordul unei aeronave în care un obiect utilizat pentru serviciul pasagerilor a cauzat o vătămare corporală unui pasager, fără a fi necesar să se verifice dacă aceste situații rezultă dintr-un risc inerent transportului aerian.

Semnături