Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL HENRIK SAUGMANDSGAARD ØE
prezentate la 26 septembrie 2019[1]

Cauza C-532/18

GN, reprezentată în mod legal de HM
împotriva
ZU, în calitate de lichidator al Niki Luftfahrt GmbH

[cerere de decizie preliminară formulată de Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria)]

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Convenția de la Montréal – Articolul 17 alineatul (1) – Răspunderea operatorilor de transport aerian față de pasageri – Noțiunea de «accident» – Vătămare corporală a unui pasager ca urmare a vărsării unei băuturi fierbinți survenite la bordul unui avion în zbor”

I. Introducere

1. Cererea de decizie preliminară formulată de Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria) privește interpretarea articolului 17 alineatul (1) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional[2] (denumită în continuare „Convenția de la Montréal”), dispoziție care determină condițiile în care un pasager care a suferit o vătămare corporală în cursul unui zbor poate angaja răspunderea operatorului de transport aerian care a operat acest zbor.

2. Această cerere se înscrie în cadrul unui litigiu între o pasageră minoră, reprezentată de tatăl său, pe de o parte, și responsabilul de lichidarea unei companii aeriene, pe de altă parte. Reclamanta din litigiul principal solicită o despăgubire pentru arsurile care i-au fost cauzate de vărsarea unei băuturi fierbinți survenite, dintr-un motiv necunoscut, pe durata unui zbor transfrontalier operat de compania menționată.

3. Curtea este invitată, în mod inedit, să contureze noțiunea de „accident” în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, în special în raport cu criteriile de aplicabilitate care au fost deja reținute de anumite instanțe naționale. Mai precis, i se solicită să se pronunțe, în esență, cu privire la aspectul dacă este necesar ca evenimentul survenit la bordul unui avion nu numai să fi fost brusc sau neobișnuit și extern pasagerului în cauză, ci și să fie datorat unui risc inerent transportului aerian sau legat de acest transport. Pentru motivele expuse în prezentele concluzii, considerăm că numai primele dintre aceste criterii trebuie să fie îndeplinite, iar nu ultimele dintre acestea.

1 Limba originală: franceza.

2 Această convenție, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, a fost 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). Ea a intrat în vigoare, în ceea ce privește Uniunea Europeană, la 28 iunie 2004.

II. Cadrul juridic

A. Convenția de la Montréal

4. Preambulul Convenției de la Montréal arată printre altele, la al treilea paragraf, că statele părți „[recunosc] importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației". În plus, al cincilea paragraf enunță că „adoptarea 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 din Convenția de la Montréal, intitulat „Decesul sau vătămarea pasagerilor – daune produse bagajelor", prevede la alineatul (1) că „[t]ransportatorul 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. În temeiul articolului 20 din această convenție, intitulat „Exonerare", „[î]n 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 către o altă persoană decât pasagerul, datorită decesului sau vătămării suferite de către pasager, transportatorul este în același mod exonerat, în întregime sau în parte, de răspundere, în măsura în care dovedește că 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 menționată, intitulat „Despăgubirea în caz de deces sau vătămare a pasagerilor", are următorul cuprins:

„(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 aceeași convenție, intitulat „Temeiul solicitării despăgubirilor", prevede că „[î]n 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".

B. Dreptul Uniunii

9. Considerentele (5)-(7) și (10) ale Regulamentului (CE) nr. 889/2002 [3] de modificare a Regulamentului Consiliului (CE) nr. 2027/97 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente [4], au următorul cuprins:

„(5) Comunitatea a semnat Convenția de la Montréal manifestându-și intenția de a deveni parte la acord prin ratificarea acestuia.

(6) Este necesară modificarea Regulamentului (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorului de transport aerian în caz de accidente, în vederea alinierii acestuia la dispozițiile Convenției de la Montréal, creându-se astfel un sistem unitar de răspundere pentru transportul aerian internațional.

(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.”

10. Potrivit articolului 1 din Regulamentul nr. 2027/97, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 889/2002 (denumit în continuare „Regulamentul nr. 2027/97”), „[p]rezentul regulament pune în aplicare dispozițiile relevante ale Convenției de la Montréal în ceea ce privește transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora și stabilește anumite dispoziții suplimentare. De asemenea, extinde aplicarea acestor dispoziții la transportul aerian efectuat pe teritoriul unui singur stat membru”.

11. Articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul nr. 2027/97 prevede că „[n]oțiunile cuprinse în prezentul regulament care nu sunt definite la alineatul (1) sunt echivalente celor utilizate în Convenția de la Montréal”.

12. Articolul 3 alineatul (1) din acest regulament prevede că „[r]ăspunderea 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”.

III. Litigiul principal, întrebarea preliminară și procedura în fața Curții

13. În luna august 2015, reclamanta din litigiul principal, la acea dată în vârstă de 6 ani, a efectuat un zbor, între Spania și Austria, operat de compania aeriană Niki Luftfahrt GmbH, societate de drept austriac.

14. Copilul era așezat lângă tatăl său, care, pe durata zborului, a primit de la însoțitoarea de zbor un pahar fără capac care conținea cafea fierbinte și l-a pus pe măsuța rabatabilă situată în fața lui. Ulterior, acest recipient a alunecat iar conținutul său s-a vărsat pe copil, care a suferit arsuri de gradul al doilea pe o parte din corp. Nu s-a putut stabili dacă răsturnarea paharului cu cafea a fost cauzată de o defecțiune a măsuței sau de vibrația avionului.

3 Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 (JO 2002, L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146).

4 Regulamentul Consiliului din 9 octombrie 1997 (JO 1997, L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170).

15. Reclamanta din litigiul principal, reprezentată în mod legal de tatăl său, a introdus o acțiune prin care solicita ca Niki Luftfahrt să fie obligată la repararea prejudiciului cauzat de accidentul survenit în cursul zborului menționat în valoare de 8 500 de euro, plus dobânzi și cheltuieli, în temeiul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal.

16. Administratorul judiciar al companiei aeriene, în prezent aflată în faliment, a combătut existența unei răspunderi, invocând faptul că nu a existat un accident în sensul acestei dispoziții, întrucât niciun „eveniment brusc și neașteptat” nu ar fi condus la răsturnarea paharului cu cafea. În orice caz, niciun „risc inerent transportului aerian”, și anume tipic acestui transport, nu s-ar fi produs, deși această condiție ar fi trebuit de asemenea să fie îndeplinită.

17. Prin decizia din 15 decembrie 2015, Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria) a admis cererea reclamantei din litigiul principal. Această instanță a apreciat că un „accident”, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, a avut loc în împrejurările cauzei, întrucât răsturnarea paharului cu cafea a rezultat dintr-un „eveniment neobișnuit de origine externă”. În plus, ea a statuat că s-a produs un „risc inerent transportului aerian”, dat fiind că o aeronavă ar fi supusă, în cadrul exploatării sale, unor grade de înclinație variabile care pot determina alunecarea unor obiecte puse pe o suprafață orizontală în avion, fără ca vreo manevră specială să fie necesară. În sfârșit, ea a constatat lipsa culpei operatorului de transport aerian, pentru motivul că faptul de a servi băuturi fierbinți în recipiente fără capac este o practică obișnuită și adecvată din punct de vedere social.

18. Prin Hotărârea din 30 august 2016, Oberlandesgericht Wien (Tribunalul Regional Superior din Viena, Austria) a schimbat hotărârea pronunțată în primă instanță, după ce a considerat că răspunderea operatorului de transport aerian era exclusă, din moment ce articolul 17 din Convenția de la Montréal s-ar aplica numai accidentelor cauzate de un „risc inerent transportului aerian”, iar, în speță, reclamanta din litigiul principal nu a putut face dovada acestui lucru.

19. Sesizată cu un recurs, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă), prin decizia din 26 iunie 2018 primită la grefa Curții la 14 august 2018, a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze acesteia din urmă 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 măsuța rabatabilă fixată de scaunul din față, într-o aeronavă aflată în aer, în urma cărora un pasager suferă arsuri?”

20. Au prezentat observații scrise în fața Curții pârâta din litigiul principal, guvernul polonez, precum și Comisia. În ședința din 19 iunie 2019, guvernul francez și Comisia au prezentat observații orale.

IV. Analiză

A. Observații introductive

21. Mai întâi, remarcăm că instanța de trimitere arată că Convenția de la Montréal este aplicabilă în împrejurările litigiului principal, din moment ce zborul pe durata căruia s-a produs evenimentul în litigiu are un caracter internațional, în sensul articolului 1 din această convenție, întrucât locurile de plecare și de destinație ale acestui zbor sunt situate pe teritoriul a două state părți [5]. În această privință, subliniem că în domeniile care intră sub incidența Convenției de la Montréal, statele membre ale Uniunii au transferat acesteia din urmă competențele lor în ceea ce privește răspunderea pentru

5 Și anume Regatul Spaniei și, respectiv, Republica Austria.

prejudiciile suferite în caz de deces sau de vătămare a unui pasager [6] și că articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2027/97 prevede că răspunderea cu privire la pasageri a unui „operator de transport aerian comunitar” [7], astfel cum pare să fie cazul în speță, este reglementată de toate dispozițiile convenției menționate privind o astfel de răspundere [8].

22. În continuare, amintim [9] că dispozițiile Convenției de la Montréal sunt parte integrantă a ordinii juridice a Uniunii [10], astfel încât Curtea este competentă să se pronunțe cu privire la interpretarea sa, cu respectarea normelor din dreptul internațional obligatorii pentru Uniune și în special a articolului 31 din Convenția de la Viena [11], potrivit căruia 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 [12]. În plus, având în vedere obiectul Convenției de la Montréal, care este de a unifica normele referitoare la transportul aerian internațional, Curtea a statuat deja că noțiunile care figurează în această convenție fără să fie definite de aceasta „trebuie interpreta[te] într-un mod uniform și autonom, în pofida sensurilor diferite date acestor noțiuni în dreptul intern al fiecăruia dintre statele părți la această convenție” [13].

23. În sfârșit, reiese dintr-o jurisprudență constantă a Curții că, în cadrul procedurii de trimitere preliminară, este de competența exclusivă a instanțelor naționale definirea cadrului factual și juridic al litigiului cu care sunt sesizate [14]. În acest sens, arătăm că în speță, se recunoaște, astfel cum indică în mod explicit întrebarea preliminară, că a fost imposibil să se stabilească motivul pentru care paharul cu cafea s-a vărsat pe reclamanta din litigiul principal. În plus, din decizia de trimitere reiese că obiecția întemeiată pe o culpă contributivă a victimei, care fusese inițial invocată de pârâta din litigiul principal, nu mai face obiectul procedurii naționale [15]. Prin urmare, Curtea este obligată să se pronunțe cu privire la interpretarea care îi este solicitată plecând de la constatările astfel efectuate de instanța de trimitere.

6 A se vedea în acest sens punctul 4 din Declarația privind competența Comunității Europene cu privire la subiectele reglementate de Convenția de la Montreal, declarație care figurează în instrumentul de aprobare al Comunității depus la 29 aprilie 2004 și la următoarea adresă internet: https://www.icao.int/secretariat/legal/List%20of%20Parties/Mtl99_FR.pdf

7 Definit, la articolul 2 alineatul (1) litera (b) din regulamentul menționat, ca fiind un operator de transport aerian care deține o licență valabilă de funcționare acordată de un stat membru în conformitate cu dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerieni (JO 1992, L 240, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 76), care a fost abrogat și înlocuit, cu efect de la 1 noiembrie 2008, de Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO 2008, 293, p. 3).

8 A se vedea printre altele Hotărârea din 6 mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punctul 18), Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Espada Sánchez și alții (C-410/11, EU:C:2012:747, punctul 19), Hotărârea din 26 februarie 2015, Wucher Helicopter și Euro-Aviation Versicherung (C-6/14, EU:C:2015:122, punctul 35), precum și Hotărârea din 9 septembrie 2015, Prüller-Frey (C-240/14, EU:C:2015:567, punctul 25 și urm.).

9 A se vedea de asemenea Concluziile noastre prezentate în cauza Guaitoli și alții (C-213/18, EU:C:2019:524, punctul 29).

10 Începând de la data intrării în vigoare indicate la nota de subsol 2 din prezentele concluzii.

11 Convenția cu privire la dreptul tratatelor, încheiată la Viena la 23 mai 1969 (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 1155, p. 331).

12 A se vedea printre altele Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Espada Sánchez și alții (C-410/11, EU:C:2012:747, punctele 20-22), Hotărârea din 17 februarie 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punctele 23 și 24), precum și Hotărârea din 12 aprilie 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punctele 19-22).

13 A se vedea în acest sens Hotărârea din 6 mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punctele 21 și 22), privind noțiunea de „prejudiciu”, care stă la baza articolului 22 alineatul (2) din convenția menționată.

14 În temeiul articolul 267 TFUE, întemeiat pe o separare clară a funcțiilor între instanțele naționale și Curte, orice apreciere a situației de fapt din cauză este de competența instanțelor menționate (a se vedea printre altele Hotărârea din 19 iulie 2012, Garkalns, C-470/11, EU:C:2012:505, punctul 30, precum și Hotărârea din 7 august 2018, Prenninger și alții, C-329/17, EU:C:2018:640, punctul 27).

15 Instanța de trimitere nu precizează dacă dezbaterea a privit, în litigiul principal, eventuala culpă a minorei rănite și/sau a tatălui său, care a manipulat paharul cu cafea și care o reprezintă în acest litigiu.

B. Cu privire la noțiunea de „accident” în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal

1. Cu privire la obiectul întrebării preliminare și la aspectele vizate

24. În prezenta cauză, Curtea este invitată, *în esență*, să stabilească dacă noțiunea de „accident” în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal trebuie interpretat în sensul că include o situație în care un pahar cu cafea fierbinte, așezat pe o măsuță rabatabilă într-un avion în zbor, se răstoarnă dintr-un motiv nedeterminat și cauzează o arsură unui pasager, care ar putea, în consecință, să solicite, în temeiul dispoziției menționate, ca operatorul de transport aerian în cauză să îi plătească daune interese pentru această vătămare corporală.

25. Deși întrebarea adresată de instanța de trimitere este formulată în termeni care se referă la împrejurări proprii litigiului principal, apreciem totuși că este preferabil ca Curtea să nu se limiteze la a da un răspuns valabil numai pentru această situație specifică, ci să profite de oportunitatea care îi este oferită în acest caz de a furniza o interpretare a noțiunii în cauză prin care să se stabilească criterii de apreciere abstracte, așadar cu o aplicabilitate generală [16]. Trebuie să se sublinieze că prezenta cauză este prima în care Curtea este chemată să interpreteze noțiunea menționată.

26. În această privință, constatăm, precum instanța de trimitere, că Convenția de la Montréal *nu conține o definiție* a noțiunii de „accident”, deși apariția unui astfel de eveniment constituie în mod evident o condiție determinantă pentru ca răspunderea unui operator de transport aerian să poată fi angajată în temeiul articolului 17 alineatul (1) din convenția menționată în caz de prejudiciu fizic (vătămare corporală sau deces) suferit de un pasager [17]. De asemenea, acest termen figura în dispoziția echivalentă reprezentată de articolul 17 din Convenția de la Varșovia [18], care a fost înlocuită cu Convenția de la Montréal [19], dar fără să fie definită nici de acest prim instrument.

27. Cu toate acestea, câteva instanțe naționale au dezvoltat jurisprudențe, pe care instanța de trimitere le evocă în mod expres, privind noțiunea de „accident” în sensul Convenției de la Varșovia și/sau al Convenției de la Montréal [20]. Precizăm că, în pofida diferențelor dintre articolul 17 din Convenția de la Varșovia și articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, suntem de părere că a doua dintre aceste dispoziții trebuie totuși să fie interpretată și în lumina hotărârilor referitoare la prima, având în vedere echivalența care există în esență între acestea [21].

16 Într-adevăr, în cadrul cooperării instituite prin articolul 267 TFUE între instanțele naționale și Curte, chemate să contribuie în mod direct și reciproc la aplicarea uniformă a dreptului Uniunii în toate state membre, Curtea poate extrage din cuprinsul întrebării preliminare, având în vedere informațiile furnizate de instanța de trimitere, elementele care necesită interpretarea dreptului Uniunii. Astfel, s-a putut admite că, atunci când întrebarea adresată pare să urmărească o aplicare directă a dreptului Uniunii în litigiul principal, instanța vizează în realitate interpretarea acestui drept în scopul litigiului principal (a se vedea printre altele Hotărârea din 18 ianuarie 1979, van Wesemael și alții, 110/78 și 111/78, EU:C:1979:8, punctul 21, Hotărârea din 17 noiembrie 2011, Jestel, C-454/10, EU:C:2011:752, punctul 21, Hotărârea din 8 noiembrie 2012, Gülbahce, C-268/11, EU:C:2012:695, punctul 32, precum și Hotărârea din 13 februarie 2014, Crono Service și alții, C-419/12 și C-420/12, EU:C:2014:81, punctele 28 și 29).

17 În plus, articolul 2 alineatul (2) din Regulamentul nr. 2027/97 face trimitere la Convenția de la Montreal pentru noțiuni, precum cea de „accident”, pe care acest regulament le conține fără să le definească.

18 Convenția pentru unificarea unor reguli privitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929. Precizăm că termenul „accident” era utilizat de asemenea, fără altă precizare, la articolul 30 alineatul (2) din această convenție, vizând cazul, nerelevant în speță, al transporturilor aeriene ce urmează a se executa de mai mulți transportatori succesivi.

19 A se vedea preambulul și articolul 55 din Convenția de la Montreal.

20 În acest sens, instanța de trimitere se referă la Reuschle, F., *Montrealer Übereinkommen – Kommentar*, De Gruyter, Berlin, ediția a doua, 2011, comentariul privind articolul 17 din Convenția de la Montreal, în special punctul 13 și urm.

21 Cu privire la aceste jurisprudențe naționale, a se vedea de asemenea punctul 43 și urm. din prezentele concluzii.

28. Instanța de trimitere arată că articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal este aplicabil, în opinia sa, în speță, întrucât vătămarea corporală suferită de reclamanta din litigiul principal rezultă, potrivit terminologiei utilizate de instanțele naționale menționate, dintr-un eveniment „brusc”, care are la origine o „acțiune externă” victimei și care determină un „prejudiciu neașteptat” pentru aceasta. Ea subliniază că litigiul principal se concentrează pe aspectul dacă noțiunea de „accident” în sensul acestei dispoziții presupune, pe lângă întrunirea criteriilor astfel menționate, că s-a materializat *„un risc inerent transportului aerian”* [22].

29. Această instanță arată că *mai multe abordări* se opun în ceea ce privește necesitatea îndeplinirii acestui ultim criteriu, având în vedere anumite hotărâri pronunțate de instanțe din statele părți la Convenția de la Varșovia și/sau la Convenția de la Montréal, precum și diverse opinii doctrinare.

30. Potrivit unei prime abordări, care conform instanței de trimitere ar fi reținută de cea mai mare parte a doctrinei și a jurisprudenței germane [23], noțiunea de „accident” în discuție ar trebui să fie restrânsă la situațiile în care s-a produs un risc care decurge în mod normal din natura aeronavei, din starea sau din exploatarea sa [24] sau a unei instalații aeronautice utilizate la momentul îmbarcării sau al debarcării. Acest lucru ar fi justificat de faptul că intenția statelor părți la Convenția de la Montréal nu era ca operatorii de transport aerian să își asume riscurile generale ale vieții de zi cu zi. În consecință, persoanei vătămate i-ar reveni sarcina de a dovedi materializarea unui risc care nu poate surveni decât în domeniul transportului aerian. Or, în speță, având în vedere imposibilitatea de a determina cauza evenimentului în litigiu, această interpretare ar conduce la respingerea acțiunii formulate de reclamanta din litigiul principal.

31. În schimb, potrivit unei a doua abordări, nu ar fi necesar să se stabilească faptul că s-a produs un risc inerent transportului aerian pentru a se putea întemeia pe articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, având în vedere modul de redactare a acestei dispoziții, regimul de răspundere instituit prin aceasta și nevoia de a-i asigura eficiența. Instanța de trimitere consideră că aceste ultime argumente sunt convingătoare. Ea precizează că anumiți autori au dedus din acestea că reprezintă un „accident” care poate angaja răspunderea unui operator de transport aerian, printre altele, vărsarea unei băuturi fierbinți pe corpul unui pasager [25]. În litigiul principal, această interpretare ar conduce la recunoașterea răspunderii operatorului de transport aerian.

32. În sfârșit, instanța de trimitere are în vedere o altă abordare, calificată drept „soluție intermediară”, potrivit căreia răspunderea prevăzută la articolul 17 alineatul (1) menționat ar decurge din simplul fapt că evenimentul în cauză s-a produs la bordul avionului sau la momentul îmbarcării sau al debarcării, fără să fie necesar ca un risc inerent transportului aerian să se fi materializat, dar cu posibilitatea transportatorului de a fi exonerat de această răspundere atunci când dovedește lipsa legăturii cu natura sau cu exploatarea aeronavei. În speță, această interpretare ar conduce de asemenea la admiterea răspunderii pârâtei din litigiul principal, dat fiind că nu a putut fi identificată cauza accidentului respectiv.

22 Expresie subliniată în original, în limba germană: „ein für die Luftfahrt typisches Risiko”.

23 Instanța de trimitere citează Schmid, R., „Artikel 17”, în *Frankfurter Kommentar zum Luftverkehrsrecht*, Luchterhand, Germania, 2016, punctele 16 și 17 (a se vedea de asemenea versiunea în limba engleză, Schmid, R., „Article 17”, în *Montreal Convention*, Kluwer, Țările de Jos, 2006, punctele 16 și 17), precum și Ruhwedel, E., *Der Luftbeförderungsvertrag*, Luchterhand, Köln, ediția a treia, 1998, punctul 331. În plus, ea vizează o hotărâre a Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) din 21 noiembrie 2017 (X ZR 30/15, NJW 2018, 861), arătând totuși că aceasta impune numai existența unei „legături” cu un risc inerent transportului aerian. Anterior acestei hotărâri, a se vedea hotărârea Landgericht Frankfurt (Tribunalul Regional din Frankfurt, Germania) din 16 decembrie 2005 (NJW-RR 2006, 704), pe lângă jurisprudența citată de Führich, E., *Reiserecht – Handbuch und Kommentar*, C. H. Beck, München, 2015, p. 1059.

24 Risc ce poate rezulta, de exemplu, din modificările de altitudine sau de viteză ale avionului.

25 În acest sens, decizia de trimitere menționează Reuschle, F., *op. cit.* nota 20, punctul 15, Stefula, M., *Schadenersatz für Passagiere im Luftfahrtgesetz*, Verlag Österreich, Viena, 2001, punctele 123 și 136 (a se vedea de asemenea recenzia acestei ultime lucrări efectuată de Müller-Rostin, W., *NZV*, 2002, p. 75), precum și Kehrberger, H.-P., „Overhead Bin-Unfälle an Bord von Luftfahrzeugen – Eine Fallstudie”, în *Festschrift für Werner Guldimann*, Luchterhand, Berlin, 1997, punctele 129 și 130, în legătură cu articolul 17 din Convenția de la Varșovia.

33. *Observațiile care au fost prezentate Curții* în prezenta cauză reflectă aceste abordări diferite. Pârâta din litigiul principal susține că răspunderea operatorilor de transport aerian poate fi angajată, în temeiul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, doar în cazul în care accidentul, eveniment brusc și neașteptat care rezultă dintr-o intervenție externă, a fost provocat de un risc inerent transportului aerian. Or, riscul de vătămare corporală cauzată de vărsarea unei băuturi fierbinți s-ar putea materializa și în cadrul vieții private [26].

34. În schimb, guvernul polonez exclude cerința unui risc inerent transportului aerian, dar apreciază totuși că este necesară o legătură de cauzalitate plauzibilă între evenimentul în cauză – care ar trebui să fie brusc sau neașteptat și să aibă o sursă externă pasagerului – și mișcarea sau exploatarea aeronavei, legătură care ar exista în speță [27].

35. La rândul lor, guvernul francez și Comisia [28] sunt de părere că situația în discuție în litigiul principal se încadrează în noțiunea de „accident” în sensul articolul 17 alineatul (1) menționat întrucât este vorba despre un eveniment brusc, survenit în timpul transportului aerian și extern persoanei victimei, fără să fie necesar să se stabilească producerea unui risc inerent transportului aerian – teză susținută de pârâta din litigiul principal – și nici măcar existența unei legături de cauzalitate cu acest transport – teză susținută de guvernul polonez. Aceasta este și opinia noastră, pentru motivele expuse în continuare, care se conformează normelor de interpretare sus-menționate [29].

2. Cu privire la interpretarea literală

36. Mai întâi, în ceea ce privește *modul de redactare* a articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, amintim [30] că trebuie avute în vedere doar șase versiuni lingvistice ale acestui instrument normativ care au fost calificate drept „autentice”, printre care se numără trei versiuni corespunzătoare unor limbi oficiale ale Uniunii, și anume engleza, spaniola și franceza [31].

37. Acest articol 17 alineatul (1) prevede că „[t]ransportatorul 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”.

38. De la bun început, constatăm, asemenea instanței de trimitere, că articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal nu formulează o cerință potrivit căreia răspunderea operatorului de transport aerian ar putea fi angajată, în temeiul acestei dispoziții, numai în cazul în care evenimentul în litigiu a fost cauzat de un risc inerent transportului aerian, astfel cum susține pârâta din litigiul

26 Pentru a ilustra în ce ar putea consta un risc legat în mod specific de exploatarea unei aeronave, spre deosebire de un risc general al vieții de zi cu zi, pârâta din litigiul principal menționează vărsarea unei băuturi fierbinți cauzate de turbulențe, o modificare a altitudinii de zbor sau a înclinației aeronavei ori o defecțiune a măsuței, împrejurări care nu au fost stabilite în litigiul principal.

27 Potrivit guvernului polonez, o astfel de legătură rezultă din faptul că servirea băuturilor fierbinți în cursul călătoriei este o practică uzuală a operatorilor de transport, aerian sau de alt tip, care face parte din serviciul de transport sau constituie o prestație suplimentară direct legată de acesta.

28 Precizăm că, în ședință, Comisia și-a precizat poziția, confirmând că se alătură punctului de vedere exprimat de guvernul francez.

29 A se vedea punctul 22 din prezentele concluzii.

30 A se vedea de asemenea Concluziile noastre prezentate în cauza Guaitoli și alții (C-213/18, EU:C:2019:524, punctul 58).

31 Cu privire la luarea în considerare a celor șase versiuni lingvistice în care a fost redactată Convenția de la Montreal (și anume în limbile engleză, arabă, chineză, spaniolă, franceză și rusă), a se vedea Hotărârea din 6 mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punctul 24), precum și Hotărârea din 17 februarie 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punctele 23 și 31-34).

principal, sau prezintă o legătură de cauzalitate cu natura sau cu exploatarea aeronavei, astfel cum propune guvernul polonez. Or, considerăm că dacă autorii convenției menționate ar fi avut intenția să prevadă astfel de criterii restrictive, ar fi făcut referire la acestea în mod explicit [32], ceea ce nu este cazul în speță. În plus, lucrările pregătitoare nu indică această intenție [33].

39. În același sens, subliniem, asemenea guvernului francez, că o precizare semnificativă a fost adăugată, în acest articol 17 alineatul (1), în raport cu dispoziția corespunzătoare din Convenția de la Varșovia [34] care l-a precedat pe acesta, și anume formula „cu condiția ca” [35], care revelează voința autorilor menționați de a nu subordona răspunderea operatorului de transport aerian unor condiții altele decât cele ale unui „accident” care s-a produs în împrejurările și care a avut efectele prevăzute ulterior la articolul 17 alineatul (1) menționat. Din această precizare rezultă, în opinia noastră, că noțiunea de „accident”, în sensul acestei ultime dispoziții, trebuie să facă obiectul unei interpretări care nu are ca efect restrângerea domeniului de aplicare material al acesteia.

40. În ceea ce privește noțiunea menționată, constatăm că terminologia utilizată la articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, pentru răspunderea operatorului de transport aerian în caz de deces sau de vătămare suferită de pasageri, contrastează cu cea utilizată la alineatul (2) al acestui articol 17 și la articolul 18 din convenția menționată, pentru răspunderea operatorului de transport aerian în caz de distrugere, pierdere sau avariere a bagajelor înregistrate și, respectiv, a mărfurilor. Astfel, spre deosebire de prima dintre aceste dispoziții, cele din urmă nu vizează un „accident”, ci simplul „fapt” care a cauzat prejudiciile suferite de bagajele înregistrate sau de o marfă [36]. Din acest contrast reiese, în opinia noastră, că pentru a aplica articolul 17 alineatul (1) menționat trebuie ca evenimentul care a cauzat decesul sau vătămarea pasagerului nu numai să se fi produs la bord sau la momentul îmbarcării sau al debarcării [37], ci și să poată fi calificat drept „accident”, în funcție de criteriile care rămân să fie determinate de Curte.

41. Deși termenul „accident” este utilizat în repetate rânduri în Convenția de la Montréal, el nu este totuși clarificat nici de celelalte dispoziții în care mai figurează [38]. Cel mult, articolul 28 din această convenție, care se referă la plățile anticipate în caz de deces sau vătămare suferită de pasageri, menționează că aceste ultime prejudicii trebuie să rezulte dintr-un „accident aviatic” [39], dar fără altă precizare.

32 A se vedea, cu titlu de comparație, definiția detaliată a termenului „accident” care figurează la articolul 2 din Regulamentul (UE) nr. 996/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 octombrie 2010 privind investigarea și prevenirea accidentelor și incidentelor survenite în aviația civilă și de abrogare a Directivei 94/56/CE (JO 2010, L 295, p. 35), care, în temeiul articolului 1, nu reglementează însă răspunderea operatorilor de transport aerian, spre deosebire de Convenția de la Montreal.

33 Instanța de trimitere menționează că la momentul elaborării Convenției de la Montreal nu s-a urmărit o limitare la cazurile în care a survenit un risc inerent transportului aerian, făcând referire la hotărârea Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) citată anterior la nota 23. Precizăm că punctul 21 din această hotărâre enunță că, potrivit conținutului proceselor-verbale ale conferinței internaționale care a condus la adoptarea acestei convenții, nu s-a stabilit drept condiție, pentru a caracteriza un accident, ca un pericol propriu aviației să se concretizeze.

34 Articolul 17 din Convenția de la Varșovia prevedea că „[t]ransportatorul e răspunzător de dauna suferită în caz de moarte, de rănire sau de orice altă leziune corporală suferită de un călător, *când* accidentul ce a cauzat dauna s-a produs pe bordul aeronavei sau în cursul oricărei operațiuni de îmbarcare și de debarcare” (sublinierea noastră).

35 Formulă prezentă atât în versiunea în limba franceză a articolului 17 din Convenția de la Montreal, cât și în versiunile sale în limba engleză („upon condition only”) și în limba spaniolă („por la sola razón”).

36 Acest lucru este valabil în versiunea în limba franceză a Convenției de la Montreal, dar și în versiunile sale în limba engleză (în care figurează termenii „accident” și „event”) și în limba spaniolă (în care figurează termenii „accidente” și „hecho”).

37 Subliniem că intervalul de timp acoperit de articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal este mai lung decât durata zborului propriu-zis, care se întinde de la decolarea aeronavei până la aterizarea sa.

38 Și anume articolul 28 (intitulat „Plăți anticipate”), alineatele (2) și (3) ale articolului 33 (intitulat „Jurisdicție”), precum și alineatul (2) al articolului 36 (intitulat „Transport succesiv”) din Convenția de la Montreal.

39 Același lucru este valabil în versiunile în limba engleză („aircraft accidents”) și în limba spaniolă („accidentes de aviación”). Potrivit Reuschle, F., *op. cit.* nota 20, punctul 26, trebuie să se distingă între accidentele aeronavei înseși (de exemplu, căderea acesteia), tratate la articolul 28 din Convenția de la Montreal, și accidentele la bordul aeronavei, dar noțiunea de „accident” în sensul articolului 17 din aceasta ar include aceste două tipuri de accident. Suntem de acord cu această ultimă considerație, dar nu ne vom pronunța aici în legătură cu obiectul articolului 28 menționat.

42. Amintim că, potrivit prevederilor articolului 31 din Convenția de la Viena, noțiunea de „accident” vizată la articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal trebuie să fie interpretată potrivit „sensului obișnuit ce urmează a fi atribuit [termenului în cauză]”.

43. În această privință, apreciem că, astfel cum procedează atât instanța de trimitere, cât și toate părțile care au prezentat observații în prezenta cauză, trebuie să se ia în considerare interpretarea noțiunii menționate care a fost reținută de diverse *instanțe din statele părți* la Convenția de la Varșovia și/sau la Convenția de la Montréal [40], pentru a ne inspira eventual din aceste precedente jurisprudențiale, chiar dacă Curtea nu este legată de acestea.

44. În primul rând, observăm că anumite criterii au fost în mare măsură admise, în pofida câtorva variații în alegerea cuvintelor utilizate de instanțele naționale, ca fiind relevante pentru noțiunea de „accident” care figurează la articolul 17 din Convenția de la Varșovia și la articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal. Potrivit acestor instanțe, în esență, victima trebuie să demonstreze că evenimentul care s-a produs în timpul transportului aerian, fie la bordul aeronavei, fie în cursul operațiunilor de îmbarcare sau de debarcare și care a generat prejudiciul fizic invocat, pe de o parte, are un caracter „brusc” sau „neobișnuit” și, pe de altă parte, are o origine „externă” persoanei pasagerului în cauză [41]. Cu alte cuvinte, nu poate fi calificată drept „accident” o faptă prejudiciabilă care rezultă din reacțiile proprii victimei la funcționarea obișnuită, normală și previzibilă a aeronavei sau care a fost provocată de starea de sănătate preexistentă a victimei. Consensul la care s-a ajuns în favoarea unor astfel de factori de apreciere reiese, în special [42], din jurisprudența americană [43], din jurisprudența germană [44], precum și din jurisprudența franceză [45]. Observațiile depuse în prezenta cauză sunt de asemenea convergente în această privință.

45. Considerăm că aceste criterii, care sunt pe deplin conforme cu definiția uzuală a termenului în cauză [46], ar putea fi reținute în mod util și de Curte în prezenta cauză, pentru a determina situațiile care pot fi calificate drept „accident” în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal. În această privință, amintim că instanța de trimitere consideră, în mod întemeiat în opinia

40 A se vedea punctul 27 și urm. din prezentele concluzii.

41 Subliniem că nu trebuie să se confunde verificarea faptului că prejudiciul invocat nu este cauzat de o predispoziție a pasagerului în cauză, care intervine în stadiul calificării eventuale a evenimentului în litigiu drept „accident” care poate sta la baza răspunderii operatorului de transport aerian – în temeiul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal –, cu chestiunea ulterioară de a ști dacă s-a demonstrat în apărare că acest pasager a contribuit în mod activ sau prin omisiune la producerea propriului său prejudiciu, astfel încât operatorul de transport aerian ar putea fi exonerat de răspundere – în temeiul articolului 20 din această convenție.

42 A se vedea de asemenea Mercadal, B., „Transports aériens”, în *Répertoire de droit commercial*, Dalloz, Paris, 2000, punctul 110 și urm., Grigorieff, C.-I., „Le régime d'indemnisation de la convention de Montréal”, în *Revue européenne de droit de la consommation*, 2012, nr. 4, p. 662-665, precum și Letacq, F., „Fascicule 925”, în *Jurisclasseur Transport*, Lexis360, Paris, 2018, punctul 70.

43 A se vedea în principal hotărârea U. S. Supreme Court (Curtea Supremă a Statelor Unite ale Americii) din 4 martie 1985, Air France/Saks [470 U. S. 392 (1985), accesibilă la următoarea adresă internet: https://supreme.justia.com/cases/federal/us/470/392/]. Această hotărâre fondatoare enunță că noțiunea de „accident” în sensul articolului 17 din Convenția de la Varșovia, care a fost „drafted in French by continental jurists”, acoperă „an *unexpected or unusual* event or happening that is *external* to the passenger”, iar nu cazul în care „the injury indisputably results from the passenger's own internal reaction to the usual, normal, and expected operation of the aircraft” și că „[a]ny injury is the product of a chain of causes, and we require only that the passenger be able to prove that some link in the chain was an *unusual or unexpected event external* to the passenger” (sublinierea noastră).

44 A se vedea în special hotărârile citate de Reuschle, F., *op. cit.* nota 20, punctul 13.

45 Pe lângă hotărârile franceze vizate de autorii *op. cit.* nota 42, a se vedea hotărârea Cour de cassation (Curtea de Casație, Franța), Camera întâi civilă din 15 ianuarie 2014 (ECLI:FR:CCASS:2014:C100011, precum și precedentele jurisprudențiale menționate la următoarea adresă internet: https://www.legifrance.gouv.fr/affichJuriJudi.do?oldAction=rechJuriJudi&idTexte=JURITEXT000028482732&fastReqId= 1262213182&fastPos= 2).

46 Cuvântul „accident” care provine din termenul latin *„accidens*: care se întâmplă în mod fortuit” și care este definit ca fiind un „eveniment sau fapt involuntar prejudiciabil neprevăzut” potrivit Cornu, G. și alții, *Vocabulaire juridique*, ediția a douăsprezecea, PUF, Paris, 2018, p. 11 sau „[an] unexpected event, typically sudden in nature and associated with injury, loss, or harm” potrivit Encyclopædia Britannica (https://academic.eb.com/levels/collegiate/article/accident/605405).

noastră, că toate criteriile menționate mai sus sunt îndeplinite în împrejurări precum cele din litigiul principal [47]. De asemenea, alte instanțe naționale, în special americane [48], au statuat că vărsarea unei băuturi fierbinți pe un pasager la bordul unei aeronave constituie un „accident” în sensul articolului 17 din Convenția de la Varșovia.

46. În al doilea rând, astfel cum se evocă în decizia de trimitere, constatăm că există, în schimb, o controversă cu privire la aspectul dacă ar trebui să se impună, în temeiul dispozițiilor menționate, verificarea unui criteriu suplimentar, aferent existenței unui „risc inerent transportului aerian”. Pârâta din litigiul principal arată că acest criteriu a fost adoptat în jurisprudența austriacă [49], dar instanța de trimitere se îndoiește de corectitudinea unei astfel de poziții, în special având în vedere evoluția pe care jurisprudența germană se pare că a urmat-o spre o atenuare a ponderii acordate acestui criteriu [50]. Pe de altă parte, în jurisprudența americană, deși unele instanțe au făcut aplicarea unui criteriu de acest tip [51], Curtea Supremă și alte instanțe nu au optat însă pentru o astfel de abordare restrictivă [52]. În sfârșit, arătăm că, în jurisprudența franceză, cercetarea unui risc propriu transportului aerian a fost realizată uneori în sensul articolului 17 din Convenția de la Varșovia, dar fără ca această cercetare să fie făcută în mod direct din perspectiva noțiunii de „accident” și nici ca aceasta să mai fie de actualitate [53].

47. În ceea ce ne privește, astfel cum am arătat de la bun început [54], considerăm că cerința unui astfel de risc, a cărei adoptare de către jurisprudență a rămas, în opinia noastră, limitată, nu se reflectă deloc în terminologia utilizată la articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal. Poziția noastră este consolidată având în vedere finalitățile acestei dispoziții.

3. Cu privire la interpretarea teleologică

48. Asemenea instanței de trimitere și guvernului francez [55], apreciem că nu ar fi conform cu finalitățile Convenției de la Montréal, și în special cu cele ale articolului 17 alineatul (1) din aceasta, să se impună persoanei care solicită repararea unui prejudiciu fizic, în temeiul acestei dispoziții, să dovedească existența unui „risc inerent transportului aerian” sau a unei legături de cauzalitate plauzibile cu acest transport, condiții care ar trebui să fie verificate potrivit pârâtei din litigiul principal și, respectiv, guvernului polonez, pentru ca un eveniment să poată fi calificat drept „accident” în sensul dispoziției menționate.

47 A se vedea punctul 28 din prezentele concluzii.

48 A se vedea între altele hotărârea U. S. District Court of Puerto Rico (Tribunalul Federal al Districtului Porto Rico, Statele Unite) din 17 iunie 1988, Diaz Lugo/American Airlines, Inc. [686 F. Supp. 373 (D. P.R 1988), accesibilă la următoarea adresă internet: https://law.justia.com/cases/federal/district-courts/FSupp/686/373/1362396/], precum și hotărârea U. S. District Court of California (Tribunalul Federal al Districtului California, Statele Unite) din 15 mai 2007, Wipranik/Air Canada și alții [2007 WL 2441066, accesibilă la următoarea adresă internet: https://www.aviationlawmonitor.com/wp-content/uploads/sites/579/2013/06/Wipranik.pdf].

49 În acest sens pârâta din litigiul principal citează o hotărâre a Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) din 2 iulie 2015 (2 Ob 58/15s, accesibilă la următoarea adresă internet: https://www.ris.bka.gv.at/Dokumente/Justiz/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000/JJT_20150702_OGH0002_0020OB00058_15S0000_000.pdf).

50 A se vedea considerațiile acestei instanțe expuse la notele de subsol 23 și 33 din prezentele concluzii.

51 A se vedea în special hotărârea U. S. District Court of New York (Tribunalul Federal al Districtului New York, Statele Unite) din 10 ianuarie 2017, Lee/Air Canada [228 F. Supp. 3d 302 (2017), accesibilă la următoarea adresă internet: https://www.leagle.com/decision/infdco20170210967], precum și jurisprudența citată de Naveau, J., Godfroid, M., și Frühling, P., *Précis de droit aérien*, Bruylant, Bruxelles, ediția a doua., 2006, punctul 214.

52 A se vedea hotărârea citată anterior nota 43 pe lângă jurisprudența citată de Tompkins, G. N., *Liability Rules Applicable to International Air Transportation As Developed by the Courts in the United States – From Warsaw 1929 to Montreal 1999*, Kluwer, Țările de Jos, 2010, punctele 8.5.5 și 8.9.1-8.9.17, precum și de Diederiks-Verschoor, I. H., *An Introduction to Air Law*, Kluwer, Țările de Jos, 2012, p. 153-160.

53 Mercadal, B., *op. cit.* nota 42, punctele 117-124, precum și Letacq, F., *op. cit.* nota 42, punctul 57, arată că riscurile inerente navigației și exploatării aeriene erau necesare altădată în Franța pentru caracterizarea operațiunilor de îmbarcare și de debarcare în sensul articolului 17 menționat, dar că acest criteriu a fost abandonat în această țară, precum în țările anglo-saxone.

54 A se vedea punctul 38 din prezentele concluzii.

55 A se vedea de asemenea în acest sens autorii *op. cit.* nota 25.

49. Mai întâi, observăm că Convenția de la Montréal are ca obiect *uniformizarea* normelor care erau aplicabile în domeniile care intră în domeniul său de aplicare, și mai precis în materie de răspundere a operatorilor de transport aerian. Al cincilea paragraf din preambulul acesteia arată că statele părți la acest instrument au avut ca scop „[o] mai bun[ă] armoniz[are] și […] codific[area] anumitor norme care reglementează transportul aerian internațional”, prin urmare consolidarea sistemului uniform instituit anterior prin Convenția de la Varșovia [56]. În plus, articolul 29 din Convenția de la Montréal prevede că acțiunile în despăgubire, inclusiv cele întemeiate pe articolul 17 alineatul (1) din aceasta, pot fi introduse numai în conformitate cu condițiile și cu limitele de răspundere stabilite în această convenție, ceea ce exclude normele de drept național pentru reglementarea răspunderii operatorilor de transport aerian care intră în domeniul de aplicare al acesteia [57].

50. În consecință, apreciem că nu trebuie să se adopte o interpretare a noțiunii de „accident”, în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, care să conducă la supunerea acțiunilor întemeiate pe această dispoziție unor condiții restrictive care nu au fost dorite de autorii convenției menționate, nici măcar implicit, precum cerința unui „risc inerent transportului aerian” sau a unei legături de cauzalitate cu acest transport. Această abordare este, în opinia noastră, confirmată de indicațiile care figurează în preambulul Regulamentului nr. 889/2002, în special în considerentul (7) al acestuia, care sugerează ca dispozițiile Convenției de la Montréal care au un scop protector să fie interpretate urmând o abordare favorabilă pasagerilor și aparținătorilor acestora [58].

51. În această privință, amintim că Curtea a arătat în mod repetat că din preambulul Convenției de la Montréal [59] reiese că statele părți la aceasta au avut ca scop, *pe plan substanțial*, „asigur[area] protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și […] [a] unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației”, precum și „realizare[a] […] unui echilibru echitabil al intereselor” în cauză. În consecință, statele menționate au adoptat un regim de răspundere strictă a operatorilor de transport aerian [60], asigurând în același timp menținerea unui echilibru între interesele operatorilor de transport aerian și cele ale pasagerilor [61].

52. Or, dacă s-ar admite că evenimentul aflat la originea unui prejudiciu care intră sub incidența articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal trebuie să prezinte specificități proprii transportului aerian, acest lucru ar determina o restrângere a drepturilor pasagerului sau chiar o privare de acestea, ca urmare a consecințelor pe care le-ar avea acest criteriu nu numai asupra sarcinii probei, ci și asupra efectului util al dispoziției menționate.

53. Astfel, pe de o parte, întrucât persoana vătămată nu are acces la toate datele tehnice privind navigarea aeronavei sau exploatarea aeriană de care dispune numai operatorul de transport aerian, ar fi extrem de dificil pentru aceasta să dovedească existența unui risc inerent transportului aerian sau chiar a unei legături de cauzalitate cu acesta din urmă, pentru a putea solicita o despăgubire în temeiul acestui articol 17 alineatul (1).

56 Cu privire la consolidarea protecției pasagerilor, a se vedea punctul 59 din prezentele concluzii.

57 Acest articol 29 prevede o excepție de la principiul exclusivității regimului instituit prin convenția menționată, făcând trimitere la normele de drept național aplicabile litigiului pentru chestiunile referitoare la „stabilirea persoanelor care au dreptul de a introduce acțiunea și a drepturilor acestora”.

58 A se vedea extrasele din acest preambul citate la punctul 9 din prezentele concluzii.

59 Mai precis, având în vedere al treilea și al cincilea paragraf din preambulul menționat.

60 Vom menționa conținutul acestui regim la punctul 56 și urm. din prezentele concluzii

61 A se vedea Hotărârea din 6 mai 2010, Walz (C-63/09, EU:C:2010:251, punctul 30 și urm.), Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Espada Sánchez și alții (C-410/11, EU:C:2012:747, punctele 29 și 30), Hotărârea din 17 februarie 2016, Air Baltic Corporation (C-429/14, EU:C:2016:88, punctele 38 și 48), precum și Hotărârea din 12 aprilie 2018, Finnair (C-258/16, EU:C:2018:252, punctele 34 și 43).

54. Pe de altă parte, norma prevăzută la acesta din urmă ar fi în mare măsură golită de conținutul său esențial de astfel de cerințe, întrucât numeroase evenimente prejudiciabile ar trebui să fie excluse de la calificarea drept „accident”, în sensul acestei dispoziții, întrucât sunt susceptibile să se prezinte în mod similar în alte împrejurări decât cele ale transportului aerian, cu alte cuvinte în viața de zi cu zi. Această excludere ar determina o reducere importantă a cazurilor în care poate fi angajată răspunderea unui operator de transport aerian în temeiul dispoziției menționate, limitându-le la incidentele cele mai grave ale transportului aerian, precum turbulențele puternice sau prăbușirea aeronavei.

55. Considerațiile care precedă, referitoare la modul de redactare a articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal și la finalitățile acesteia, sunt confirmate de o analiză a contextului în care se înscrie această dispoziție.

4. Cu privire la interpretarea sistematică

56. Pentru a efectua interpretarea solicitată a articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, și în special a noțiunii de „accident” care figurează în acesta, trebuie, în opinia noastră, astfel cum se arată în decizia de trimitere și în toate observațiile depuse în fața Curții, să se țină seama de *regimul de răspundere* a operatorilor de transport aerian care decurge din această dispoziție coroborată cu alte dispoziții ale convenției menționate.

57. În temeiul articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, ca urmare a decesului sau vătămării corporale a unui pasager, operatorul de transport aerian este răspunzător de plin drept, pentru simplul motiv că accidentul s-a produs la bordul aeronavei sau cu ocazia îmbarcării sau debarcării [62]. În plus, articolul 21 din această convenție prevede la alineatul (1) că, în cazul în care prejudiciul nu depășește un anumit prag al despăgubirii [63], cum este cazul în speță [64], transportatorul nu poate scăpa de această răspundere obiectivă, iar la alineatul său (2), că peste acest prag el poate în schimb să fie exonerat de răspundere pentru culpa prezumată dacă demonstrează că prejudiciul fie nu este datorat lui însuși, prepușilor sau mandatarilor săi, fie este imputabil numai unei terțe părți. În sfârșit, în conformitate cu articolul 20 din convenția menționată, în cele două ipoteze vizate la articolul 21, transportatorul are posibilitatea de a limita sau chiar de a exclude răspunderea sa dacă dovedește existența unei culpe a persoanei vătămate, culpă care a fost exclusă în litigiul principal [65].

58. Din ansamblul acestor dispoziții reiese că autorii Convenției de la Montréal au prevăzut un regim de răspundere care este favorabil pasagerului vătămat, dat fiind că acesta din urmă nu este obligat să facă dovada unei greșeli săvârșite de operatorul de transport aerian, de prepușii sau de mandatarii săi, ci numai dovada propriului său prejudiciu, precum și a legăturii de cauzalitate care există între acesta și faptul generator care poate fi calificat drept „accident”. Nu se menționează în niciun fel, în dispozițiile amintite mai sus, despre necesitatea ca pasagerul să dovedească faptul că s-a materializat un risc inerent transportului aerian sau că evenimentul prejudiciabil este direct legat de acest transport, ca ținând de natura sau de exploatarea aeronavei. Numai într-o etapă ulterioară, odată reținută calificarea

62 În legătură cu expresia „cu condiția ca”, care este utilizată la această dispoziție, a se vedea punctul 39 din prezentele concluzii.

63 Și anume 100 000 de Drepturi Speciale de Tragere (DST) pentru fiecare pasager, cuantum majorat la 113 100 DST începând de la 30 decembrie 2009 (în legătură cu acest sistem pe două niveluri și cu revizuirea realizată cu privire la pragul relevant, a se vedea ghidul accesibil la următoarea adresă internet: https://www.icao.int/secretariat/legal/Administrative%20Packages/mtl99_fr.pdf). Precizăm că articolul 23 din convenția menționată prevede că, în cazul acțiunilor juridice, conversia în moneda unui stat care, precum Republica Austria, este membru al Fondului Monetar Internațional (FMI) trebuie să se efectueze conform valorii în DST calculate la data hotărârii judecătorești, prin metoda aplicată zilnic de FMI și publicată pe site-ul său internet (a se vedea https://www.imf.org/fr/About/Factsheets/Sheets/2016/08/01/14/51/Special-Drawing-Right-SDR).

64 Având în vedere cuantumul despăgubirii solicitate (a se vedea punctul 15 din prezentele concluzii).

65 A se vedea punctul 23 din prezentele concluzii.

de „accident” în sensul articolului 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal, operatorul de transport aerian poate eventual, cu titlu de mijloc de apărare, să încerce să atenueze răspunderea sa sau chiar să se elibereze de aceasta în întregime, aducând în mod corespunzător cerințelor legale dovezile impuse, în special, la articolul 20 din același instrument.

59. În plus, o *punere în perspectivă* a regimului de răspundere care rezultă în prezent din Convenția de la Montréal, în cazul unui accident care cauzează decesul sau vătămarea corporală, în raport cu regimul care era prevăzut de Convenția de la Varșovia, este deosebit de revelatoare pentru intenția de a consolida protecția pasagerilor care a stat la baza adoptării acestui instrument mai recent [66]. Astfel, în cadrul Convenției de la Varșovia exista, în aceste situații, numai o răspundere pentru culpa prezumată a operatorului de transport aerian [67], care a devenit o răspundere concepută în mod mai strict în temeiul Convenției de la Montréal. Pe de altă parte, Convenția de la Varșovia prevedea o plafonare a cuantumului despăgubirii care poate fi datorată de operatorii de transport aerian [68], limitare care a dispărut în Convenția de la Montréal. Această dorință de a înăspri regimul aplicabil răspunderii operatorilor de transport aerian, pentru a despăgubi mai mult prejudiciile fizice (deces sau vătămare corporală) ale pasagerilor, este de asemenea evocată, printre altele, în preambulul Regulamentului nr. 889/2002 [69].

60. Luarea în considerare a acestei evoluții confirmă opinia noastră potrivit căreia noțiunea de „accident” care figurează la articolul 17 alineatul (1) menționat nu poate fi interpretată în sensul că necesită existența unui risc inerent transportului aerian sau a unei legături directe cu acesta din urmă, criterii care nu ar fi conforme nici cu sensul curent al acestei noțiuni, nici cu obiectivele Convenției de la Montréal, nici cu conținutul regimului de răspundere instituit prin aceasta. Astfel, împrejurări precum cele din litigiul principal se pot încadra, în opinia noastră, în noțiunea menționată, astfel cum pare înclinată să considere instanța de trimitere.

61. În concluzie, apreciem că articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montréal trebuie interpretat în sensul că constituie un „accident” care poate sta la baza răspunderii operatorului de transport aerian, în temeiul acestei dispoziții, orice eveniment care a cauzat decesul sau vătămarea corporală a unui pasager și care s-a produs la bordul aeronavei sau în decursul operațiunii de îmbarcare sau debarcare, care are un caracter brusc sau neobișnuit și are o origine externă persoanei pasagerului în cauză, fără să fie necesar să se cerceteze dacă evenimentul menționat este cauzat de un risc inerent transportului aerian sau este direct legat de acest transport.

V. Concluzie

62. Având în vedere considerațiile care precedă, propunem Curții să răspundă la întrebarea preliminară adresată de Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria) după cum urmează:

„Articolul 17 alineatul (1) din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999 și aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001, trebuie interpretat în sensul că constituie un «accident» care poate sta la baza răspunderii operatorului de transport aerian, în temeiul

66 În acest sens a se vedea de asemenea punctul 21 din hotărârea Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) citată anterior nota 23.

67 A se vedea articolul 17 din Convenția de la Varșovia coroborat cu articolul 20 din aceasta care prevede că prezumția de răspundere a operatorului de transport aerian era refragabilă.

68 În conformitate cu articolul 22 alineatul (1) din Convenția de la Varșovia. Cu privire la revizuirea pragurilor inițial prevăzute de aceasta, a se vedea Grigorieff, C.-I., *op. cit*. nota 42, p. 653-656.

69 Considerentele (7) și (10) ale acestui regulament arată că „[acesta] și Convenția de la Montreal consolidează protecția pasagerilor și a aparținătorilor acestora” și că „[u]n sistem de răspundere nelimitată în cazul decesului sau vătămării pasagerilor este oportun în contextul unui sistem de transport aerian sigur și modern”. Îmbunătățirea considerabilă a regimului de despăgubire a pasagerilor implicați în accidente aviatice, în special în ceea ce privește sarcina probei, a fost de asemenea subliniată în rapoartele oficiale publicate în Franța și în Elveția, accesibile la următoarele adrese internet: http://www.assemblee-nationale.fr/12/pdf/rapports/r0675.pdf și, respectiv, https://www.admin.ch/opc/fr/federal-gazette/2004/2701.pdf

acestei dispoziții, orice eveniment care a cauzat decesul sau vătămarea corporală a unui pasager și care s-a produs la bordul aeronavei sau în decursul operațiunii de îmbarcare sau debarcare, care are un caracter brusc sau neobișnuit și are o origine externă persoanei pasagerului în cauză, fără să fie necesar să se cerceteze dacă evenimentul menționat este cauzat de un risc inerent transportului aerian sau este direct legat de acest transport.”