Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

11 iunie 2020*

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 5 alineatul (3) – Articolul 7 alineatul (1) – Compensarea pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor – Scutire – Noțiunea de «împrejurări excepționale» – «Pasageri turbulenți» («Unruly passengers») – Posibilitatea de a invoca apariția unei împrejurări excepționale pentru un zbor care nu este afectat de aceasta – Noțiunea de «măsuri rezonabile»”

În cauza C-74/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunalul de Arondisment din Lisabona, Portugalia), prin decizia din 21 ianuarie 2019, primită de Curte la 31 ianuarie 2019, în procedura

LE

împotriva

Transportes Aéreos Portugueses SA,

CURTEA (Camera a patra),

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

avocat general: domnul P. Pikamäe,

grefier: doamna M. Ferreira, administratoare principală,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 5 decembrie 2019,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Transportes Aéreos Portugueses SA, de M. Riso, advogada;

– pentru guvernul portughez, de L. Inez Fernandes, de P. Lacerda, de P. Barros da Costa și de L. Guerreiro, în calitate de agenți;

– pentru guvernul german, de J. Möller, de M. Hellmann, de U. Bartl și de A. Berg, în calitate de agenți;

– pentru guvernul francez, de A.-L. Desjonquères și de A. Ferrand, în calitate de agenți;

* Limba de procedură: portugheza.

– pentru guvernul austriac, inițial de G. Hesse, ulterior de J. Schmoll, în calitate de agenți;

– pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;

– pentru Comisia Europeană, de B. Rechena și de N. Yerrell, în calitate de agenți;

– pentru Agenția Uniunii Europene pentru Siguranța Aviației (AESA), de S. Rostren și de R. Sousa Uva, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 27 februarie 2020,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 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 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între LE, pe de o parte, și Transportes Aéreos Portugueses SA (denumită în continuare „TAP”), un operator de transport 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.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

Convenția de la Tokyo

3 Convenția referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 704, p. 219, denumită în continuare „Convenția de la Tokyo”) a fost semnată la Tokyo la 14 septembrie 1963 și a intrat în vigoare la 4 decembrie 1969.

4 Toate statele membre sunt părți contractante la Convenția de la Tokyo, dar nu și Uniunea Europeană.

5 Articolul 1 paragraful 1 din această convenție prevede:

„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 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 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."

7 În urma intrării în vigoare, la 1 ianuarie 2020, a Protocolului de modificare a Convenției referitoare la infracțiuni și la anumite alte acte săvârșite la bordul aeronavelor, adoptat la Montreal la 4 aprilie 2014, articolul 6 din Convenția de la Tokyo a fost modificat. Totuși, acest amendament nu este aplicabil, cel puțin *ratione temporis*, faptelor din litigiul principal.

Acordul privind SEE

8 În capitolul intitulat „Transporturile", articolul 47 alineatul (2) din Acordul privind Spațiul Economic European din 2 mai 1992 (JO 1994, L 1, p. 3, Ediție specială, 11/vol. 53, p. 4), astfel cum a fost modificat prin Acordul privind participarea Republicii Bulgaria și a României la Spațiul Economic European (JO 2007, L 221, p. 15) (denumit în continuare „Acordul privind SEE"), prevede că dispozițiile speciale aplicabile tuturor modurilor de transport figurează în anexa XIII la Acordul privind SEE.

9 Articolul 126 alineatul (1) din acest acord are următorul cuprins:

„Prezentul tratat se aplică pe teritoriile pe care se aplică Tratatul de instituire a Comunității Economice Europene și în conformitate cu condițiile prevăzute în tratatul respectiv, precum și pe teritoriile din Islanda, Principatul Liechtenstein și Regatul Norvegiei."

10 Sub titlul „Mențiuni cu privire la teritorii", punctul 8 din Protocolul 1 la acordul menționat prevede:

„Ori de câte ori actele menționate conțin trimiteri la teritoriul «Comunității» sau al «pieței comune», aceste trimiteri se interpretează, în sensul acordului, ca trimiteri la teritoriile părților contractante așa cum sunt definite la articolul 126 din acord."

11 Sub titlul „Introducere", anexa XIII la Acordul privind SEE, intitulată „Transport - Lista prevăzută la articolul 47", prevede:

„În cazul în care actele la care se face trimitere în prezenta anexă conțin noțiuni sau fac trimitere la proceduri specifice ordinii juridice comunitare, precum:

– preambulurile;

– destinatarii actelor comunitare;

– trimiterile la teritoriile sau limbile CE;

– trimiterile la drepturile și obligațiile reciproce ale statelor membre ale CE, ale entităților lor publice, ale întreprinderilor sau persoanelor și

– trimiterile la procedurile de informare și notificare,

în absența unor dispoziții contrare în prezenta anexă, se aplică Protocolul 1 privind adaptările orizontale."

Dreptul Uniunii

Regulamentul nr. 261/2004

12 Considerentele (1) și (13)-(15) ale Regulamentului nr. 261/2004 au următorul cuprins:

„(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.

[…]

(13) Pasagerii ale căror zboruri sunt anulate ar trebui să aibă posibilitatea de a obține rambursarea costului biletelor sau redirecționarea în condiții satisfăcătoare și să beneficieze de servicii corespunzătoare pe durata așteptării unui zbor următor.

(14) În conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin operatorilor efectivi 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 efectiv 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 anulărilor."

13 Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede:

„Prezentul regulament se aplică:

(a) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul;

(b) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul, exceptând cazurile în care aceștia au primit indemnizații sau compensații și au beneficiat de asistență în țara terță respectivă, în cazul în care operatorul de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar."

14 Articolul 5 din acest regulament prevede:

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

[…]

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

[…]

(3) Operatorul efectiv 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.

[…]”

15 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:

[…]

(c) 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

[…]”

16 Sub titlul „Dreptul la rambursare sau redirecționare”, articolul 8 din Regulamentul nr. 261/2004 prevede la alineatul (1):

„Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a alege între:

(a) – rambursarea, în termen de șapte zile, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 7 alineatul (3), a întregului cost al biletului, la prețul de achiziție pentru partea sau părțile de călătorie neefectuate și pentru partea sau părțile deja efectuate, în cazul în care zborul devine inutil în raport cu planul de călătorie inițial al pasagerului, împreună cu, dacă este cazul,

– un zbor de retur la punctul de plecare inițial, cât mai repede posibil;

(b) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil sau

(c) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, către destinația finală, la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.”

Regulamentul (CE) nr. 216/2008

17 Potrivit punctului 7.d din anexa IV, intitulată „Cerințe esențiale privind operațiunile aeriene prevăzute la articolul 8”, la Regulamentul (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 20 februarie 2008 privind normele comune în domeniul aviației civile și instituirea unei Agenții Europene de Siguranță a Aviației și de abrogare a Directivei 91/670/CEE a Consiliului, a Regulamentului (CE) nr. 1592/2002 și a Directivei 2004/36/CE (JO 2008, L 79, p. 1):

„Într-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. […]”

18 Regulamentul nr. 216/2008 a fost abrogat, cu efect de la 11 septembrie 2018, prin 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 (JO 2018, L 212, p. 1). Regulamentul 2018/1139 nu este însă aplicabil *ratione temporis* litigiului principal.

Regulamentul nr. 965/2012

19 Punctul „CAT.GEN.MPA.105 Responsabilitățile comandantului” litera (a) din anexa IV, intitulată „Operațiuni de transport aerian comercial”, la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului nr. 216/2008 (JO 2012, L 296, p. 1), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (UE) nr. 800/2013 al Comisiei din 14 august 2013 (JO 2013, L 227, p. 1) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 965/2012”), prevede:

„Pe lângă respectarea prevederilor de la punctul CAT.GEN.MPA.100, comandantul:

[…]

4) este autorizat să debarce orice persoană sau orice parte din marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia;

5) nu permite transportul în aeronavă al niciunei persoane care pare să se afle sub influența alcoolului sau a drogurilor, într-o măsură în care poate fi periclitată siguranța aeronavei sau a ocupanților acest[e]ia;

[…]”

20 Punctul „CAT.GEN.MPA.110 Autoritatea comandantului” din această anexă are următorul cuprins:

„Operatorul ia toate măsurile rezonabile pentru a se asigura că toate persoanele transportate în aeronavă se supun comenzilor legitime date de comandant în scopul asigurării siguranței aeronavei și a persoanelor sau a bunurilor transportate la bord.”

Regulamentul (UE) nr. 376/2014

21 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 (JO 2014, L 122, p. 18), 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 accidentele și incidentele grave”.

22 Articolul 4 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 376/2014 prevede:

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

Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2015/1018

23 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 nr. 376/2014 (JO 2015, L 163, p. 1) 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.”

24 Titlul 6 punctul 2 din anexa I la Regulamentul de punere în aplicare 2015/1018 prevede, ca evenimente menționate la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 376/2014 în legătură cu siguranța, „[d]ificultatea de a controla pasageri în stare de ebrietate, violenți sau nedisciplinați”.

Litigiul principal și întrebările preliminare

25 LE a rezervat un zbor cu TAP cu plecare din Fortaleza (Brazilia) și cu destinația Oslo (Norvegia), cu o corespondență la Lisabona (Portugalia).

26 Acest zbor a fost efectuat la 21 august și 22 august 2017, cu o întârziere la sosirea la Oslo de aproape 24 de ore. Această întârziere își are originea în faptul că LE nu a fost în măsură să se îmbarce în cel de al doilea zbor al zborului cu legătură directă, care leagă Lisabona de Oslo, din cauza unei întârzieri la sosirea primului zbor între Fortaleza și Lisabona. Această din urmă întârziere era cauzată de faptul că aeronava care a efectuat acest zbor a trebuit, cu ocazia zborului său anterior care leagă Lisabona de Fortaleza, să fie deviat către Las Palmas de Gran Canaria (Spania) pentru a debarca un pasager turbulent care mușcase un pasager și atacase alți pasageri, precum și pe membrii echipajului de cabină. Prin urmare, LE a fost transportat la Oslo cu zborul următor, operat de TAP, în ziua următoare.

27 Din cauza acestei întârzieri mai mari de trei ore, LE a solicitat TAP plata compensației de 600 de euro prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 7 alineatul (1) litera (a) din acest regulament, astfel cum au fost interpretate de Curte.

28 Întrucât TAP a refuzat să plătească această compensație pentru motivul că întârzierea prelungită în litigiu își avea originea într-o împrejurare excepțională și că trimiterea unui alt avion nu ar fi permis remedierea acestei întârzieri, LE a sesizat Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunalul de Arondisment din Lisabona, Portugalia).

29 Instanța de trimitere are îndoieli cu privire la calificarea juridică a împrejurării aflate la originea întârzierii menționate, cu privire la aspectul dacă un operator efectiv de transport aerian se poate prevala de o astfel de împrejurare atunci când aceasta a afectat aeronava care a efectuat zborul în cauză, dar cu ocazia unui zbor prealabil acestuia din urmă, precum și cu privire la caracterul rezonabil al măsurilor puse în aplicare de acest operator de transport.

30 În aceste condiții, Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Tribunalul de Arondisment din Lisabona) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„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?”

Cu privire la întrebările preliminare

Observație preliminară

31 În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, acesta se aplică, printre altele, pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică Tratatul FUE, exceptând cazurile în care aceștia au primit indemnizații sau compensații și au beneficiat de asistență în țara terță respectivă, în cazul în care operatorul de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar.

32 Cu toate acestea, în temeiul articolului 47 alineatul (2) din Acordul privind SEE coroborat cu articolul 126 alineatul (1) din acesta, cu punctul 8 din Protocolul 1 la acest acord și cu anexa XIII la acordul menționat, Regulamentul nr. 261/2004 se aplică, în condițiile stabilite de acesta, zborurilor cu plecarea sau cu destinația pe un aeroport situat pe teritoriul norvegian.

33 Prin urmare și în măsura în care nu s-a evocat în niciun caz în cursul procedurii în fața Curții că pasagerul în cauză a primit în Brazilia indemnizații sau compensații ori a beneficiat de asistență, aspect a cărui verificare este însă de competența instanței de trimitere, un zbor cu legătură directă efectuat de un operator de transport comunitar, în speță TAP, cu plecare din Fortaleza și a cărui destinație finală este Oslo intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 261/2004.

Cu privire la prima întrebare

34 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că comportamentul perturbator al unui pasager care a justificat devierea zborului în cauză de către pilotul comandant al aeronavei către un aeroport diferit de cel de sosire pentru a efectua debarcarea acestui pasager și a bagajelor sale intră în sfera noțiunii de „împrejurare excepțională”, în sensul acestei dispoziții.

35 Trebuie amintit că, în cazul anulării zborului sau al întârzierii prelungite, respectiv cu o durată egală sau mai mare de trei ore, legiuitorul Uniunii a intenționat să ajusteze obligațiile operatorilor de transport aerian prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 (Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 18).

36 Potrivit considerentelor (14) și (15), precum și articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, astfel cum sunt interpretate de Curte, operatorul de transport aerian este astfel exonerat de obligația de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 în cazul în care poate face dovada că anularea sau întârzierea la sosire a zborului egală cu sau mai mare de trei ore este cauzată de „împrejurări excepționale” care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile, iar în cazul apariției unei astfel de împrejurări, că a luat măsurile adaptate situației, utilizând toate mijloacele umane sau materiale și mijloacele financiare de care dispunea pentru a evita ca aceasta să conducă la anularea sau la întârzierea prelungită a zborului în cauză, fără a i se putea impune să accepte sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant (Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 19).

37 Potrivit unei jurisprudențe constante, pot fi calificate drept „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, evenimentele care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză

și scapă de sub controlul efectiv al acestuia, aceste două condiții fiind cumulative (Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 20, și Hotărârea din 12 martie 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punctul 38).

38 Potrivit considerentului (14) al regulamentului menționat, astfel de împrejurări pot apărea în special în cazul unor riscuri legate de siguranță (Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 21).

39 Or, este cert că comportamentul perturbator al unui pasager care a justificat ca pilotul comandant al aeronavei, căruia îi revine, conform articolului 6 din Convenția de la Tokyo, precum și punctului 7.d din anexa IV la Regulamentul nr. 216/2008, obligația de a lua orice măsură necesară în interesul siguranței, să devieze zborul în cauză către un aeroport diferit de cel de sosire pentru a proceda la debarcarea acestui pasager și a bagajelor sale pune efectiv în discuție siguranța acestui zbor.

40 În această privință, trebuie să se arate că legiuitorul Uniunii a indicat, astfel cum reiese din cuprinsul articolului 4 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 376/2014 coroborat cu articolul 2 punctul 7 din acest regulament, cu articolul 1 din Regulamentul de punere în aplicare 2015/1018 și cu titlul 6 punctul 2 din anexa I la acest regulament că dificultatea de a controla pasageri în stare de ebrietate, violenți sau nedisciplinați poate prezenta un risc important pentru siguranța aeriană și, din acest motiv, trebuie să facă obiectul unei notificări prin sistemele de raportare obligatorie a evenimentelor prevăzute la articolul 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 376/2014.

41 În plus, pe de o parte, un comportament perturbator de o asemenea gravitate încât a justificat ca pilotul comandant să procedeze la devierea zborului în cauză nu este inerent exercitării normale a activității operatorului efectiv de transport aerian în cauză.

42 Astfel, chiar dacă transportul aerian de pasageri constituie misiunea principală a operatorului de transport menționat și îl expune în mod natural pe acesta din urmă necesității de a gestiona comportamentele pasagerilor pe care îi transportă, nu este mai puțin adevărat că un comportament precum cel în discuție în litigiul principal nu constituie un comportament care poate fi așteptat din partea unui pasager căruia îi revine nu numai obligația de a se conforma tuturor ordinelor comandantului emise pentru a asigura siguranța la bord, în conformitate cu punctul „CAT.GEN.MPA.110 Autoritatea comandantului” din anexa IV la Regulamentul nr. 965/2012, ci și obligația de a se asigura că nu compromite el însuși executarea corespunzătoare a contractului de transport pe care l-a încheiat cu operatorul efectiv de transport aerian în cauză.

43 Pe de altă parte, un astfel de comportament nu poate fi, în principiu, controlat de operatorul efectiv de transport aerian în cauză, din moment ce, în primul rând, acesta este fapta unui pasager ale cărui comportament și reacții la solicitările echipajului nu sunt, în principiu, previzibile, iar în al doilea rând, la bordul unei aeronave, comandantul și echipajul nu dispun decât de mijloace limitate pentru a controla un astfel de pasager.

44 În această privință, este necesar să se sublinieze că decizia luată de pilotul comandant, ca reacție la acest comportament, de a proceda la devierea aeronavei pentru a debarca pasagerul menționat și bagajele sale, în conformitate cu punctul „CAT.GEN.MPA.105 Responsabilitățile comandantului” litera (a) din anexa IV la Regulamentul nr. 965/2012, a fost luată în cadrul responsabilității care îi revine, în temeiul articolului 8 și al punctului 7.d din anexa IV la Regulamentul nr. 216/2008, de a adopta orice măsură pe care o apreciază necesară în interesul siguranței.

45 Situația trebuie totuși să fie diferită în cazul în care rezultă, ceea ce revine instanței de trimitere să verifice, că operatorul efectiv de transport aerian în cauză se dovedește că a contribuit la apariția comportamentului perturbator al pasagerului în cauză sau dacă acest operator de transport a fost în

măsură să anticipeze un astfel de comportament și să ia măsurile adecvate la un moment în care putea să facă acest lucru fără consecințe importante asupra desfășurării zborului în cauză, întemeindu-se pe semne de avertizare ale unui astfel de comportament.

46 În această ultimă privință, situația respectivă se poate regăsi în special, astfel cum au arătat domnul avocat general la punctul 51 din concluzii, guvernele francez și austriac, precum și Comisia Europeană, în cazul în care operatorul efectiv de transport aerian a efectuat îmbarcarea unui pasager care prezenta tulburări ale comportamentului deja anterior sau chiar în timpul îmbarcării, iar aceasta în timp ce, în conformitate cu punctul „NCC.GEN.106 Responsabilități și autoritatea pilotului comandant" litera (b) din anexa VI la Regulamentul nr. 965/2012, pilotul comandant este autorizat să refuze să transporte sau să debarce orice persoană sau orice parte din marfă care poate reprezenta un pericol potențial pentru siguranța aeronavei sau a ocupanților acesteia.

47 Într-o asemenea ipoteză, comportamentul perturbator al unui pasager, deși nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză, ar fi putut totuși să fie controlat de operatorul de transport menționat, ceea ce exclude ca un astfel de comportament să poată fi calificat drept „împrejurare excepțională", în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

48 Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că comportamentul perturbator al unui pasager care a justificat devierea zborului în cauză de către pilotul comandant al aeronavei către un aeroport diferit de cel de sosire pentru a proceda la debarcarea acestui pasager și a bagajelor sale intră în sfera noțiunii de „împrejurare excepțională", în sensul acestei dispoziții, cu excepția cazului în care operatorul efectiv de transport aerian a contribuit la apariția acestui comportament sau a omis să ia măsurile adecvate ținând seama de semnele de avertizare ale unui astfel de comportament, aspecte a căror verificare revine instanței de trimitere.

Cu privire la a doua întrebare

49 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că, pentru a fi exonerat de obligația de compensare a pasagerilor în cazul întârzierii prelungite sau al anulării unui zbor, un operator efectiv de transport aerian se poate prevala de o „împrejurare excepțională" care nu a afectat zborul anulat sau întârziat menționat, ci un zbor anterior operat de el însuși cu aceeași aeronavă.

50 Astfel cum s-a amintit la punctul 36 din prezenta hotărâre, operatorul de transport aerian este în măsură să fie exonerat de obligația sa de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 5 alineatul (1) și al articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 în cazul în care poate face dovada, printre altele, că anularea sau întârzierea prelungită a zborului în cauză este cauzată de „împrejurări excepționale".

51 În această privință, trebuie arătat, pe de o parte, că nici considerentele (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004, nici articolul 5 alineatul (3) din acesta nu limitează posibilitatea recunoscută operatorilor efectivi de transport aerian de a se prevala de o „împrejurare excepțională" numai la ipoteza în care această împrejurare a afectat zborul întârziat sau anulat, cu excluderea celei în care respectiva împrejurare ar fi afectat un zbor prealabil operat de aceeași aeronavă.

52 Pe de altă parte, evaluarea comparativă a intereselor pasagerilor aerieni și a celor ale operatorilor de transport aerian care a condus la adoptarea Regulamentului nr. 261/2004 (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 67, precum și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 39) presupune să se țină seama de modalitățile de operare a aeronavelor de către operatorii de transport aerian și în special

de faptul, evocat de persoanele interesate care au luat parte la prezenta procedură, că, cel puțin pentru anumite categorii de zboruri, aceeași aeronavă poate efectua mai multe zboruri succesive în cursul aceleiași zile, ceea ce implică faptul că orice împrejurare excepțională care afectează o aeronavă într-un zbor anterior se repercutează asupra zborului sau a zborurilor ulterioare ale acesteia.

53 Prin urmare, pentru a se exonera de obligația sa de compensare a pasagerilor în cazul întârzierii prelungite sau al anulării unui zbor, un operator efectiv de transport aerian trebuie să se poată prevala de o „împrejurare excepțională” care a afectat un zbor anterior operat de el însuși cu aceeași aeronavă.

54 Cu toate acestea și ținând seama nu numai de obiectivul vizat în considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004 de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor, ci și de modul de redactare a articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, invocarea unei astfel de împrejurări excepționale presupune existența unei legături directe de cauzalitate între apariția acestei împrejurări care a afectat un zbor anterior și întârzierea sau anularea unui zbor ulterior, aspect a cărui apreciere revine instanței de trimitere în raport cu elementele de fapt aflate la dispoziția sa și ținând seama în special de modalitățile de exploatare a aeronavei în cauză.

55 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că, pentru a se exonera de obligația de compensare a pasagerilor în caz de întârziere prelungită sau de anulare a unui zbor, un operator efectiv de transport aerian se poate prevala de o „împrejurare excepțională” care a afectat un zbor anterior operat de el însuși cu aceeași aeronavă, cu condiția să existe o legătură directă de cauzalitate între apariția acestei împrejurări și întârzierea sau anularea zborului ulterior, aspect a cărui apreciere revine instanței de trimitere, ținând seama în special de modul de exploatare a aeronavei în discuție de către operatorul efectiv de transport aerian în cauză.

Cu privire la a treia întrebare

56 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că faptul că un operator de transport aerian procedează la redirecționarea unui pasager, pentru motivul că aeronava care îl transportă pe acesta a fost afectată de o împrejurare excepțională, prin intermediul unui zbor operat de el însuși și care îl determină pe acest pasager să ajungă în ziua următoare zilei prevăzute inițial constituie o „măsură rezonabilă” care îl exonerează pe acest operator de transport de obligația sa de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (1) din acest regulament.

57 Astfel cum s-a amintit la punctul 36 din prezenta hotărâre, în cazul apariției unei împrejurări excepționale, operatorul efectiv de transport aerian este exonerat de obligația sa de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 doar în cazul în care poate face dovada că a luat măsurile adaptate situației, utilizând toate mijloacele umane sau materiale și mijloacele financiare de care dispunea, pentru a evita ca această împrejurare să conducă la anularea sau la întârzierea prelungită a zborului în cauză, fără a i se putea impune să accepte sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant.

58 De aici rezultă, în conformitate cu obiectivul garantării unui nivel ridicat de protecție a pasagerilor vizat în considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004, precum și cu cerința unei redirecționări rezonabile, satisfăcătoare și cât mai repede posibil a pasagerilor afectați de o anulare sau de o întârziere prelungită a zborurilor, menționată în considerentele (12) și (13), precum și la articolul 8 alineatul (1) din acest regulament, că, în cazul în care intervine o împrejurare excepțională, operatorul de transport aerian care intenționează să se exonereze de obligația sa de compensare a pasagerilor, prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 din regulamentul menționat, prin

adoptarea măsurilor rezonabile amintite la punctul precedent, nu poate, în principiu, să se limiteze la a oferi pasagerilor în cauză o redirecționare către destinația lor finală prin zborul următor operat de el însuși și care sosește la destinație în ziua următoare zilei prevăzute inițial pentru sosirea lor.

59 Astfel, diligența impusă acestui operator de transport aerian pentru a-i permite să se exonereze de obligația sa de compensare presupune ca acesta să pună în aplicare toate mijloacele aflate la dispoziția sa pentru a asigura o redirecționare rezonabilă, satisfăcătoare și cât mai repede posibil, printre care figurează căutarea altor zboruri directe sau indirecte operate eventual de alți operatori de transport aerian care aparțin sau nu aceleiași alianțe aeriene și care sosesc la un orar mai puțin tardiv decât zborul următor al operatorului de transport aerian în cauză.

60 Așadar, numai dacă nu există niciun loc disponibil pentru un alt zbor direct sau indirect care să permită pasagerului în cauză să își atingă destinația finală într-un orar mai puțin tardiv decât zborul următor al operatorului de transport aerian în cauză sau dacă realizarea unei astfel de redirecționări constituie pentru acest operator de transport aerian un sacrificiu care nu poate fi asumat în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant, trebuie să se considere că operatorul de transport aerian menționat a pus în aplicare toate mijloacele de care dispunea prin redirecționarea pasagerului în discuție prin zborul următor operat de el însuși.

61 În consecință, este necesar să se răspundă la a treia întrebare că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că faptul că un operator de transport aerian procedează la redirecționarea unui pasager, pentru motivul că aeronava care îl transportă pe acesta a fost afectată de o împrejurare excepțională, prin intermediul unui zbor operat de el însuși și care îl determină pe acest pasager să ajungă în ziua următoare zilei prevăzute inițial nu constituie o „măsură rezonabilă” care îl exonerează pe acest operator de transport de obligația sa de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (1) din acest regulament, cu excepția cazului în care nu a existat nicio altă posibilitate de redirecționare directă sau indirectă printr-un zbor operat de el însuși sau de către orice alt operator de transport aerian și care să ajungă într-un orar mai puțin tardiv decât zborul următor al operatorului de transport aerian în cauză sau dacă realizarea unei astfel de redirecționări constituia pentru acesta din urmă un sacrificiu care nu putea fi asumat în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant, aspecte a căror verificare revine instanței de trimitere.

Cu privire la cheltuielile de judecată

62 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:

1) **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, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că comportamentul perturbator al unui pasager care a justificat devierea zborului în cauză de către pilotul comandant al aeronavei către un aeroport diferit de cel de sosire pentru a proceda la debarcarea acestui pasager și a bagajelor sale intră în sfera noțiunii de „împrejurare excepțională”, în sensul acestei dispoziții, cu excepția cazului în care operatorul efectiv de**

transport aerian a contribuit la apariția acestui comportament sau a omis să ia măsurile adecvate ținând seama de semnele de avertizare ale unui astfel de comportament, aspecte a căror verificare revine instanței de trimitere.

2) **Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că, pentru a se exonera de obligația de compensare a pasagerilor în caz de întârziere prelungită sau de anulare a unui zbor, un operator efectiv de transport aerian se poate prevala de o „împrejurare excepțională” care a afectat un zbor anterior operat de el însuși cu aceeași aeronavă, cu condiția să existe o legătură directă de cauzalitate între apariția acestei împrejurări și întârzierea sau anularea zborului ulterior, aspect a cărui apreciere revine instanței de trimitere, ținând seama în special de modul de exploatare a aeronavei în discuție de către operatorul efectiv de transport aerian în cauză.**

3) **Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că faptul că un operator de transport aerian procedează la redirecționarea unui pasager, pentru motivul că aeronava care îl transportă pe acesta a fost afectată de o împrejurare excepțională, prin intermediul unui zbor operat de el însuși și care îl determină pe acest pasager să ajungă în ziua următoare zilei prevăzute inițial nu constituie o „măsură rezonabilă” care îl exonerează pe acest operator de transport de obligația sa de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (1) din acest regulament, cu excepția cazului în care nu a existat nicio altă posibilitate de redirecționare directă sau indirectă printr-un zbor operat de el însuși sau de către orice alt operator de transport aerian și care să ajungă într-un orar mai puțin tardiv decât zborul următor al operatorului de transport aerian în cauză sau dacă realizarea unei astfel de redirecționări constituia pentru acesta din urmă un sacrificiu care nu putea fi asumat în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant, aspecte a căror verificare revine instanței de trimitere.**

Semnături