

Cauza C-37/21

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

22 ianuarie 2021

Instanța de trimitere:

Amtsgericht Hamburg

Data deciziei de trimitere:

30 decembrie 202[0]

Reclamantă:

flightright GmbH

Pârâtă:

Ryanair DAC, fostă Ryanair Ltd

Cerere de decizie preliminară

în procedura 22 a C 22/02 a Amtsgericht Hamburg,

[omissis] în temeiul articolului 267 TFUE

adresată Curții de Justiție a Uniunii Europene

1. Motivul pe care se întemeiază cererea de decizie preliminară

Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg, Germania) a fost sesizat în repetate rânduri cu litigii născute în cadrul aplicării așa-numitului Regulament privind drepturile pasagerilor [Regulamentul (CE) nr. 261/2004], în care părțile sunt în dezacord cu privire la aspectul dacă amânarea unei autorizații de decolare de către gestionarul traficului aerian constituie, ca atare, o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) regulamentul menționat, fără a mai fi necesar să se stabilească dacă motivul respectivei amânări a permisiunii de decolare constituie sau nu, la rândul său, un motiv extraordinar. Această chestiune este, de asemenea, discutabilă în special atunci când motivul întârzierii în acordarea permisiunii de decolare consta în condițiile meteorologice actuale de pe aeroport, fără ca aceste condiții meteorologice să fie, la rândul lor, condiții

meteorologice excepționale pentru regiune și pentru perioada anului. Ținând seama de litigiile recurente cu privire la acest aspect într-un loc precum orașul Hamburg, instanța de trimitere consideră că aceste probleme de drept sunt în prezent importante în numeroase proceduri, și în alte locuri de jurisdicție cu aeroporturi mari, atât în Republica Federală Germania, cât și în întreaga Europă, astfel încât pare util ca Curtea să se pronunțe cu privire la această problemă de interpretare a articolului 5 alineatul (3), pentru a crea claritate juridică pentru viitor în întreaga Europă.

2. Situația de fapt aflată la originea cauzei care face obiectul trimiterii preliminare

2.1. Întârziere prelungită de 4 ore și 40 de minute

Flightright GmbH și Ryanair DAC sunt în dezacord în ceea ce privește drepturile pe care pasagerii Sophia B. și Marvin B. le invocă în temeiul unui drept cesionat. Pe baza unei confirmări de rezervare care le fusese eliberată de pârâtă, pasagerii urmau ca, la 26 octombrie 2019, să ia un zbor de la Hamburg la Cracovia, care era prevăzut să aterizeze la Cracovia la ora 9.45 (ora locală). În fapt, aeronava pârâtei a ajuns la Cracovia abia la ora 14.25, rezultând astfel o întârziere la destinația finală de aproximativ 4 ore și 40 de minute, așadar o întârziere prelungită în sensul jurisprudenței constante a Curții de Justiție, care este echivalentă [OR 2] cu o anulare în sensul articolului 5 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 și care dă naștere unui drept la compensație în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c) și cu articolul 7 alineatul (1) din acest regulament.

2.2. Împrejurare excepțională din cauza acordării cu întârziere a permisiunii de decolare ca urmare a unor condiții meteorologice nefavorabile

Pârâta susține că este scutită de plata compensației în temeiul articolului 5 alineatul (3) din regulament, întrucât întârzierea prelungită este cauzată de o împrejurare excepțională în sensul acestei norme, pe care nu ar fi putut să o evite prin adoptarea unor măsuri rezonabile în sensul acestei norme.

Societatea de transport aerian invocă drept o astfel de împrejurare excepțională, faptul că zborul în litigiu a ajuns la Cracovia cu o întârziere prelungită întrucât ar fi decolat încă din Hamburg cu o întârziere prelungită, fapt care ar fi fost cauzat la rândul său de sosirea la Hamburg cu o întârziere prelungită a zborului anterior. Acest lucru ar fi fost, la rândul său, determinat de faptul că, la Cracovia, decolarea a fost afectată de o întârziere de 4 ore și 52 de minute, ca urmare a unor condiții meteorologice nefavorabile [*omissis*]. Condițiile meteorologice nefavorabile ar fi constat în ceață, care ar fi condus la o vizibilitate scăzută, ceea ce ar fi pus în pericol securitatea aeriană.

Societatea de transport aerian apreciază că există o împrejurare excepțională, deoarece condițiile meteorologice nu intră în domeniul de responsabilitate al pârâtei [*omissis*].

3. Norme și principii de drept aplicate de instanța de trimitere

Instanța de trimitere consideră că împrejurările invocate de societatea de transport aerian nu sunt suficiente pentru a justifica în mod coerent o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

Interpretând noțiunea de „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, instanța de trimitere se întemeiază pe următoarele principii de drept:

- 3.1.: Precum toate excepțiile, excepția prevăzută la articolul 5 alineatul (3) trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte.
- 3.2.: Sunt împrejurări excepționale numai împrejurările existente dincolo de ceea ce este obișnuit (Curtea de Justiție, NJW [Neue Juristische Wochenschrift] 2013, 921, punctul 29). **[OR 3]**
- 3.3.: Enumerarea din cuprinsul considerentului (14) al regulamentului în cauză nu implică în mod automat împrejurări excepționale, ci face necesară întotdeauna o examinare a situației concrete (Hotărârea Curții din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann/Alitalia, C-549/07, EU:C:2008:771).
- 3.4.: „În afara a ceea ce este obișnuit” sau „dincolo de ceea ce este obișnuit” în sensul jurisprudenței Curții de Justiție nu este echivalent cu neașteptat, neimputabil, inevitabil, neobișnuit sau „care nu angajează răspunderea”.
- 3.5.: Împrejurarea excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament este doar o împrejurare care nu este inerentă exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale (Hotărârea Curții din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann/Alitalia, C-549/07, EU:C:2008:771, Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618).
- 3.6.: Nu orice eveniment inevitabil pentru societatea de transport aerian este suficient pentru a considera că există o împrejurare excepțională, ci numai acelea care depășesc procesele obișnuite și previzibile ale transportului aerian [*omissis*].
- 3.7.: Condițiile meteorologice defavorabile, care exclud temporar o decolare, nu sunt întotdeauna împrejurări excepționale, ci pot fi astfel numai într-un caz particular [*omissis*].

4. Concluziile instanței de trimitere cu privire la interpretarea noțiunii de „împrejurare excepțională” în cazul acordării cu întârziere a permisiunii de decolare ca urmare a unor condiții meteorologice nefavorabile

Din principiile de drept privind interpretarea noțiunii de împrejurare excepțională, citate la punctul 3, instanța de trimitere deduce și următoarele alte principii de drept:

4.1.:

Acordarea cu întârziere a permisiunii de decolare de către gestionarul traficului aerian nu constituie în sine o împrejurare excepțională, întrucât întârzierile în acordarea de către gestionarul traficului aerian a permisiunii de decolare, așa-numitele realocări de sloturi orare, nu reprezintă un eveniment „dincolo de ceea ce este obișnuit” în transportul aerian, ci un eveniment care face parte din procesele obișnuite și previzibile și din contextul general al transportului aerian internațional. Evenimentul în discuție este inerent exercitării normale a activității transportatorilor aerieni. **[OR 4]**

În practica judiciară a instanțelor de prim grad de jurisdicție există litigii în care operatorii de transport aerian invocă realocări de sloturi orare de către gestionarul traficului aerian care nu se situează dincolo de ceea ce este obișnuit, nu se disting ca evenimente intervenite în afara a ceea ce este obișnuit, ci sunt invocate în mod constant și frecvent, astfel încât faptul că acestea nu se situează dincolo de ceea ce este obișnuit poate fi reținut ca fiind cunoscut instanței de judecată.

În ipoteza în care caracterul uzual, normal și previzibil al realocării sloturilor orare de către gestionarul traficului aerian nu ar putea fi reținut ca fiind cunoscut instanței de judecată, ar trebui ca, în cadrul litigiului, să se facă dovada acestuia prin intermediul unor expertize. O împrejurare care nu intervine, în transportul aerian internațional, extrem de rar, ci în mod constant nu poate constitui o împrejurare situată în afara a ceea ce este obișnuit.

4.2.:

Realocările de sloturi orare de către gestionarul traficului aerian trebuie să fie calificate drept împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 numai în cazul în care se întemeiază, la rândul lor, pe împrejurări care pot fi calificate drept excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) menționat. Dacă, de exemplu, realocarea unui slot orar are la origine faptul că, pe aeroportul respectiv a avut loc un accident aviatic în urma căruia o pistă de decolare a trebuit să fie blocată timp de mai multe ore sau o amenințare teroristă care a necesitat oprirea operațiunilor de zbor pentru mai multe ore, această realocare are la origine o împrejurare excepțională. Dacă realocarea slotului orar are la origine o împrejurare care, la rândul său, nu este excepțională, cum este, de exemplu, o pistă de decolare acoperită cu gheață sau aripi acoperite cu gheață ca urmare a unor temperaturi negative într-o dimineață de iarnă în Hamburg, aceasta nu constituie o împrejurare excepțională.

4.3.:

Vremea nefavorabilă ca motiv pentru realocarea unui slot orar reprezintă o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 numai atunci când vremea nefavorabilă constituie în sine o împrejurare excepțională, atunci când vremea nefavorabilă în locul respectiv și în perioada respectivă se situează, la rândul său, „dincolo de ceea ce este obișnuit”, nu se încadrează în sine în „condițiile meteorologice [OR 5] obișnuite și previzibile” în locul respectiv și în perioada respectivă, ci „se diferențiază de acestea”. Condițiile meteorologice nefavorabile, care, într-un loc determinat și într-o perioadă determinată, nu sunt situate „dincolo de ceea ce este obișnuit”, care nu se diferențiază de condițiile meteorologice obișnuite și previzibile într-un loc determinat și într-o perioadă determinată, constituie evenimente inerente exercitării normale a activității operatorilor de transport aerian și fac parte din contextul normal al transportului aerian.

5. Întrebări adresate Curții de Justiție în cadrul acestei trimiteri preliminare

Având în vedere interpretările instanței de trimitere de la punctul 4, contestate în mod constant ca fiind nejustificate de operatorii de transport aerian, ceea ce ridică probleme de drept corespunzătoare în întreaga Europă, instanța de trimitere adresează Curții de Justiție următoarele întrebări:

5.1.:

Acordarea cu întârziere a permisiunii de decolare de către gestionarul traficului aerian constituie în sine o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 sau această întrebare trebuie să primească un răspuns negativ întrucât întârzierile în acordarea de către gestionarul traficului aerian a permisiunii de decolare, așa-numitele realocări de sloturi orare, nu reprezintă un eveniment „dincolo de ceea ce este obișnuit” în transportul aerian, ci un eveniment care face parte din procesele obișnuite și previzibile și din contextul general al transportului aerian internațional, fiind un eveniment inerent exercitării normale a activității operatorilor de transport aerian?

5.2.

Așa-numitele realocări de sloturi orare efectuate de gestionarul traficului aerian în transportul aerian internațional, deja cunoscute de instanțele de judecată, nu sunt împrejurări situate dincolo de ceea ce este obișnuit, în sensul jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene, ci efecte colaterale obișnuite, normale și previzibile ale transportului aerian sau este necesar ca, în cadrul litigiului, să se dovedească acest lucru prin intermediul unor expertize, ceea ce ar fi posibil numai dacă realocările de sloturi orare intervin extrem de rar, iar nu în mod constant în transportul aerian internațional?

5.3.:

Realocările de sloturi orare efectuate de gestionarul traficului aerian trebuie considerate împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 numai atunci când ele însele au la origine împrejurări care pot fi calificate drept excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, așadar, de exemplu, un accident sau o amenințare teroristă, dar nu [OR 6] condiții meteorologice frecvente la momentul și la locul evenimentului, care afectează temporar transportul aerian?

5.4.:

Vremea nefavorabilă ca motiv pentru realocarea unui slot orar reprezintă o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 numai atunci când vremea nefavorabilă îndeplinește, la rândul său, elementele constitutive ale unei împrejurări excepționale, atunci când vremea nefavorabilă în locul respectiv și în perioada respectivă se situează, la rândul său, „dincolo de ceea ce este obișnuit”, la rândul său nu face parte din „condițiile meteorologice obișnuite și previzibile” în locul respectiv și în perioada respectivă, ci „se diferențiază de acestea”?

Condițiile meteorologice nefavorabile, care, într-un loc determinat și într-o perioadă determinată, nu se situează „dincolo de ceea ce este obișnuit”, nu se diferențiază de condițiile meteorologice obișnuite și previzibile într-un loc determinat și într-o perioadă determinată, constituie evenimente inerente exercitării normale a activității operatorilor de transport aerian și se încadrează în contextul normal al transportului aerian în sensul interpretării articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene?

[omissis]