

Cauza C-792/19

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

28 octombrie 2019

Instanța de trimitere:

Landgericht Köln (Germania)

Data deciziei de trimitere:

15 octombrie 2019

Pârâtă și apelantă:

TUIfly GmbH

Reclamantă și intimată în apel:

EUflight.de GmbH

[omissis]

Landgericht Köln

Ordonanță

În litigiul

TUIfly GmbH, [omissis] Langenhagen,

pârâtă și apelantă,

[omissis]

împotriva

EUflight.de GmbH, [omissis] Hamburg,

reclamantă și intimată în apel

[omissis]

Camera a 11-a civilă a Landgericht Köln [Tribunalul Regional din Köln, Germania]

[omissis]

a decis următoarele:

1. Suspendă procedura.[**OR. 2**]
2. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele întrebări cu privire la interpretarea dreptului Uniunii:

În cazul unei greve, se consideră că anularea sau efectuarea cu întârziere prelungită a unui zbor survine din cauza unor împrejurări excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, chiar și în condițiile în care greva nu a afectat în mod direct zborul în litigiu, care s-ar fi putut fi efectua la ora programată, dar anularea sau întârzierea s-a produs din cauza măsurilor de reorganizare a planului de zbor luate de operatorul aerian ca urmare a grevei (în speță, utilizarea aeronavei prevăzute pentru zbor în scopul remedierii efectelor grevei)?

În situația în care un operator aerian poate fi exonerat de obligații și în cazul adoptării unei măsuri de reorganizare:

Prezintă relevanță faptul că măsura de reorganizare s-a adoptat înainte de debutul grevei, moment în care nu se putea prevedea încă ce zbor urma să fie afectat de grevă sau se poate avea în vedere o exonerare în situația în care reorganizarea planului de zbor s-a efectuat abia în timpul grevei sau după grevă și era deja cert că greva nu va afecta zborul în litigiu în mod direct?

Motive:

I.

- 1 Pe baza unui drept cesionat, reclamanta solicită pârâtei plata unei compensații în valoare totală de 500,00 euro (două plăți a 250,00 de euro), în temeiul Regulamentului (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 L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

Solicitarea se întemeiază pe următoarea situație de fapt:

Pasagerii au rezervat la pârâtă un zbor pe ruta Köln – Palma de Mallorca, pentru data de 11 octombrie 2017. Zborul a fost programat să decoleze din Köln, la data de [OR. 3] 11 octombrie 2017, ora 18:55 și să aterizeze la Palma de Mallorca, la data de 11 octombrie 2017, ora 21:20. Distanța dintre Köln și Palma de Mallorca este de 1.308,21 km. Zborul nu s-a efectuat însă conform planului, iar pasagerii au aterizat la Palma de Mallorca abia la 12 octombrie 2017, ora 03:20. Această întârziere a fost cauzată de următoarele împrejurări:

La 5 și 6 octombrie 2017, pârâta aflate deja că între 9 octombrie 2017 (ora 17:00 UTC) și 11 octombrie 2017 (ora 04:00 UTC), în Franța urma să aibă loc o grevă generală, care urma să afecteze serviciile de trafic aerian, siguranța aeriană, comunicațiile radio și controlul traficului aerian.

Greva a afectat planul de zbor al pârâtei, printre altele, toate zborurile către și dinspre Spania, precum și către și dinspre Insulele Baleare, Maroc și Portugalia. La 10 octombrie 2017, cinci aeronave nu s-au putut întoarce în Germania din Las Palmas, Tenerife și Funchal. Acestea au decolat abia a doua zi, iar astfel nu au fost disponibile pentru circuitele care porneau din Germania la data de 11 octombrie 2017.

Astfel, zborul în litigiu pe ruta Köln – Palma de Mallorca, căruia inițial i se alocase aeronava D-ATUF, nu era programat să fie efectuat în timpul grevei. Cu toate acestea, din cauza grevei, pârâta a luat măsuri importante de reorganizare a planului de zbor și a utilizat în acest context aeronava D-ATUF, alocată zborului în litigiu, pentru efectuarea anumitor circuite neefectuate din cauza grevei și pentru remedierea perturbărilor produse de grevă. Așadar, pârâta a efectuat zborul în litigiu cu o altă aeronavă (D-ATYB), fapt care a condus la întârzierea menționată anterior.

În consecință, pasagerii au cedat reclamantei drepturile rezultate din efectuarea zborului cu întârziere.

Pârâta se opune solicitării privind plata compensațiilor și susține că întârzierea zborului în litigiu ar fi fost cauzată de împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

2. Amtsgericht [Tribunalul Districtual] a admis cererea și a obligat pârâta să plătească reclamantei 500,00 de euro plus dobânzi în cuantum de cinci puncte procentuale peste rata de bază, calculate începând cu data de 21 noiembrie 2017. Instanța a considerat că întârzierea nu s-a produs din cauza grevei generale din Franța și că astfel, aceasta nu a fost cauzată de împrejurări excepționale. Întârzierea ar fi fost determinată mai degrabă de [OR. 4] decizia pârâtei de a utiliza aeronava alocată zborului în litigiu, pentru a compensa lacunele produse în planul de zbor din cauza grevei. Astfel, faptul că lipsa exonerării în speță ar rezulta din Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), situația de fapt din cauza respectivă fiind comparabilă cu cea din speță. În schimb, Hotărârea Bundesgerichtshof [Curtea Federală de Justiție] din 21 august 2012

[*omissis*] s-ar referi în schimb la o situație de fapt diferită, întrucât în speța respectivă, operatorul de transport aerian a anulat zboruri, anticipând situația creată prin anunțarea unei greve, fără certitudinea că zborul în litigiu ar urma să fie în cele din urmă afectat de grevă.

- 3 Pârâta a formulat apel împotriva deciziei Amtsgericht, care prevedea posibilitatea atacării cu apel și solicită în continuare respingerea acțiunii. Aceasta susține că Hotărârea Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) din 21 august 2012 [*omissis*] ar trebui să se aplice și situației de fapt din speță și că jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene nu s-ar opune exonerării de obligații.

II.

Pentru judecarea apelului este necesară decizia preliminară a Curții de Justiție a Uniunii Europene cu privire la întrebarea preliminară formulată.

1.

Întrebarea este pertinentă.

În cazul în care în speță, se va considera că nu au existat împrejurări excepționale cu efect atenuant, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, apelul nu va fi admis, întrucât astfel reclamanta are dreptul la compensații pe baza unui drept cedat.

În schimb, în cazul în care greva ar constitui o împrejurare excepțională care determină exonerarea de obligații, apelul ar trebui admis, întrucât pârâta a argumentat suficient de concret faptul că aeronava D-ATUF a fost utilizată pentru a remedia efectele grevei.

2. **[OR. 5]**

Aspectul dacă întârzierea a fost cauzată de împrejurări excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ține de interpretarea dată normei – în speță, noțiunii „cauzată” și a aspectelor de cauzalitate pe care le implică – în cazul unor îndoieli, această interpretare fiind rezervată Curții de Justiție a Uniunii Europene.

3.

Potrivit opiniei exprimate până în prezent de instanța de trimitere, în speță, sosirea zborului cu întârziere prelungită în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 a fost cauzată de o împrejurare excepțională.

a) În hotărârea sa din 21 august 2012 [*omissis*], Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) a admis o exonerare de obligații în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 pentru cazul în care, anticipând

o grevă, operatorul de transport aerian reorganizează planul de zbor și anulează zboruri. În acest context, instanța a precizat următoarele:

„În cazul în care există îngrijorarea că, în anumite împrejurări excepționale, în scurt timp, operatorul de transport aerian nu va mai avea la dispoziție o parte considerabilă a piloților săi, nu se pot impune cerințe mari în ceea ce privește expunerea motivelor pentru anularea unui anumit zbor. Într-o asemenea situație, operatorul de transport aerian are deja în avans sarcina să reorganizeze desfășurarea activității în mod corespunzător. Așadar, după cum s-a menționat anterior, acesta trebuie să ia măsuri, astfel încât pasagerii transporturilor aeriene să fie afectați într-o măsură cât mai mică, iar după dispariția impedimentelor, să se reia, într-un timp cât mai scurt, activitatea obișnuită. În cazul în care operatorul de transport aerian epuizează resursele pe care le are la dispoziție, în condițiile îndeplinirii acestor cerințe, nu se poate considera că neefectuarea unui zbor individual ar fi putut fi evitată de regulă pentru motivul că s-ar fi putut anula un alt zbor în schimb. Având în vedere complexitatea situației decizionale, în cadrul căreia trebuie să se ia în considerare numeroase zboruri, precum și legăturile dintre acestea, operatorului de transport aerian trebuie să i se acorde spațiul de manevră necesar pentru a putea aprecia ce măsuri sunt utile. Nu trebuie să existe temerea că astfel se aduce atingere drepturilor consumatorilor, întrucât limitarea, pe cât posibil, a efectelor produse de grevă și a afectării pasagerilor, ca urmare a acesteia, prezintă, de fapt, un interes economic pentru operatorul de transport aerian. [OR. 6]

Citând jurisprudența Bundesgerichtshof, Landgericht Frankfurt [Tribunalul Regional Frankfurt] a considerat de asemenea că în cazul anulării unui zbor din cauza unei greve, operatorul de transport aerian trebuie exonerat de obligații [omissis].

b) În schimb, în jurisprudența instanțelor inferioare Bundesgerichtshof, în cazul măsurilor de reorganizare s-a respins în parte ideea exonerării de obligații a operatorului de transport aerian, întrucât în aceste cazuri, anularea sau efectuarea zborurilor cu întârziere prelungită nu ar mai fi cauzată de împrejurarea excepțională, ci de o decizie antreprenorială [omissis]. Astfel, de regulă s-a invocat Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 4 octombrie 2012 (C-22/11 – „Finnair”) [omissis]. În parte, cerința privind existența unei cauzalități directe între împrejurarea excepțională și afectarea zborului în litigiu se poate deduce și din considerentul (15) al Regulamentului (CE) nr. 261/2004 [omissis].

O parte din doctrină respinge de asemenea în mod explicit exonerarea de obligații în cazul unor măsuri de reorganizare cauzate de o grevă [omissis].

c) Până în prezent, Curtea nu s-a pronunțat încă cu privire la această chestiune. Ultima dată, în cauza C-195/17 („TUIfly”), discuția a rămas deschisă, întrucât s-a respins existența unei împrejurări excepționale. Luând în considerare de asemenea Hotărârea Curții din 4 octombrie 2012, (C-22/11 – „Finnair”) avocatul general al Curții a susținut că nu pot constitui împrejurări excepționale noile planuri de zbor

elaborate din cauza unor împrejurări excepționale (Concluziile din 12 aprilie 2018). **[OR. 7]**

d) În jurisprudența sa anterioară, instanța de trimitere a achiesat la opinia Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) și consideră că concluziile acesteia se pot aplica și în speță, în cazul în care, după încheierea unei greve, un zbor a fost efectuat cu întârziere ca urmare a reorganizării planului de zbor din cauza grevei.

Modul de redactare a articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 susține o asemenea interpretare, întrucât se consideră că anularea (în speță: sosirea cu întârziere prelungită) a fost doar „cauzată” de împrejurări excepționale, aspect care implică o afectare indirectă, ca urmare a faptului că aeronava alocată nu mai este disponibilă din cauza necesității unei reorganizări. Din textul dispoziției nu rezultă că zborul în cauză trebuie să fie afectat în mod direct de împrejurarea excepțională, mai precis de faptul că în cazul unei greve, personalul planificat pentru zbor, sau o parte a acestuia să nu poată fi utilizat [*omissis*].

Din această perspectivă, considerentul (15) al Regulamentului (CE) nr. 261/2004 mai degrabă susține opinia instanței de trimitere decât să se opună acesteia. Potrivit acestui considerent, se pornește de la premisa existenței unor împrejurări excepționale atunci când decizia privind gestionarea traficului aerian care vizează un zbor individual produce într-o anumită zi consecința că unul sau mai multe zboruri efectuate cu aeronava respectivă înregistrează o întârziere prelungită, o întârziere până a doua zi sau că se anulează zborul. Astfel, această dispoziție include și efectele asupra zborurilor ulterioare [*omissis*], inclusiv asupra zborurilor în cazul cărora împrejurarea excepțională cauzează o întârziere de până la o zi de la momentul producerii împrejurării excepționale. Cu toate că, în acest context, între împrejurarea excepțională și anulare/întârziere există o legătură mai strânsă, în sensul în care aceasta afectează aceeași aeronavă. Cu toate acestea, este clar că legiuitorul nu a dorit să restricționeze exonerarea de obligații la situația afectării directe a zborului anulat/întârziat și nici nu a dorit să impună condiția ca împrejurarea excepțională să producă efecte concomitente sau în aceeași zi, ci că prezintă relevanță faptul că împrejurarea excepțională continuă într-adevăr să producă efecte. În orice caz, din considerentul (15) nu rezultă intenția autorului regulamentului de a prevedea că, în general, dispozițiile articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie să se aplice numai cazurilor de cauzalitate directă [*omissis*]. **[OR. 8]** În plus, considerentul (15) – în sensul unei dispoziții pozitive – prevede doar că operatorul de transport aerian este exonerat de răspundere numai într-un anumit context (decizia managementului traficului aerian).

Din perspectiva instanței de trimitere, legătura de cauzalitate cu împrejurarea excepțională a grevei nu este întreruptă nici de faptul că neefectuarea zborului conform programului este cauzată (de asemenea) de o decizie antreprenorială a operatorului de transport aerian. Neefectuarea mai multor zboruri din cauza grevei

conduce la constrângerea practică de a utiliza zboruri alternative pentru a-i transporta pe pasagerii afectați la destinație. În acest scop, operatorul de transport aerian este constrâns să recurgă la aeronavele disponibile și la echipajele de bord existente sau procurabile în termen scurt, aspect care de regulă exclude o remediere a consecințelor grevei, pe lângă desfășurarea activității obișnuite de zbor. Reorganizarea programului de zbor se realizează așadar în condiții de constrângere efectivă, pe baza căroră este adecvat să se considere că, și în speță, anularea, respectiv sosirea cu întârziere au fost cauzate de împrejurarea excepțională a grevei.

Potrivit aprecierii instanței de trimitere, nu prezintă o relevanță determinantă nici momentul în care se realizează reorganizarea planului de zbor. Desigur, în cazul unei reorganizări ulterioare s-a stabilit deja dacă un anumit zbor a fost sau nu a fost afectat de grevă, însă constrângerea practică de a trebui să reacționeze prin măsuri de reorganizare la împrejurarea excepțională a grevei și la lacunele din planul de zbor, rămâne totuși aceeași. Așadar din perspectiva cauzalității, momentul în care se ia măsura de reorganizare nu este relevant.

e) În opinia instanței de trimitere, din Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604) nu rezultă indicii obligatorii care trebuie luate în considerare pentru răspunsul la întrebările preliminare. Pe de o parte, hotărârea s-a referit la un caz de refuz la îmbarcare. Or, situația de fapt excepțională prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 nu se aplică în speță. Astfel, nici Curtea de Justiție a Uniunii Europene nu ar trebui să analizeze în detaliu domeniul de aplicare al acestei dispoziții. Pe de altă parte, cauza C-22/11 se referă la o situație de fapt în care zborul în litigiu nu a fost anulat și nici nu s-a efectuat cu întârziere din cauza unei măsuri de reorganizare. Dimpotrivă, zborul s-a efectuat efectiv, doar că unor pasageri – precum reclamantul din respectiva speță [OR. 9] domnul Lassooy – care au rezervat zborul și s-au prezentat la timp la poarta de îmbarcare li s-a refuzat îmbarcarea, întrucât alte persoane trebuiau transportate alternativ cu zborul respectiv a , întrucât zborul acestora s-a anulat din cauza unei greve a personalului de pe aeroportul Barcelona.

f) Având în vedere opinia prezentată la litera b), susținută tot mai mult în ultima vreme, conform căreia nu trebuie să se admită exonerarea de răspundere în cazul măsurilor de reorganizare, invocând în acest sens în mod general Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), la care se pare că ajungează și avocatul general al Curții, instanța de trimitere consideră că prezenta trimitere preliminară este necesară.

[omissis]