

Cauza C-127/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

5 martie 2020

Instanța de trimitere:

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Polonia)

Data deciziei de trimitere:

18 februarie 2020

Reclamantă:

D. Spółka Akcyjna

Pârâtă:

W. Zrt

[*omissis*]

ORDONANȚĂ

18 februarie 2020

Sąd Rejonowy w Gliwicach – VII Wydział Gospodarczy [Tribunalul Districtual din Gliwice – Secția a VII-a comercială], [*omissis*]

[*omissis*]

în urma examinării din 18 februarie 2020 în Gliwice

în camera de consiliu

cu privire la acțiunea formulată de D. Spółka Akcyjna, cu sediul în W.,

împotriva W. Zrt., cu sediul în B. (Ungaria),

cu privire la o plată,

decide:

adreasează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarea întrebare preliminară:

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 (JO 2004, L 46, p. 1 [Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218]) trebuie interpretat în sensul că operatorul de transport aerian a cărui aeronavă a intrat în coliziune cu o pasăre este obligat – în cadrul măsurilor rezonabile pe care trebuie să le ia – să includă în planificarea zborului în sistem de rotație o rezervă de timp suficientă pentru a efectua controlul de siguranță necesar?

Și, în cazul unui răspuns negativ:

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 (JO 2004, L 46, p. 1 [Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218]) trebuie interpretat în sensul că operatorul de transport aerian a cărui aeronavă a intrat în coliziune cu o pasăre este obligat – în cadrul măsurilor rezonabile pe care trebuie să le ia – să desemneze un plan de serviciu sau de organizare a echipajului astfel încât să fie pregătit să efectueze activități de aviație imediat după efectuarea controlului de siguranță necesar, independent de limitările privind timpul de zbor și de serviciu și cerințele privind perioada de odihnă prevăzute în anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012 al Comisiei din 5 octombrie 2012 [OR 2] de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene (JO 2012, L 296, p. 1)?

[omissis]

[OR 3]

MOTIVE

OBIECTUL LITIGIULUI, SITUAȚIA DE FAPT RELEVANTĂ

1. Reclamanta, D. Spółka Akcyjna, cu sediul în W (fostă P. Spółka Akcyjna, cu sediul în W.), a intentat o acțiune în instanță solicitând obligarea pârâtei, W. Zrt., cu sediul în B. (fostă Wizz Air Hungary Légiközlekedési Kft., cu sediul în Budapesta) la plata sumei de 250,00 EUR majorată cu dobânzi legale de întârziere cu titlu de compensație pentru un zbor întârziat, achiziționat în temeiul unui contract de transfer de creanțe de la un pasager pentru zborul W6 1752, deservit de operatorul de transport aerian pârât.

2. Din constatările de fapt necontestate rezultă că creditorul inițial, B.K., a încheiat un contract de transport aerian cu W. în temeiul căruia, la 4 octombrie 2017, a zburat pe ruta Turku-Gdańsk (numărul de zbor W6 1752, ruta TKU-GDN). Plecarea a fost întârziată cu mai mult de 10 ore față de ora de plecare prevăzută (STD).
3. Motivul inițial al întârzierii a fost coliziunea cu o pasăre a aeronavei destinate zborului (număr de înregistrare HA-LXK). Această aeronavă a fost utilizată de operatorul de transport aerian pentru a opera zboruri într-un sistem de rotație. Coliziunea cu pasărea a avut loc în timpul zborului cu numărul W6 1751 (ruta GDN-TKU), imediat anterior zborului W6 1752 menționat mai sus. Sistemul de rotație adoptat de operatorul de transport aerian prevedea că, între zborul cu numărul W6 1751 și zborul cu numărul W6 1752, timpul suficient pentru restabilirea disponibilității aeronavei (TAT – turn-around time) este de 35 de minute – diferența de timp între ora de sosire prevăzută a zborului W6 1751 (09:30 UTC) și ora de plecare prevăzută a zborului W6 1751 (10:05 UTC).
4. Coliziunea aeronavei cu o pasăre a condus la necesitatea efectuării unui control de siguranță (inspecție tehnică) având ca scop detectarea posibilelor avarii ale aeronavei și verificarea aspectului dacă, în pofida coliziunii, starea tehnică a aeronavei permite efectuarea unui alt zbor. În timpul întârzierii cauzate de coliziunea cu pasărea și de inspecția tehnică a aeronavei, echipajul navei a încheiat perioada permisă pentru serviciul de zbor. O perioadă de odihnă de 10 ore a fost necesară pentru ca echipajul să fie din nou pregătit pentru serviciul de zbor. Această perioadă a coincis cu momentul în care aeronava, după ce a fost inspectată, a fost aptă din punct de vedere tehnic pentru zbor. Zborul întârziat a fost realizat numai după expirarea perioadei de odihnă.
5. Contestând motivele răspunderii sale, operatorul de transport aerian pârât a susținut, printre multe alte argumente invocate, că întârzierea zborului a fost cauzată de împrejurări excepționale pe care nu le-a putut evita, în ciuda luării tuturor măsurilor rezonabile. Dezacordul dintre părți s-a concentrat asupra [OR 4] evaluării aspectului dacă măsurile rezonabile care trebuie luate de operatorul de transport aerian pentru a preveni apariția sau efectele unor împrejurări excepționale includ anticiparea unor evenimente potențiale și previzibile și adaptarea corespunzătoare a operațiunilor normale ale operatorului de transport aerian la acestea.

DISPOZIȚII RELEVANTE ALE LEGISLAȚIEI NAȚIONALE ȘI ALE LEGISLAȚIEI UNIUNII EUROPENE

6. 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]):

„Articolul 5

Anularea zborului

(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie:

[...]

(c) să primească [a se citi «să li se ofere»] o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția în care intervine oricare din următoarele: [...]

(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 [a se citi «rezonabile»].

Articolul 7

Dreptul la compensație

(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 de kilometri sau mai puțin;

[...]”

7. 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):

„Articolul 32

Competențe delegate

[OR 5]

(1) Pentru operarea aeronavelor menționate la articolul 2 alineatul (1) litera (b), altele decât aeronavele fără pilot la bord, Comisia este împuternicită să adopte acte delegate în conformitate cu articolul 128, care stabilesc norme detaliate cu privire la:

(a) condițiile care trebuie îndeplinite de către operatorii menționați la articolul 30 alineatul (1) și de membrii personalului lor aeronautic navigant în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu, precum și cerințele privind odihna aplicabile membrilor personalului aeronautic navigant;

[...]”

8. 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 (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO 2012, L 296, p. 1):

„ORO.FTL.100

Domeniul de aplicare

Prezenta subparte stabilește cerințele care trebuie îndeplinite de un operator și de membrii echipajului său în ceea ce privește limitările timpului de zbor și de serviciu și cerințele privind timpul de odihnă pentru membrii echipajului.

ORO.FTL.105

Definiții

În sensul prezentei subpărți, se aplică următoarele definiții:

[...]

11. *«periodă de serviciu» înseamnă o perioadă care începe în momentul în care un operator îi solicită unui membru al echipajului să se prezinte în vederea începerii unei sarcini de serviciu sau să înceapă o sarcină de serviciu și se încheie în momentul în care persoana respectivă este liberă de toate sarcinile, inclusiv de sarcinile de serviciu de după zbor;*

12. *«periodă de serviciu pentru zbor» (FDP) înseamnă o perioadă de timp care începe în momentul în care un membru al echipajului este solicitat să se prezinte pentru începerea sarcinii de serviciu, care include un sector sau o serie de sectoare, și se încheie în momentul în care aeronava este imobilizată și motoarele sunt oprite, la capătul ultimului sector pentru care el are rolul unui membru al echipajului aflat de serviciu;*

[...]

21. *«periodă de odihnă» înseamnă o perioadă de timp continuă, neîntreruptă și definită, ulterioară și/sau anterioară perioadei de serviciu, în decursul căreia un membru al echipajului este eliberat de orice sarcină de serviciu și de rezervă;*

[...]

25. «*perioadă de rezervă*» înseamnă o perioadă de timp anunțată în prealabil și definită, în care un membru al echipajului trebuie să răspundă la solicitarea operatorului de a fi disponibil pentru a primi o misiune de zbor, de poziționare sau o altă sarcină de serviciu, fără a fi întreruptă de o perioadă de odihnă;

ORO.FTL.110

[OR 6]

Responsabilitățile operatorului

Operatorul:

[...]

(b) se asigură că perioadele de serviciu pentru zbor sunt planificate într-un mod care să permită membrilor echipajului să rămână suficient de odihniți, astfel încât aceștia să poată opera la un nivel de siguranță satisfăcător în orice circumstanțe;

[...]

(g) asigură perioade de odihnă suficient de lungi pentru a permite membrilor echipajului să depășească efectele sarcinilor de serviciu anterioare și să fie odihniți la începutul următoarei perioade de serviciu pentru zbor;

(i) planifică sarcini de zbor astfel încât acestea să se încheie în perioada de serviciu pentru zbor admisibilă, luând în considerare timpul necesar pentru sarcinile anterioare zborului, sectorul și timpii de escală;

[...]”

INCERTITUDINI LEGALE ȘI RELEVANȚA LOR PENTRU SOLUȚIONARE

9. În Hotărârea din 23 octombrie 2012 (cauzele conexe C-581/10 și C-629/10, ECLI:EU:C:2012:657), Curtea de Justiție a Uniunii Europene a interpretat articolele 5-7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 arătând că pasagerii zborurilor întârziate au dreptul la o compensație în temeiul articolului 7 dacă suferă, ca urmare a unor astfel de zboruri, o pierdere de timp egală cu sau mai mare de trei ore, adică dacă ajung la destinația finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian.
10. În hotărâri ulterioare pronunțate ca urmare a unor trimiteri preliminare, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a confirmat că un operator de transport aerian poate fi exonerat de răspundere atunci când dovedește că o problemă tehnică survenită la o aeronavă este urmarea unor evenimente care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia (de exemplu Hotărârea Curții din 19 noiembrie 2009, C-402/07 și C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, Hotărârea Curții din 22 decembrie 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).

11. De asemenea, a fost clarificat faptul că dispozițiile dreptului comunitar trebuie interpretate în sensul că noțiunea de „împrejurări excepționale”, menționată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, include evenimente care constau în coliziunea aeronavei cu o pasăre care determină necesitatea efectuării unor inspecții tehnice ale aeronavei, indiferent dacă acestea au provocat efectiv avarii aeronavei (Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din 4 mai 2017, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342).

[OR 7]

12. În ultima cauză menționată, instanța de trimitere, adresând Curții mai multe întrebări preliminare, a solicitat printre altele un răspuns cu privire la incertitudinile care apar frecvent în jurisprudență cu privire la aspectul dacă un operator de transport aerian este obligat, în cadrul măsurilor rezonabile pe care trebuie să le adopte, să prevadă, din stadiul planificării zborurilor sale în sistem de rotație, o rezervă de timp suficientă pentru realizarea controalelor de siguranță necesare (punctul 55 din hotărâre). Cu toate acestea, având în vedere împrejurările de fapt din cauza respectivă (întârzierea zborului a fost cauzată de alți factori decât simpla planificare a zborului în sistem de rotație), rezolvarea problemei prezentate era în cele din urmă irelevantă pentru soluționarea litigiului, ceea ce a determinat refuzul de a răspunde la întrebare (punctele 56 și 57 din hotărâre).
13. Problema de mai sus, al cărei cadru a fost delimitat destul de precis de Curtea de Justiție a Uniunii Europene (însă fără o soluționare obligatorie), precum și alte incertitudini jurisprudențiale au apărut din nou în practica judiciară, ceea ce a justificat adresarea trimiterii preliminare cu întrebarea descrisă mai sus în primul paragraf al hotărârii.
14. Instanța națională are îndoieli cu privire la întinderea obligației impuse de legiuitorul comunitar unui operator de transport aerian de a adapta la împrejurări excepționale (coliziunea aeronavei cu o pasăre) măsuri care, la momentul apariției împrejurărilor respective, corespund unor condiții acceptabile din punct de vedere tehnic și economic pentru operatorul de transport aerian. În situația avută în vedere, aceasta ar presupune crearea unei rezerve de timp adecvate în sistemul de rotație de planificare a zborurilor care ar permite efectuarea unui control de siguranță a aeronavei în urma unei coliziuni cu o pasăre, fără a expune pasagerii la prejudiciile asociate cu întârzierea excesivă a zborului.
15. În încercarea – care se reflectă și în cea de a doua întrebare adresată – de a analiza problema descrisă dintr-o perspectivă mai largă, instanța națională solicită, prin urmare, Curții de Justiție a Uniunii Europene să interpreteze dispozițiile menționate mai sus ale dreptului Uniunii și să răspundă în ce măsură un operator de transport aerian ar trebui să ia în considerare în planificarea sa activități secundare, dar previzibile și potențial cuantificabile, în legătură cu împrejurări excepționale imprevizibile, care nu ar fi putut fi evitate.

16. Declarațiile Curții de Justiție de până în prezent, deși permit reproducerea principiilor generale relevante pentru evaluarea capacității unui operator de transport aerian de a aplica măsuri economice și tehnice pentru a preveni întârzierea zborului (Hotărârea Curții din 12 mai 2011, [OR 8] C-294/10, ECLI:EU:C:2011:303, Hotărârea Curții din 22 decembrie 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771), nu clarifică suficient incertitudinile care survin în acest domeniu.
17. În cauza examinată, instanța de trimitere exprimă de asemenea îndoieli particulare cu privire la cerința expusă în jurisprudența comunitară (dar fără o analiză suplimentară) și cerința impusă operatorului de transport aerian de a folosi toate resursele umane de care dispune – fără sacrificii inacceptabile din punctul de vedere al posibilităților întreprinderii sale – pentru a evita situația în care împrejurări excepționale ar conduce la întârzieri nejustificate. Adoptarea unui model de interpretare restrictiv – pe care reclamanta îl prezintă în cursul procedurii – ar impune deja respingerea *a limine* a posibilității unui operator de transport aerian de a invoca perioada de odihnă a echipajului, în legătură cauzală cu împrejurările excepționale, ca determinând prelungirea timpului de întârziere. În această situație, ar fi rezonabil să se susțină că, având în vedere că limitările admise pentru perioada de serviciu și perioada de serviciu pentru zbor sunt stabilite de normele în vigoare, iar operatorul de transport aerian este obligat să țină cont de acestea la pregătirea planului de serviciu, acesta ar trebui să prevadă de asemenea o rezervă de personal în cazul unei posibile întârzieri a oricăruia dintre zborurile deservite, întrucât întârzierea zborului în sine – indiferent de motivele sale – este previzibilă la planificarea și organizarea activităților de aviație. Riscul neluării în considerare a acestui factor ar fi suportat de operatorul de transport aerian. Cu toate acestea, se pare că din punct de vedere normativ este acceptabil să se adopte o perspectivă juridică diferită, prezentată de pârâtă, care exonerează operatorul de transport aerian de obligația de a menține echipajul navei în așteptare. În caz contrar, obligațiile impuse operatorilor de transport aerieni ar echivala cu necesitatea ca operatorul de transport aerian să dispună, în fiecare aeroport în care operează transportul aerian, de personal suplimentar capabil să preia sarcinile echipajului unui zbor întârziat – ceea ce ar putea să se dovedească insuficient dacă mai multe zboruri ar fi întârziate în același timp din cauza unor împrejurări excepționale în același loc.
18. Trebuie menționat că îndoielile expuse mai sus cu privire la ambele întrebări preliminare nu sunt soluționate în jurisprudența instanțelor naționale. În circumstanțe de fapt similare, instanțele naționale, chiar și în cadrul aceleiași instanțe și al aceluiași departament, procedează la aprecieri juridice care se exclud reciproc, soluționând în mod diferit cazuri similare din punct de vedere al situației de fapt și de drept [*omissis*] [trimiteri la deciziile instanțelor poloneze].

[OR 9]

19. Îndoielile exprimate și divergențele jurisprudențiale indică necesitatea interpretării de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene a dreptului Uniunii pentru a asigura

securitatea juridică și uniformitatea în aplicarea sa de către instanțele naționale din diferitele statele membre ale Uniunii Europene.

[*omissis*]

DOCUMENT DE LUCRU