

Cauza C-52/23

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

3 februarie 2023

Instanța de trimitere:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Germania)

Data deciziei de trimitere:

24 ianuarie 2023

Reclamantă:

flightright GmbH

Pârâtă:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[*omissis*]

Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunalului Districtual din Frankfurt am Main) Frankfurt am Main, 24 ianuarie 2023
[*omissis*]

Ordonanță

În litigiul

flightright GmbH, [*omissis*] Potsdam

reclamantă

[*omissis*]

împotriva

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [*omissis*] Lisabona, Portugalia

pârâtă

[omissis]

hotărăște:

I. Suspendă procedura.

II. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele întrebări în vederea interpretării articolului 5 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:

- 1) Există o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament atunci când apar condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea unui zbor, indiferent de forma lor specifică?**
- 2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare, caracterul excepțional al condițiilor meteorologice poate fi determinat în funcție de frecvența lor regională și sezonieră la locul și la momentul apariției acestora?**

Motive

I.

Reclamanta solicită pârâtei compensații în conformitate cu regulamentul, în considerarea dreptului care i-a fost cedat de doi pasageri.

Cedenții au avut o rezervare confirmată pentru transportul aerian efectuat de pârâtă în calitate de operator efectiv de transport aerian. Zborul TP1860 de la Ponta Delgada (insulele Azore) la Lisabona, cu zborul de legătură TP572 la Frankfurt pe Main, trebuia să decoleze la 23 martie 2019, ora 13.30. Zborul de legătură trebuia să decoleze la ora 18.15 și să ajungă la destinație la ora 22.25. Zborul TP1860 a fost anulat. Cedenții au fost transportați la 24 martie 2019 și au ajuns la Frankfurt pe Main cu o întârziere mai mare de 24 de ore. În Ponta Delgada pot exista condiții de vânt puternic.

Pârâta afirmă că anularea s-a produs din cauză că aparatul prevăzut pentru efectuarea zborului TP1860 în litigiu nu a putut ateriza în Ponta Delgada la 23 martie 2019. Motivul imposibilității de aterizare a fost o furtună care a determinat un vânt de travers de 41,16 noduri, prea puternic pentru ca un Airbus A319 să poată ateriza în Ponta Delgada; în apărare, reclamanta susține că nu avea cunoștință de acest lucru. Nici alte aparate comparabile nu au putut ateriza. Cedenților le-au fost rezervate locuri pentru următorul zbor de legătură disponibil.

II.

Decizia în cauză depinde de aspectul dacă, astfel cum susține pârâta, trebuie să se considere că există o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 din regulament.

Acțiunea este întemeiată și în cazul în care susținerile pârâtei nu s-ar referi la o împrejurare excepțională.

1. Potrivit articolului 5 din regulament, un operator efectiv de transport aerian nu este obligat să plătească compensații 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) Împrejurările excepționale sunt acele împrejurări care nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și care scapă de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii lor (Hotărârea Curții din 22 decembrie 2008, C-549/07 [*omissis*]; care nu corespund, așadar, mersului obișnuit al lucrurilor, ci depășesc sfera operațiunilor ce au sau pot avea în mod obișnuit legătură cu transportul aerian de persoane [Hotărârea Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, denumită în continuare „BGH”) din 21 august 2012 – X ZR 138/11 [*omissis*]. În practică, operatorii de transport aerian invocă în mod normal în acest sens, precum în speță, condiții meteorologice incompatibile cu executarea unui zbor.

b) Condițiile meteorologice incompatibile cu executarea unui zbor pot constitui, chiar și în viziunea legiuitorului, o împrejurare excepțională [considerentul (14)]. Prin ipoteză, este deci suficient în primul rând ca condițiile meteorologice să fie potrivnice executării unui zbor. Acest lucru pare în principiu corect, căci vremea nu poate fi influențată de operatorul de transport aerian. Nu se poate identifica motivul pentru care un operator de transport aerian ar trebui să răspundă, independent de vinovăție, pentru împrejurări pe care nu le poate în niciun mod influența. Astfel, nu există neglijență [din partea operatorului] în ceea ce privește executarea zborului. În plus, simpla existență a unei împrejurări excepționale nu exonerează operatorul de transport aerian de plata unei compensații, pentru că el este de asemenea ținut ca prin adoptarea tuturor măsurilor posibile să evite consecințele unei împrejurări excepționale [a se vedea articolul 5 alineatul (3) din regulament].

c) În altă ordine de idei, nu trebuie pierdut din vedere că transportul aerian implică acceptarea instabilității condițiilor meteorologice. Acest lucru este firesc. Influențele meteorologice există totdeauna; ele se schimbă mereu și uneori de așa manieră încât un zbor nu poate sau nu mai poate fi executat în siguranță. Dacă însă aceste împrejurări apar frecvent, este necesar în principiu să fie avute în vedere întotdeauna. Prin urmare, este îndoielnic dacă este suficient ca condițiile meteorologice să afecteze în ansamblu executarea prevăzută a zborului.

Dimpotrivă, potrivit textului articolului 5 alineatul (3) din regulament, este necesar ca condițiile meteorologice să aibă un caracter excepțional.

Nu este, de exemplu, clar de ce un operator de transport aerian ar trebui să fie exonerat atunci când prevede un zbor la Funchal pe insula Madeira – un aeroport pe care este cunoscut faptul că apar adesea vânturi de forfecare. Operatorul execută conștient un zbor în cazul căruia există un risc major de apariție a unor condiții meteorologice incompatibile cu executarea unui zbor și în cazul căruia intervine în fapt o neregularitate în executarea sa, determinată de exemplu de un astfel de vânt de forfecare. Situația este similară în speță; în mod incontestabil, în Ponta Delgada pot exista condiții de vânt puternic. Pare a fi evidentă necesitatea pentru un operator de transport aerian de a se pregăti pentru asemenea evenimente.

d) Instanța consideră că se impune o interpretare restrânsă.

aa) Interpretarea nu ar trebui să fie în sensul că autorul regulamentului a clasificat la modul general în considerentul (14) condițiile meteorologice incompatibile cu operarea unui zbor ca fiind o împrejurare excepțională. Dimpotrivă, în acest considerent se precizează că în cazul unor astfel de condiții meteorologice pot apărea asemenea împrejurări. Acest lucru este un argument în favoarea – și, în orice caz, nu împotriva – unei interpretări restrânse, care contribuie de asemenea la atingerea obiectivului avut în vedere de autorul regulamentului, și anume asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor [considerentul (1)].

Pornind de la definiția împrejurării excepționale, nu trebuie să fie îndeplinite cele două criterii menționate mai sus, și anume caracterul controlabil și exercitarea normală a activității de către operatorul de transport aerian vizat. Este posibil ca primul criteriu să nu fie incident; al doilea criteriu este fără îndoială incident, dacă se are în vedere că acceptarea instabilității condițiilor meteorologice este inerentă exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat.

Astfel, este evidentă accepțiunea restrânsă a articolului 5 alineatul (3) din regulament. „Excepțional” indică prin însuși textul articolului un eveniment care se produce cu raritate. Ceea ce se produce în mod normal nu poate fi ceva excepțional. În interesul unui nivel de protecție ridicat al pasagerilor, pare a fi adecvată o examinare de la caz la caz, pe baza împrejurărilor de fapt concrete, a exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat.

Tratamentul juridic ar fi similar celui din categoria defectelor tehnice. În Hotărârea din 22 decembrie 2008, C-549/07 [*omissis*], Curtea a precizat că instanțele sunt obligate să verifice dacă problemele tehnice invocate de operatorul de transport aerian sunt consecința unor evenimente care nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian și care scapă de sub controlul său efectiv (a se vedea punctul 26 și următorul). Rezolvarea unei probleme tehnice cauzate de o deficiență de întreținere a unui aparat este inerentă

exercitării normale a activității operatorului de transport aerian (punctul 24). Situația este diferită de exemplu în cazul în care constructorul aparatelor care alcătuiesc flota operatorului de transport aerian vizat sau o autoritate competentă ar comunica, atunci când aceste aparate sunt deja în uz, că sunt afectate de un viciu ascuns de fabricație care aduce atingere siguranței zborurilor. Situația ar fi aceeași în cazul prejudiciilor produse de acte de sabotaj sau de terorism (punctul 26). În hotărârea menționată, Curtea a arătat de asemenea că frecvența problemelor tehnice la un operator de transport aerian nu reprezintă, ea însăși, un element de natură să conducă la concluzia prezenței sau absenței unor „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament (punctul 36).

În mod corespunzător, în speță ar putea fi necesar să se verifice dacă condițiile meteorologice invocate de operatorul de transport aerian sunt consecința unor evenimente neinerente exercitării normale a activității sale și care scapă de sub controlul său efectiv, precum și să se clarifice prin intermediul cererii de decizie preliminară că nu sunt inerente exercitării normale a activității sale.

bb) Această apreciere nu se opune jurisprudenței Curții, în care se distinge între evenimente „externe” și „interne”.

Spre deosebire de opinia exprimată de pârâtă în memoriul scris din 15 decembrie 2022, diferențierea operată de Curte are în vedere nu doar „sferele” și „caracterul controlabil”, ci și aspectul dacă este vorba despre evenimente 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 (Hotărârea din 23 martie 2021, C-28/20, punctul 23). Dimpotrivă, delimitarea făcută de Curte între evenimente „externe” și „interne” are drept scop aplicarea criteriului privind controlul (a se vedea hotărârea citată, punctul 41). În speță, nu se contestă lipsa controlului. Același lucru rezultă și din Hotărârea din 7 iulie 2022, C-308/21 (a se vedea punctul 24 și următorul).

cc) Referitor la cererea de decizie preliminară formulată de instanță, care face obiectul cauzei C-388/22, ale cărei întrebări preliminare au vizat, pe lângă condițiile meteorologice defavorabile, și deciziile de gestionare a traficului aerian, din luarea de poziție din 21 septembrie 2022 a Comisiei din respectiva cauză, nu rezultă puncte de vedere neapărat contrare.

În ceea ce privește condițiile meteorologice din respectiva cauză, Comisia a ținut seama mai întâi în mod pertinent de aspectul privind controlul (lipsa controlului), puțin util pentru problema de interpretare, aspect necontestat în acea cauză și nici în speță (punctul 33). În plus, și Comisia a considerat cel puțin că condițiile meteorologice nu ar trebui să fie inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză, „de exemplu furtunile sau fulgerele în general” (punctul 37). Prin urmare, limita de la care intervine o împrejurare excepțională este pentru Comisie în mod evident incompatibilitatea cu executarea zborului respectiv (a se vedea punctul 38). În accepțiunea instanței, Comisia nu a

examinat în concret în luarea de poziție chestiunea privind caracterul excepțional al condițiilor meteorologice.

dd) Existau de asemenea criterii pentru diferențierea în cadrul acestei categorii a împrejurărilor excepționale de cele neexcepționale.

Având în vedere condițiile climatice diferite la nivel mondial, caracterul excepțional al condițiilor meteorologice ar putea fi apreciat în funcție de regiune și de sezon. În locurile în care anumite condiții meteorologice apar mai frecvent în anumite perioade decât în alte locuri, aceste condiții nu mai sunt excepționale. Operatorul de transport aerian care execută zboruri în regiuni sau în perioade în care există fenomene meteorologice speciale acceptă riscul de a fi afectat de o împrejurare obișnuită [*omissis*] [doctrina națională].

ee) Operatorii de transport aerian nu ar fi afectați în mod nerezonabil de o asemenea interpretare.

Considerații comparabile se regăsesc și în Concluziile avocatului general din 14 martie 2013 prezentate în cauza C-509/11, referitoare la articolul 17 din Regulamentul nr. 1371/2007, punctul 40 [link internet] [*omissis*]: „[În cazul contractelor de transport feroviar de persoane, cele mai întâlnite cauze de forță majoră, respectiv condiții climaterice dificile, distrugerii ale infrastructurii feroviare și conflicte de muncă, au în fapt o frecvență previzibilă din punct de vedere statistic, chiar dacă apariția lor individuală nu poate fi prezisă cu certitudine. Aceasta înseamnă că eventualitatea producerii lor este cunoscută dinainte de întreprinderile feroviare. Aceasta mai înseamnă, în consecință, că ele pot fi luate în considerare atunci când se calculează prețul legitimației de călătorie.”

În mod corespunzător, și operatorii de transport aerian care se confruntă *de facto* cu evenimente de natură meteorologică ce survin cu regularitate statistică și care pot determina neregularități de zbor pentru care se datorează compensații pot ține seama de ele la stabilirea prețului biletului, în măsura în care sarcina economică reprezentată de plata compensațiilor datorată împrejurărilor meteorologice ar depăși ceea ce este rezonabil.

2. Astfel cum s-a arătat, în speță este cunoscut că în Ponta Delgada există riscul special de condiții de vânt puternic. Prin urmare, invocarea de către pârâtă a unei împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament este esențială numai atunci când acest aspect nu este relevant.

[*omissis*]

[formalități]