

Versiune anonimată

Traducere

C-545/22 – 1

Cauza C-545/22

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

15 august 2022

Instanța de trimitere:

Landgericht Düsseldorf (Germania)

Data deciziei de trimitere:

9 august 2022

Apelantă-pârâtă:

Air Europa Lineas Aereas

Intimați-reclamanți:

VO

GR

[omissis]

[omissis]

Landgericht Düsseldorf

Ordonanță

[din 9 august 2022]

în litigiul dintre

Air Europa Lineas Aereas, [omissis] Frankfurt,

apelantă-pârâtă,

[omissis]

și

1. VO, [omissis] Bremen,
2. GR, [omissis] Bremen,

intimați-reclamanți,

[omissis]

Camera a 22-a civilă a Landgericht Düsseldorf [Tribunalul Regional din Düsseldorf, Germania]

a hotărât:

Suspendă procedura.

Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 primul paragraf litera (b) și al treilea paragraf TFUE, [următoarea întrebare] privind interpretarea dreptului Uniunii:

Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că anularea unui zbor se datorează unor împrejurări excepționale în cazul în care, după izbucnirea pandemiei mondiale de COVID 19 începând cu luna martie 2020, din cauza prăbușirii traficului aerian mondial, compania aeriană, din cauza scăderii capacității de exploatare rentabilă a zborurilor și în scopul protecției sănătății echipajului și a pilotului, își reduce drastic programul de zboruri și anulează numeroase zboruri, fără să fi fost obligată să procedeze la anulare prin măsuri ale autorităților publice, precum închiderea aeroporturilor, interdicții de zbor sau interdicții de intrare?

Motive:

I.

Reclamanții, soții VO și GR, au rezervat fiecare la pârâtă câte un zbor dus de la Düsseldorf via Madrid către Miami pentru 7 martie 2020 (zborurile cu numerele UX 1446 + UX 97) și câte un zbor de retur de la Miami via Madrid către Düsseldorf pentru 16 martie/17 martie 2020 (numerele de zbor UX 98 și UX 1447).

Pârâta a anulat zborurile de retur la 16 martie/17 martie 2020 (zborurile cu numerele UX 98 și UX 1447). Reclamanții au fost informați despre anulare abia la aeroportul din Miami, la 16 martie 2020. Reclamanților nu li s-a oferit o redirectionare.

Reclamanții au introdus o acțiune la Amtsgericht Düsseldorf [Tribunalul Districtual din Düsseldorf, Germania] pentru plata unei compensații în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 (denumit în continuare „Regulamentul privind drepturile pasagerilor aerieni”), în cuantum de 600 de euro de persoană.

Pârâta susține că anularea se datorează unor împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor aerieni și că acestea nu puteau fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile. Pârâta invocă, în această privință, restricții privind circulația călătorilor în perioada pandemiei de COVID 19. Pandemia de COVID 19 ar fi blocat traficul aerian la nivel mondial. Prin urmare, companiile aeriene s-ar fi reorganizat și și-ar fi redus drastic orarele, anulând numeroase zboruri. Acest lucru ar fi de asemenea valabil în privința zborurilor UX 98 și UX 1447 din 16 martie/17 martie 2020. Anularea ar fi fost efectuată și pentru motive de protecție a sănătății echipajului. Noul coronavirus și pericolozitatea sa, precum și modalitățile de răspândire erau complet necunoscute. Pârâta susține că nu a vrut să își expună echipajele la un astfel de risc.

Prin hotărârea pronunțată la 1 decembrie 2021 [*omissis*], Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) a admis acțiunea și a obligat pârâta, printre altele, la plata către reclamanți a unei compensații în cuantum de 600 de euro de persoană.

Împotriva acestei hotărâri, pârâta a formulat recurs în termenul prevăzut de lege. Reclamanții susțin hotărârea pronunțată în primă instanță.

II.

Admiterea apelului pârâtei depinde [*omissis*] de întrebarea prezentată mai sus.

Mai precis:

Apelul ar fi neîntemeiat dacă motivele invocate de pârâtă pentru anularea, la 16 martie/17 martie 2020, a zborurilor în litigiu de la Miami via Madrid și având ca destinație Düsseldorf (zborurile cu numerele UX 98 și UX 1447), și anume reducerea voluntară a orarului de zbor din motive economice din cauza prăbușirii traficului aerian internațional și pentru protecția sănătății echipajului, în contextul pandemiei mondiale de COVID-19, nu ar constitui o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor aerieni.

Potrivit articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, operatorul de transport aerian este scutit de obligația de a plăti compensații în temeiul articolului 7 din regulament în cazul în care poate face dovada că anularea zborului sau întârzierea acestuia timp de trei ore sau mai mult este cauzată de „împrejurări excepționale” care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile, 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 (a se vedea [omissis] Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, [EU:C:2019:288], [omissis], punctul 19, și Hotărârea din 11 iunie 2020, LE/Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, [EU:C:2020:460][omissis] punctul 36).

1.

Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții de Justiție a Uniunii Europene, pot fi considerate „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor aerieni doar 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, aceste două condiții fiind cumulative, iar respectarea lor trebuind să facă obiectul unei aprecieri de la caz la caz (a se vedea [omissis] Hotărârea din 23 marie 2021, Airhelp, C-28/20 [EU:C:2021:226][omissis], punctul 23). În acest context, trebuie să se facă distincția între incidentele de origine „internă” și cele de origine „externă” operatorului efectiv de transport aerian. Noțiunea de „împrejurare excepțională” acoperă numai evenimente „externe”. Aceste evenimente externe au în comun faptul că rezultă din activitatea operatorului de transport aerian și din împrejurări exterioare, mai mult sau mai puțin frecvente în practică, dar asupra cărora operatorul de transport aerian nu are control deoarece își au originea într- un eveniment natural sau în fapta unui terț, cum ar fi un alt operator de transport aerian sau o entitate publică ori privată care intervine în activitatea aeriană sau aeroportuară (a se vedea [omissis] *loc.cit.*, punctul 39 și următoarele).

2.

Mai întâi, pandemia de COVID 19, în pofida efectelor în general considerabile și globale asupra circulației călătorilor, nu se situează în afara domeniului de aplicare al Regulamentul privind drepturile pasagerilor aerieni. Regulamentul menționat nu conține nicio precizare care să permită să se rețină că acesta recunoaște, pe lângă „împrejurările excepționale” menționate la articolul 5 alineatul (3) din acesta, o categorie distinctă de evenimente, „cu totul excepționale”, care ar avea drept consecință exonerarea operatorului de transport de toate obligațiile sale (a se vedea [omissis] Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11, [EU:C:2013:43][omissis] punctul 30).

3.

Pârâta invocă restricții privind circulația călătorilor ca urmare a pandemiei de COVID 19. Ca urmare a restricțiilor de intrare la nivel mondial implementate de la jumătatea lunii martie 2020, industria aeronautică a fost constrânsă să își

4

limiteze drastic operațiunile. Traficul aerian a scăzut puternic în prima fază a pandemiei, între lunile martie și iunie 2020. Zborurile intercontinentale au fost reduse drastic sau suspendate complet. Prin urmare, în această perioadă, au fost inevitabile modificări de scurtă durată ale programului de zbor sau anulări de zboruri. Acest lucru ar fi de asemenea valabil în privința zborurilor UX 98 și UX 1447 din 16 martie/17 martie 2020. Anulările ar fi avut de asemenea ca scop protecția sănătății echipajelor și piloților. Noul coronavirus și pericolozitatea sa, precum și modalitățile de răspândire erau complet necunoscute. Pârâta susține că nu a vrut să își expună angajații la un astfel de risc.

Potrivit instanței de trimitere, acest argument nu este de natură să justifice împrejurări excepționale. Desigur, prin natura și prin originea lor, pandemia globală de COVID-19 și restricțiile privind circulația călătorilor și riscurile de infectare aferente nu mai fac parte din exercitarea normală a activității unui operator de transport aerian, întrucât pârâta nu are nicio influență asupra acesteia și, în ceea ce o privește, pandemia nu poate fi controlată. Cu toate acestea, pârâta nu a demonstrat suficient că anularea zborului de retur (zborurile cu numerele UX 98 și UX 1447) din 16 martie/17 martie 2020 „este cauzată” în mod direct, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor aerieni, de pandemia de COVID 19, iar efectele pandemiei globale de COVID 19 asupra zborului în cauză nu puteau fi controlate de pârâtă în calitate de companie aeriană.

Într-adevăr, Comisia Europeană a afirmat în Comunicarea sa din 18 martie 2020 C (2020) 1830 final:

„Comisia consideră că, în cazul în care autoritățile publice iau măsuri menite să limiteze pandemia de Covid-19, aceste măsuri nu sunt, prin natura și originea lor, inerente exercitării normale a activității operatorilor de transport și se află în afara controlului efectiv al acestora. Articolul 5 alineatul (3) anulează dreptul la compensație, cu condiția ca anularea respectivă să fie „cauzată” de circumstanțe excepționale, care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile. Această condiție ar trebui considerată îndeplinită în cazul în care autoritățile publice fie interzic efectiv anumite zboruri, fie interzic circulația persoanelor într-un mod care exclude de facto efectuarea zborului în cauză. Această condiție poate fi îndeplinită, de asemenea, în cazul în care anularea zborului are loc în circumstanțe în care circulația corespunzătoare a persoanelor nu este complet interzisă, ci este limitată la persoanele care beneficiază de derogări (de exemplu, resortisanții sau rezidenții statului în cauză). În cazul în care nicio astfel de persoană nu ar lua un anumit zbor, acesta ar rămâne gol dacă nu ar fi anulat. În astfel de situații, ar putea fi legitim ca un operator de transport să nu aștepte până foarte târziu, ci să anuleze zborul în timp util (și chiar fără a fi sigur dacă diverșii pasageri au sau nu dreptul de a călători), pentru a putea lua măsuri organizatorice adecvate, inclusiv în ceea ce privește deservirea pasagerilor, care constituie o obligație a operatorului de transport. În cazuri de acest tip și în funcție de circumstanțe, se poate totuși considera că o anulare este „cauzată” de măsura luată de autoritățile publice. Din nou, în funcție de circumstanțe, acest lucru poate

fi valabil și în ceea ce privește zborurile în direcția opusă zborurilor direct vizate de interdicția privind circulația persoanelor. În cazul în care compania aeriană decide să anuleze un zbor și dovedește că această decizie a fost justificată din motive de protecție a sănătății echipajului, ar trebui ca această anulare să fie, de asemenea, considerată ca fiind „cauzată” de circumstanțe excepționale. Considerațiile de mai sus nu sunt și nu pot fi exhaustive, în măsura în care alte circumstanțe specifice legate de epidemia de Covid-19 pot intra, de asemenea, sub incidența articolului 5 alineatul (3).”

Cu toate acestea, aceste recomandări ale Comisiei nu sunt obligatorii pentru autoritatea judiciară. Desigur, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a hotărât că recomandările și avizele în sensul articolului 288 al patrulea paragraf TFUE nu dau naștere unor drepturi individuale pe care cetățenii Uniunii le pot invoca în fața instanțelor naționale. Cu toate acestea, acestea din urmă sunt obligate să ia în considerare recomandările și avizele atunci când se pronunță asupra litigiilor aflate pe rolul lor, în special dacă recomandările sunt susceptibile de a furniza informații cu privire la interpretarea altor dispoziții de drept național sau al Uniunii (a se vedea Hotărârea din 13 decembrie 1989, Grimaldi, C-322/88 [EU:C:1989:646][*omissis*] [punctul 18]. Un aspect deja neclar este dacă orientările interpretative ale Comisiei sunt recomandări și avize în sensul articolului 288 al patrulea paragraf TFUE, iar nu măsuri *sui generis*. În orice caz, cerința luării în considerare a orientărilor de către instanțele naționale nu poate însemna că acestea sunt *de facto* obligatorii în interpretare, ci doar că instanțele de stat trebuie să țină seama de conținutul orientărilor atunci când interpretează dreptul Uniunii.

De asemenea, recomandările nu sunt nici pe fond convingătoare. Ținând seama, pe de o parte, de obiectivul acestui regulament, enunțat în considerentul (1) al acestuia, de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor și, pe de altă parte, de faptul că articolul 5 alineatul (3) din regulamentul menționat derogă de la principiul dreptului la compensație al pasagerilor în cazul anulării zborurilor, noțiunea de „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte (a se vedea [*omissis*] Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp, C-28/20 [EU:C:2021:226][*omissis*] punctul 24). Desigur, poate fi corect să se prezume existența unor împrejurări excepționale atunci când autoritățile fie interzic anumite zboruri prin lege, fie interzic sau restricționează circulația persoanelor într-un mod care împiedică *de facto* efectuarea zborului în cauză (de exemplu, închiderea aeroportului, interdicții de zbor, interdicții de intrare etc.). Cu toate acestea, ar constitui o interpretare prea largă să se prezume existența unor împrejurări excepționale inclusiv atunci efectuarea zborului este posibilă fără restricții *de iure* și *de facto*, dar companiile aeriene decid să reducă numărul de zboruri și să anuleze zboruri din considerente economice (de exemplu, pentru a evita zborurile goale). O astfel de degrevare consistentă a companiilor aeriene este în detrimentul pasagerilor aerieni și contravine scopului Regulamentului privind drepturile pasagerilor aerieni de a stabili un nivel ridicat de protecție a pasagerilor.

Astfel de considerente economice sunt, în mod clar, de origine „internă”, iar nu de natură „externă”. În aceste cazuri, situația este de asemenea „în controlul” companiilor aeriene, deoarece ele decid să anuleze zborul pe propria răspundere și în mod voluntar, fără a fi „constrânse” să facă acest lucru de împrejurări externe.

4.

De asemenea, nu este suficient să existe împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor la momentul anulării zborului. Anularea zborului concret trebuie să fie „cauzată” tocmai de aceste împrejurări excepționale, iar anularea nu trebuie să fi fost evitabilă prin măsuri rezonabile. Acest lucru este posibil în contextul pandemiei de COVID 19, de exemplu, în cazul în care operatorul aeroportului sau controlul traficului aerian interzice zboruri individuale sau dacă există închideri oficiale ale aeroporturilor sau interdicții legale de intrare. În plus, din considerentul (15) al Regulamentului nr. 261/2004, reiese clar că „împrejurările excepționale” pot viza numai „o anumită aeronavă dintr-o anumită zi”, ceea ce este exclus atunci când unui pasager i se refuză îmbarcarea pentru că zborurile sunt reorganizate ca urmare a unor împrejurări care afectează (și) alte zboruri. Astfel, noțiunea de „împrejurări excepționale” urmărește să limiteze obligațiile operatorului de transport aerian sau chiar să îl exonereze de aceste obligații atunci când evenimentul respectiv nu ar fi putut fi evitat chiar dacă s- ar fi adoptat toate măsurile rezonabile. Cu toate acestea, în cazul în care o companie aeriană decide în mod voluntar să își reorganizeze zborurile din cauza unei circumstanțe care afectează (și) alte zboruri, nu se poate presupune în niciun caz că această companie a fost constrânsă de aceste împrejurări să anuleze un anumit zbor (a se vedea [omissis] Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair, C-22/11 [omissis], punctul 37 cu privire la refuzul la îmbarcare din cauza unei reorganizări a programului de zbor ca urmare a unei greve a controlorilor de trafic aerian). Această jurisprudență ar putea să fie transpusă reducerii programului de zbor în urma pandemiei de COVID 19.

5.

În măsura în care pârâta susține că anularea a avut, de asemenea, ca scop protecția sănătății echipajului, această obiecție trebuie, la rândul său, respinsă. Nici o anulare pentru motive de protecție a siguranței în muncă și a sănătății echipajului nu poate fi considerată o împrejurare excepțională. În primul rând, protecția siguranței în muncă și a sănătății echipajului, care intră în sfera obligațiilor companiei aeriene în calitate de angajator, este o împrejurare internă din sfera pârâtei, iar nu o „împrejurare externă”. Eventuale riscuri sporite pentru sănătatea echipajului și a pilotului, în contextul pandemiei de COVID 19, erau, de asemenea, în controlul pârâtei, întrucât ea le-ar fi putut contracara prin măsuri de siguranță adecvate (filtre HEPA, obligația purtării măștii etc.). De asemenea, luarea în considerare la modul general a protecției sănătății echipajului ar putea conduce la faptul că, în cazul unei abordări extrem de prudente și de preventive, orice zbor potențial ar putea fi anulat „pentru motive de protecție a sănătății”, fără

a se ține seama de indicii concrete. Acest lucru ar însemna însă, în cele din urmă, o „carte albă”, deoarece, în principiu, în cadrul oricărui zbor internațional – inclusiv independent de criza coronavirusului – poate exista un risc sporit pentru sănătate ca urmare a prezenței într-un spațiu restrâns a unor pasageri de origini diferite.

Întrucât, din câte se poate constata, aceste probleme nu au fost încă soluționate de Curtea de Justiție a Uniunii Europene, este necesară sesizarea acesteia cu o cerere de decizie preliminară.

[*omissis*]

[*omissis*] [Detalii privind dreptul procedural național]

[*omissis*][Semnături]

[*omissis*]

[*omissis*][Aspecte procedurale]