

Cauza C-411/23**Rezumatul cererii de decizie preliminară întocmit în temeiul articolului 98 alineatul (1) din Regulamentul de procedură al Curții de Justiție****Data depunerii:**

3 iulie 2023

Instanța de trimitere:

Sąd Okręgowy w Warszawie (Polonia)

Data deciziei de trimitere:

26 mai 2023

Reclamantă:

D. SA

Pârâtă:

P. SA

Obiectul procedurii principale

Acțiune în despăgubire privind acordarea unei compensații de 600 de euro pentru o întârziere a zborului mai mare de trei ore în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004

Obiectul și temeiul juridic al cererii de decizie preliminară

Interpretarea noțiunilor de „împrejurări excepționale” și „deficiențe neprevăzute” în contextul întârzierii unui zbor ca urmare a detectării unui viciu de concepție la motorul aeronavei, despre a cărui apariție posibilă operatorul de transport aerian fusese prevenit – Amploarea acțiunilor preventive pe care operatorul de transport trebuie să le întreprindă în cadrul „tuturor măsurilor posibile”, pentru a fi exonerat de obligația de plată a compensației pentru întârzierea zborului – Articolul 267 TFUE

Întrebările preliminare

1) Un viciu de concepție al motorului unei aeronave, comunicat de constructor, constituie o „împrejurare excepțională” și se încadrează în noțiunea de „deficiențe neprevăzute” în sensul considerentelor (14) și (15) ale 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 dacă operatorul de transport a avut cunoștința de posibilul viciu de concepție cu câteva luni anterior zborului?

2) În cazul în care viciul de concepție al motorului, menționat la punctul 1 din decizie, constituie o „împrejurare excepțională” în sensul considerentelor (14) și (15) ale 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, atunci, în contextul adoptării „tuturor măsurilor posibile” în sensul considerentului (14) și al articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie să se aștepte din partea operatorului de transport aerian ca, în perspectiva descoperirii probabile a unui viciu de concepție la motorul aeronavei, acesta să întreprindă acțiuni preventive cu scopul de a avea la dispoziție aeronave de rezervă, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, pentru a fi exonerat de obligația de plată a compensației prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (1) din acest regulament?

Dispoziții de drept al Uniunii invocate

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 – considerentele (14) și (15), articolul 5 alineatele (1) și (3) și articolul 7

Jurisprudența Uniunii invocată

Instanța de trimitere citează sau face trimitere la următoarele hotărâri ale Curții de Justiție:

- Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctele 21, 23, 24, 25 și 26;
- Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctele 61 și 69;

- Hotărârea din 12 mai 2011, Eglītis și Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punctele 25 și 30;
- Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punctele 29 și 38;
- Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punctele 36, 37, 38, 41 și 43;
- Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctele 20, 21, 22, 28 și 29;
- Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288;
- Hotărârea din 12 martie 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, punctul 2 din dispozitivul hotărârii;
- Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 22.

În plus, instanța de trimitere citează opinia avocatei generale L. Medina în cauzele TAP Portugal (Decesul copilului), cauzele conexate de la C-156/22-C-158/22, EU:C:2023:91, punctele 30, 46 și 58.

Prezentare pe scurt a situației de fapt și a procedurii principale

- 1 La 2 iulie 2018, J. D. (pasager) a încheiat cu P. S.A. (operator de transport aerian) un contract de transport pe ruta C.-C. [Cracovia-Chicago]. Zborul contractat a avut loc în aceeași zi. Zborul în cauză a avut întârziere, astfel încât pasagerul a sosit la aeroportul de destinație cu mai mult de 3 ore după ora de sosire programată. La 18 iulie 2018, J. D., în calitate de cedent, și P.[R] S.A., în calitate de cesionar, au încheiat un contract de cesiune de creanță în temeiul căruia pasagerul a cesionat creanța sa pentru zborul întârziat către cesionar. Prin cererea de chemare în judecată depusă la 29 martie 2019, D. S.A. (fostă: P.[R] S.A.) a solicitat obligarea operatorului de transport aerian la plata sumei de 600 EUR plus dobânda legală până la data plății.
- 2 În întâmpinarea formulată, operatorul de transport pârât a solicitat respingerea cererii. Operatorul de transport a admis că zborul în cauză a avut întârziere. Acesta a explicat că motoarele marca R. care echipează aeronavele care efectuează zboruri transatlantice prezentau vicii de concepție, dar că, întrucât a întreprins acțiuni pentru a reduce la minimum disfuncționalitățile pe zborurile programate, este exonerat de răspundere pentru întârzierea zborului în cauză.
- 3 În luna aprilie 2018, operatorul de transport pârât a primit de la constructorul de motoare R. informații care, ca urmare a constatării unui viciu de concepție la motoarele montate pe aeronavele B., au impus o serie de restricții privind utilizarea aeronavei. Viciul afecta paletele compresorului. La 28 iunie 2018, în

timpul zborului pe care îl efectua aeronava care trebuia să efectueze zborul din 2 iulie 2018 în speță, sistemul de monitorizare al aeronavei a detectat anumite anomalii de funcționare a motorului. După ce s-a constatat pompajul motorului, s-a efectuat inspecția vizuală a compresorului și boroscopie. Motorul a fost considerat defect, a fost demontat și trimis la reparat. Din cauza lipsei de motoare de rezervă funcționale disponibile – o problemă globală, deoarece constructorul nu produsese un număr suficient de motoare de rezervă – nu a fost posibilă înlocuirea motorului decât la 5 iulie 2018, iar aeronava a revenit în exploatare la 7 iulie 2018.

- 4 Ca urmare a împrejurărilor descrise mai sus, operatorul de transport pârât a decis să opereze zborul în cauză cu o altă aeronavă, funcțională, care a sosit la aeroportul C. cu întârziere ca urmare a schimbării neprevăzute a orarului. În consecință, zborul în cauză a avut o întârziere de peste trei ore.
- 5 Din luna aprilie 2018, când a fost constatat viciul de concepție al motoarelor respective, operatorul de transport pârât a contactat în mod repetat diverși alți operatori de transport cu scopul de a închiria aeronave suplimentare.
- 6 Prin hotărârea din 3 decembrie 2021, instanța de prim grad de jurisdicție a respins cererea, întrucât a considerat ca fiind dovedite împrejurările exoneratoare prevăzute la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 și, în această privință, a reținut elementele menționate la punctele 3 și 5 de mai sus, subliniind în special că cauza directă a întârzierii zborului în discuție a fost existența unui viciu de fabricație al motorului, iar operatorul de transport pârât a luat toate măsurile rezonabile posibile pentru a asigura o aeronavă de rezervă.
- 7 În acest context, instanța de prim grad de jurisdicție a arătat că deficiența de fabricație al aeronavei nu poate fi considerată ca fiind o deficiență obișnuită care ar fi trebuit să fie detectată cu suficient timp înainte și nici ca fiind o deficiență care rezultă din exploatarea aeronavei. Evenimentul nu a putut fi prevăzut, punea în pericol siguranța zborului și s-a produs brusc în timpul exploatării de rutină a aeronavei. În opinia instanței menționate, operatorul de transport a acționat în mod corect și profesionist, urmând recomandările primite de la constructorul motorului și a demonstrat că aeronava era întreținută în conformitate cu programul de mentenanță obligatoriu.
- 8 Instanța de prim grad de jurisdicție a admis că operatorul de transport pârât nu a putut rezolva problema apărută deoarece aceasta era o problemă globală, iar o eventuală dublare a flotei sau menținerea mai multor aeronave de rezervă ar fi condus la lipsa de lichidități pentru companie. Constructorul motoarelor nu a putut să înlocuiască toate motoarele defecte de la toți operatorii de transport din cauza lipsei capacităților de producție, iar operatorul de transport nu a avut timp suficient pentru a-și reorganiza întreaga rețea de zboruri.
- 9 Reclamanta, D. S.A., a formulat apel împotriva hotărârii din 3 decembrie 2021, invocând o eroare de fapt, contestând că cauza directă a întârzierii zborului în

discuție a fost o împrejurare excepțională constând într-un viciu de concepție al motorului, că operatorul de transport pârât a luat toate măsurile posibile pentru a evita întârzierea zborului, că în anul 2018 problema motoarelor R. era o problemă nou apărută, necunoscută anterior operatorului de transport, și că pârâtul nu a avut timp suficient pentru a reorganiza întreaga rețea de zboruri. În opinia D. S.A., în speță nu au existat împrejurări excepționale care să exonereze transportatorul de răspunderea pentru întârzierea mare a zborului.

Prezentare pe scurt a motivelor trimiterii preliminare

- 10 Litigiul are ca obiect interpretarea noțiunilor de „împrejurări excepționale” și „deficiență neprevăzută” în sensul considerentelor (14) și (15) ale Regulamentului (CE) nr. 261/2004 în contextul global al unui viciu de concepție al unui motor de aeronavă. Instanța de trimitere face referire la jurisprudența Curții, citând Hotărârea C-315/15 (punctul 20), potrivit căreia operatorul de transport aerian este exonerat de obligația de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 în cazul în care poate face dovada că anularea sau întârzierea la sosirea zborului egală cu sau mai mare de trei ore este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate, în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile.
- 11 Instanța de trimitere arată, citând printre altele Hotărârea C-257/14 (punctele 36 și 38), că anumite probleme tehnice pot intra în sfera împrejurărilor excepționale, de exemplu în cazul în care constructorul aparatelor care alcătuiesc flota operatorului de transport aerian vizat ar comunica, atunci când aceste aparate sunt deja în uz, că sunt afectate de un viciu ascuns de fabricație care aduce atingere siguranței zborurilor. Astfel, problemele tehnice ale unei aeronave pot fi incluse printre deficiențele neprevăzute care pot aduce atingere siguranței zborului, dacă se raportează la un eveniment care nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și iese de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale.
- 12 Viciul ascuns al motorului în speță constituie un eveniment extern față de transportatorul aerian care a operat zborul. Cu toate acestea, se pune întrebarea dacă domeniul de aplicare al noțiunilor de „împrejurare excepțională” și de „deficiență neprevăzută” include și un astfel de viciu de fabricație, a cărui apariție a fost, cumva, anunțată și care era, prin urmare, într-un anumit sens, previzibilă. Pentru a analiza această premisă, este necesar, prin urmare, să se stabilească în ce măsură era probabil ca transportatorul aerian să fi putut prevedea apariția și descoperirea viciului ascuns al motorului în cauză și consecințele acestui eveniment în sine.
- 13 În prezenta cauză există un viciu de fabricație al motorului, care însă a fost comunicat de către constructor. Operatorul de transport a fost informat de constructorul motoarelor în luna aprilie 2018 că a fost descoperit un viciu de fabricație la motoare. Cu toate acestea, viciul nu trebuia neapărat să se manifeste,

deoarece nu toate inspecțiile au relevat fisuri ale paletei compresorului. Constructorul nu a recomandat imobilizarea imediată la sol a tuturor aeronavelor și nici nu a precizat că aeronavele nu ar putea efectua zboruri. Zborul în cauză a avut loc la 2 iulie 2018, iar constatarea deficienței la aeronava care urma să efectueze zborul în ziua respectivă s-a produs la 28 iunie 2018. Prin urmare, întrebarea la care trebuie să se răspundă este dacă viciul iese de sub controlul operatorului de transport în ceea ce privește previzibilitatea sa. Se putea doar presupune că la un anumit procent din motoare va apărea o deficiență care să le scoată din uz. Cu toate acestea, nu era posibil să se prevadă efectiv că deficiența va apărea în cazul dat.

- 14 Este necesar să se rețină că, în desfășurarea activităților lor, operatorii de transport aerian trebuie să respecte proceduri tehnice și administrative stricte. Același lucru este valabil și în cazul problemelor tehnice ale aeronavelor, indiferent de cauză. Operatorul de transport aerian trebuie fie să dispună de proceduri corespunzătoare în această privință, fie, în absența unor astfel de proceduri – de exemplu, din cauza naturii specifice a evenimentului în cauză – să ia toate măsurile necesare, posibile și rezonabile pentru a contracara un eveniment care poate cauza întârzierea sau anularea unui zbor.
- 15 În prezenta cauză, astfel de proceduri au fost respectate. Constructorul, care a comunicat [informația referitoare la] viciul motorului, a recomandat utilizatorilor să facă inspecții. Totuși, cu toate că ar fi putut, inspecția nu trebuia neapărat să descopere producerea deficienței. Operatorul de transport a efectuat inspecțiile tehnice necesare, iar deficiența la motor a fost, fără îndoială, un eveniment care a scăpat controlului său. Cu alte cuvinte, nici măcar respectarea procedurii sau luarea măsurilor necesare nu garantează că evenimentul ar putea fi controlat.
- 16 Prin urmare, este necesară o interpretare mai aprofundată a noțiunilor „împrejurări extraordinare” și „deficiențe neprevăzute” și examinarea dacă se încadrează în această noțiune un viciu de concepție al motorului, comunicat de constructor și previzibil, adică într-o anumită măsură „așteptat” sau a cărui probabilitate de apariție era previzibilă, dar aceasta nu înseamnă, totodată, că operatorul de transport putea controla evenimentul.
- 17 În ceea ce privește noțiunea „toate măsurile posibile”, instanța de trimitere arată, citând Hotărârea Curții în cauza C-315/15 (punctul 28), că îi revine operatorului de transport aerian care invocă împrejurări exoneratoare extraordinare sarcina de a dovedi că acestea nu au putut în niciun caz să fie evitate prin măsuri adaptate situației, mai exact prin măsuri care, în momentul în care intervin aceste împrejurări excepționale, corespund în special condițiilor tehnice și economice care pot fi asumate de operatorul de transport aerian vizat.
- 18 În speță, chestiunea în discuție se referă la măsurile preventive pe care operatorul de transport ar trebui să le ia pentru ca acestea să fie considerate eficiente.

- 19 O deficiență de fabricație nu poate fi considerată o deficiență obișnuită care poate fi ușor detectată din timp, înainte de efectuarea zborului. Cu toate acestea, având în vedere informațiile furnizate de constructorul motorului în cazul de față, o astfel de deficiență ar fi putut fi prevăzută. Se poate analiza dacă, în acest caz, operatorul de transport nu ar fi trebuit să încerce să înlocuiască motorul (încă funcțional) sau dacă nu ar fi trebuit să fie reținută aeronava la sol până când constructorul rezolva problemele legate de reparații sau de furnizarea de motoare noi. Trebuie amintit în această privință că un motor de rezervă pentru aeronava respectivă a fost obținut deja la 5 iulie 2018, iar aeronava a revenit în exploatare la 7 iulie 2018, adică la opt zile după ce a fost descoperită deficiența motorului.
- 20 Prin urmare, trebuie analizat dacă operatorul de transport – care cunoștea situația din luna aprilie 2018 – nu ar fi trebuit să pregătească un plan de reparații și să asigure aeronave de rezervă. *Prima facie*, se pare că perioada din luna aprilie până la începutul lunii iulie ar fi permis să se ia toate măsurile necesare și rezonabile pentru a elimina situațiile de întârzieri sau anulări de zboruri, deoarece operatorul de transport putea să prevadă că deficiența tehnică a motorului va afecta și aeronavele sale. În această perioadă, operatorul de transport ar fi putut estima de câte aeronave de rezervă ar fi fost nevoie pentru a face față eventualelor deficiențe tehnice și pentru a decide dacă să cumpere aceste aeronave sau să le închirieze de la alți operatori de transport.
- 21 Instanța de trimitere, citând Hotărârea C-315/15 a Curții (punctul 29), subliniază că nu se poate totuși aștepta de la un operator de transport să accepte sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale, cum ar fi să se aștepte ca acesta să asigure în permanență o aeronavă de rezervă pregătită. Cu toate acestea, în speță, pârâta avea cunoștință încă din luna aprilie 2018 de posibilitatea apariției unei deficiențe a motorului. Începând cu luna aprilie, aceasta a contactat opt operatori de transport cu scopul de a închiria o aeronavă. D. S.A., pe de altă parte, susține că numai la operatorii de transport europeni ar fi putut fi găsite 471 de aeronave care ar fi putut să înlocuiască aeronava în cauză și că pârâțul a omis să contacteze cel puțin 18 operatori de transport, inclusiv companii care furnizează servicii „wet lease”, respectiv închirierea de aeronave cu echipaj și servicii de bord. Operatorul de transport pârât a confirmat că, începând cu 7 septembrie 2018, a avut permanent în leasing unul dintre aparate, iar în august 2018 a încheiat două contracte de leasing.
- 22 În opinia D. S.A., aceste împrejurări sunt dovada unei acțiuni dilatorii, care nu a avut ca scop închirierea efectivă de aparate de zbor, în timp ce practica modernă a companiilor aeriene este, totuși, de a întreține avioane de rezervă în cazul apariției unor deficiențe și al necesității de a trimite aparate de rezervă. Pe de altă parte, operatorul de transport pârât susține că nu ar fi rezonabil să fie obligat să dispună în permanență de o aeronavă „de rezervă” cu echipaj complet, pentru a efectua zboruri regulate în împrejurări inopinate și neprevăzute, întrucât costurile de leasing și de întreținere a aeronavelor sunt enorme. Astfel de măsuri de precauție ar afecta cu siguranță și prețurile serviciilor oferite.