

Cauza C-388/22

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

14 iunie 2022

Instanța de trimitere:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Germania)

Data deciziei de trimitere:

3 iunie 2022

Reclamantă:

flightright GmbH

Pârâtă:

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

Amtsgericht Frankfurt am Main [Tribunalul Districtual din Frankfurt pe Main]
Frankfurt pe Main, 3 iunie 2022

[*omissis*]

Ordonanță

În litigiul dintre

Flightright GmbH [*omissis*]

reclamantă

[*omissis*] împotriva

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [*omissis*]

pârâtă

[*omissis*] a hotărât:

I. Suspendă procedura.

II. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarele întrebări preliminare în temeiul articolului 267 TFUE, 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?**
- 3) Există o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament în cazul în care impactul unei decizii de gestionare a traficului aerian asupra unei anumite aeronave dintr-o anumită zi cauzează o întârziere prelungită, o întârziere de o noapte sau anularea unuia sau mai multor zboruri ale aeronavei respective, indiferent de motivul acestei decizii?**
- 4) În cazul unui răspuns negativ la a treia întrebare, motivul deciziei trebuie să fie el însuși excepțional, astfel încât să nu fie de așteptat ca aceasta să se producă?**

Motive

I.

Reclamanta solicită, în temeiul subrogării în drepturile unui pasager, compensații din partea pârâtei potrivit regulamentului.

Cedentul a avut o rezervare confirmată pentru un zbor efectuat de pârâtă în calitate de operator efectiv de transport aerian. Zborul TP118 din Porto Alegre cu destinația Lisabona, cu zborul de corespondență LH1167 la Frankfurt pe Main, trebuia să decoleze la 9 martie 2017 la ora 21.10. Zborul de legătură trebuia să decoleze la 10 martie 2017 la ora 12.05 și să ajungă la destinație la ora 16.10. Zborul TP118 a fost anulat. Cedentul a fost transportat la 10 martie 2017/11 martie 2017 și a ajuns la Frankfurt pe Main cu o întârziere de peste 27 de ore.

Pârâta susține că anularea se datorează faptului că aeronava prevăzută pentru zborul TP118 în litigiu nu ar fi putut ateriza la Porto Alegre. Motivul ar fi fost

faptul că o furtună care a avut loc la data de 9 martie 2017 ar fi făcut imposibilă aterizarea, iar aeronava a trebuit să devieze de la traseu către Curitiba. La prima încercare de aterizare, norii de furtună se aflau direct în zona de aterizare a pistei, iar la a doua încercare, nici măcar nu a fost acordată o autorizație de apropiere. Ca urmare a depășirii timpului de serviciu, echipajul nu a efectuat zborul către Porto Alegre decât a doua zi. La Porto Alegre, pârâta nu avea o aeronavă de înlocuire. Cedentul ar fi fost transferat la legătura cea mai apropiată ca timp și mai rapidă posibil, aspect contestat de reclamantă, în lipsa cunoașterii acestor elemente.

Reclamanta afirmă că aterizarea ar fi fost posibilă începând cu ora 23 UTC.

II.

Soluționarea cauzei depinde de aspectul dacă, potrivit afirmațiilor pârâtei, trebuie să se admită existența unei împrejurări excepționale în sensul articolului 5 din regulamentul menționat mai sus.

Acțiunea este întemeiată dacă cererea pârâtei nu descrie nicio împrejurare excepțională.

1. Potrivit articolului 5 din regulament, operatorul 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 cele care nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul său efectiv din cauza naturii sau a originii acestora [Hotărârea Curții din 22 decembrie 2008, C-549/07 *[omissis]* (punctul) 23]; prin urmare, acestea nu corespund cursului obișnuit al lucrurilor, ci se situează în afara a ceea ce este sau poate fi asociat în mod normal cu desfășurarea transportului aerian de pasageri *[omissis]*. În practică, operatorii de transport aerian invocă în mod regulat, precum în speță, condiții meteorologice și/sau decizii de gestionare a traficului aerian.

b) Condițiile meteorologice care sunt incompatibile cu desfășurarea zborului sunt în măsură, chiar și în opinia legiuitorului, să constituie o circumstanță excepțională [considerentul (14)]. Este suficient, așadar, ca, mai întâi, la punctul de plecare, condițiile meteorologice să împiedice desfășurarea zborului. Acest lucru pare, în principiu, rezonabil, întrucât vremea se situează în afara sferei de influență a operatorului de transport aerian. Nu este evident motivul pentru care un operator de transport aerian ar trebui să răspundă obiectiv ca urmare a unor împrejurări pe care nu este nicidecum în măsură să le influențeze. În acest caz, nu există nicio neglijență în ceea ce privește desfășurarea zborului. În plus, simpla existență a unei împrejurări excepționale nu exonerează operatorul de transport aerian de răspunderea pentru acordarea unei compensații, acesta fiind de asemenea obligat să evite consecințele unei împrejurări excepționale prin adoptarea unor măsuri posibile [a se vedea articolul 5 alineatul (3) din regulament].

Același aspect este valabil și în ceea ce privește deciziile de gestionare a traficului aerian menționate în considerentul (15). Operatorul de transport aerian este obligat să respecte instrucțiunile de gestionare a traficului aerian.

c) Pe de altă parte, nu trebuie să se ignore faptul că transportul aerian implică în mod necesar expunerea la elementele meteorologice și la influența gestionării traficului aerian.

Primul aspect ține de natura lucrurilor. Influențele meteorologice sunt întotdeauna prezente; ele se schimbă în mod constant și uneori chiar într-o asemenea măsură încât un zbor nu poate sau nu mai poate fi efectuat (în condiții de siguranță). Cel de al doilea aspect se bazează pe regulile din domeniul traficului aerian. Zborurile fac obiectul unei reglementări permanente; acestea sunt efectuate doar atunci când se ia o decizie în favoarea lor. Perturbările desfășurării programate a zborurilor ca urmare a influenței gestionării traficului aerian sunt omniprezente, fie că sunt cauzate de vreme, de perturbări operaționale sau de alte elemente.

Aceste împrejurări survin în mod regulat; în principiu, este de așteptat ca ele să se producă întotdeauna. Prin urmare, există îndoieli cu privire la aspectul dacă, în general, este suficient ca desfășurarea programată a zborurilor să fi fost afectată de condițiile meteorologice sau dacă a fost adoptată o decizie de gestionare a traficului aerian cu privire la un zbor. Dimpotrivă, în conformitate cu modul de redactare a articolului 5 alineatul (3) din regulament, condițiile meteorologice și decizia trebuie să aibă un caracter excepțional.

De exemplu, nu este clar de ce un operator de transport aerian ar trebui să fie exonerat atunci când programează un zbor către Funchal, în Madeira, un aeroport unde se știe că se produc frecvent vânturi de forfecare. Acesta efectuează cu bună știință un zbor care prezintă un risc ridicat în privința condițiilor meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului, de exemplu, dacă din cauza unor asemenea vânturi de forfecare survine în mod efectiv o perturbare în desfășurarea zborului.

De asemenea, pare discutabil să se presupună că există o împrejurare excepțională în ceea ce privește deciziile de gestionare a traficului aerian atunci când, de exemplu, alocarea sloturilor orare se bazează pe probleme generale de capacitate. Problemele de capacitate pe secțiunea de zbor pot fi considerate o perturbare „obișnuită” a operațiunii de transport aerian, care trebuie avută în vedere în general, în mod similar unui ambuteiaj pe autostradă. Acest lucru ar putea fi valabil, în orice caz, pentru spațiile aeriene extrem de solicitate precum cel de deasupra Europei din perioada anterioară coronavirusului. În consecință, măsurile de control întemeiate pe fenomene meteorologice obișnuite nu ar constitui o împrejurare excepțională.

În această privință, în legătură cu măsurile de control, este posibil chiar ca operatorul de transport aerian vizat să se afle la originea acestei situații. Astfel, de exemplu, o aeronavă a unui operator de transport aerian poate fi constrânsă să se

întoarce pe aeroportul său de plecare din cauza unei defecțiuni tehnice și, prin urmare, din cauza aterizării de urgență care trebuie efectuată, exploatarea aeroportului să fie blocată temporar pentru alte zboruri, așadar și pentru un alt zbor al aceluiași operator de transport aerian care înregistrează întârzieri pentru acest motiv. În acest caz, în pofida instrucțiunilor externe de gestionare a traficului aerian în legătură cu zborul aflat în întârziere, se produce sub aspect causal o împrejurare pentru care, în conformitate cu jurisprudența Curții (a se vedea Hotărârea din 22 decembrie 2008, C-549/07 [*omissis*]), operatorul efectiv de transport aerian este răspunzător.

Situația este similară în speță. Nu s-a demonstrat și nici nu este evident că furtunile din luna martie din Porto Alegre și deciziile de gestionare a traficului aerian luate în această privință ar avea un caracter excepțional, astfel încât pare discutabil dacă condițiile meteorologice și refuzul autorizării de aterizare au avut un caracter excepțional și dacă nu este mai degrabă plauzibil ca un operator de transport aerian, precum pârâta în situația de față, să se pregătească pentru astfel de evenimente.

d) Instanța consideră că este necesară o interpretare restrictivă.

aa) Legiuitorul nu putea califica la considerentul (14), în general, drept circumstanță excepțională condițiile meteorologice incompatibile cu operațiunile aeriene. Mai degrabă, acesta precizează că asemenea împrejurări *pot* apărea în astfel de condiții meteorologice. În mod similar, la considerentul (15) se arată că *ar trebui* să se considere că există circumstanțe extraordinare în cazul unei decizii de gestionare a traficului aerian. Prin urmare, nu este neapărat necesar să se pornească de la această premisă. Acest lucru pledează în favoarea, dar în niciun caz împotriva adoptării unei interpretări restrictive care răspunde și obiectivului legiuitorului de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor [considerentul (1)].

Potrivit definiției împrejurării excepționale, cele două criterii menționate mai sus, și anume caracterul controlabil și exercitarea normală a activității operatorului de transport aerian vizat, nu trebuie să fie îndeplinite. Este posibil ca primul criteriu să nu existe, dar cel de-al doilea să existe cu siguranță dacă se presupune că este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian ca aceasta să fie supusă condițiilor meteorologice. De asemenea, faptul că operațiunile aeriene ale operatorilor de transport aerian sunt supuse în mod obligatoriu și întotdeauna competenței de reglementare a autorităților ar putea fi calificat drept inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat.

În această privință, articolul 5 alineatul (3) din regulament sugerează o interpretare restrictivă. Potrivit modului de redactare, „excepțional” indică deja o întâmplare mai rară. Ceea ce se întâmplă în mod regulat nu poate fi excepțional. În interesul unui înalt nivel de protecție a pasagerilor, pare adecvat să se examineze ceea ce este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat pe baza naturii specifice a împrejurărilor speței.

Tratamentul juridic ar fi similar ipotezei defecțiunilor tehnice. În Hotărârea din 22 decembrie 2008 pronunțată în cauza C-549/07 [*omissis*], Curtea a precizat că revine instanțelor sarcina de a verifica dacă problemele tehnice invocate de operatorul de transport aerian sunt consecința unor evenimente care nu sunt inerente exercitării normale a activității acestuia și care scapă de sub controlul său efectiv (a se vedea [punctul] 26 și urm.). Rezolvarea unei probleme tehnice cauzate de o deficiență de întreținere a unui aparat trebuie considerată 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 comunică, atunci când aceste aparate sunt deja în uz, că sunt afectate de un viciu ascuns de fabricație care aduce atingere siguranței zborurilor. Situația este aceeași în cazul prejudiciilor produse de acte de sabotaj sau de terorism ([punctul] 26). În continuare, Curtea a precizat în hotărârea menționată 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 consecință, ar putea fi necesar să se verifice în acest caz dacă condițiile meteorologice sau deciziile de gestionare a traficului aerian invocate de operatorul de transport aerian sunt consecința unor evenimente care scapă de sub controlul său efectiv și – aspect care trebuie clarificat prin intermediul cererii de decizie preliminară – nu sunt inerente exercitării activității acestuia.

bb) În aceste ipoteze ar exista de asemenea criterii pentru a distinge împrejurările excepționale de cele care nu sunt excepționale.

Caracterul excepțional al condițiilor meteorologice ar putea fi apreciat la nivel regional și sezonier pe baza caracteristicilor diferite pe plan mondial ale condițiilor climatice. În locurile în care anumite condiții meteorologice sunt mai frecvente în anumite perioade decât în alte locuri, acestea nu mai sunt excepționale. Operatorul de transport aerian care desfășoară o activitate de transport aerian în regiuni sau în perioade vizate de fenomene meteorologice deosebite riscă să fie afectat, în acest caz, doar de o împrejurare obișnuită [*omissis*].

În ceea ce privește deciziile de gestionare a traficului aerian, ar putea prezenta importanță motivul acestora, și anume dacă motivul pentru măsura de control a fost de natură excepțională [*omissis*]. Acest lucru ar putea fi admis, de exemplu, în cazuri care nu sunt de așteptat, fiind în afara practicii operaționale, cum ar fi, de pildă, devieri care pot fi influențate de accidente, de atacuri teroriste, de evenimente politice sau de condiții meteorologice extreme neobișnuite, în timp ce problemele generale de capacitate, condițiile meteorologice nespecificate și alte probleme similare ar putea fi excluse.

cc) Operatorii de transport aerian nu ar fi supuși unei sarcini excesive în urma unei astfel de interpretări.

Considerații similare au fost formulate de avocatul general în Concluziile sale prezentate la 14 martie 2013 în cauza C-509/11 cu privire la articolul 17 din Regulamentul 1371/2007, punctul 40 (<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&pagel n-dex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944>; consultate la 1 decembrie 2021): „Cu toate acestea, 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.”

Prin urmare, și operatorii de transport aerian pot include în biletul lor evenimentele de natură meteorologică și de control posibile, în fapt, cu o frecvență previzibilă din punct de vedere statistic, care pot genera perturbări de trafic aerian supuse obligației de compensare, în măsura în care sarcina economică rezultată din compensațiile datorate ca urmare a unor împrejurări legate de condițiile meteorologice și de control [ar putea] depăși ceea ce este rezonabil.

2. Întrucât, astfel cum s-a arătat deja, nu s-a demonstrat și nici nu este evident că furtunile din luna martie din Porto Alegre și deciziile de gestionare a traficului aerian subsecvente ar avea un caracter excepțional, numai dacă această situație nu este relevantă, pârâta invocă, prin urmare, în mod semnificativ o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament.

[omissis]