

Versiune anonimată

Traducere

C-308/21 - 1

Cauza C-308/21

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

14 mai 2021

Instanța de trimitere:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (Portugalia)

Data deciziei de trimitere:

25 ianuarie 2021

Reclamanți:

KU

OP

GC

Pârâtă:

SATA International – Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores [Tribunalul de Primă Instanță din Insulele Azore]

Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4 [Secția civilă locală din Ponta Delgada – Completul nr. 4]

[omissis]

Acțiune de drept comun

[omissis]

Cu privire la sesizarea Curții de Justiție a Uniunii Europene cu o cerere de decizie preliminară – Articolul 94 din Regulamentul de procedură al Curții

*

1) *Prezentare succintă a obiectului litigiului și a situației de fapt relevante*

În prezenta cauză, în care au fost reunite trei proceduri separate, cei trei reclamânți au cumpărat bilete de avion pentru două zboruri din aeroportul din Lisabona înspre Regiunea Autonomă Azore (insulele São Miguel și Pico), care urmau să aibă loc la 10 mai 2017. Unul dintre zboruri a fost anulat, iar reclamantului i s-a oferit un zbor alternativ; celălalt zbor a plecat cu întârziere. În toate cazurile, reclamânții au ajuns la destinație cu peste trei ore întârziere față de ora prevăzută.

Cauza întârzierii a fost o defecțiune neprevăzută și neașteptată a sistemului de alimentare cu combustibil, care s-a produs pe aeroportul din Lisabona în ziua respectivă, începând cu ora 13.19. Această împrejurare a condus la reorganizarea tuturor operațiunilor aeriene din Lisabona, iar nu numai a operațiunilor operatorului de transport aerian, și, pentru a remedia defecțiunea respectivă, au fost necesare deplasări la centrele de alimentare cu combustibil de pe aeroporturile din apropiere. De asemenea, trebuie subliniat că, din situația de fapt reținută, rezultă că aeroportul din Lisabona nu este responsabil pentru sistemul de alimentare cu combustibil din cadrul său, acesta fiind gestionat de un terț.

Se ridică întrebarea dacă o întârziere de peste trei ore sau anularea zborurilor cauzată de o defecțiune a sistemului de alimentare cu combustibil survenită pe aeroportul de origine, în situația în care respectivul aeroport este responsabil de gestionarea sistemului de alimentare cu combustibil, constituie o „**circumstanță excepțională**”, în sensul și în scopul **articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004**.

*

Situația de fapt relevantă din prezenta cauză este următoarea:

a.1) Cu privire la procedura 957/20.5T8PDL

1. Reclamantul KU, prin intermediul rezervării cu numărul NM8E8P, a cumpărat un bilet pentru zborurile S4321 și SP107, efectuate de pârâtă și programate pentru data de 10 mai 2017, cu plecare la această dată de pe aeroportul din Lisabona (LIS), la ora 12.50, și cu sosire pe aeroportul din Santa Maria (Insulele Azore) (SMA), la ora 19.15 (ora locală), și cu o escală pe aeroportul din Ponta Delgada (Insulele Azore) (PDL), unde trebuia să ajungă la ora 14.15 și să plece la ora 18.45 (ora locală).
2. Reclamantul s-a înregistrat pentru zbor și s-a îmbarcat în acesta.

3. Zborul S4321 a ajuns la destinație, pe aeroportul din Ponta Delgada (Insulele Azore) (PDL), la ora 19.30, împiedicând reclamantul să se îmbarce în zborul SP107.
4. Distanța dintre Lisabona și Santa Maria este de 1 407,62 km.

a.2) Cu privire la procedura 963/20.0T8PDL

5. Reclamantul GC, prin intermediul rezervării cu numărul NW53AK, a cumpărat un bilet pentru zborul S4321, efectuat de pârâtă și programat pentru data de 10 mai 2017, cu plecare de pe aeroportul din Lisabona (LIS), la ora 12.50, și cu sosire pe aeroportul din Ponta Delgada (Insulele Azore) (PDL), la ora 14.15 (ora locală).
6. Reclamantul s-a înregistrat pentru zbor și s-a îmbarcat în acesta.
7. Acest zbor a avut întârziere și a ajuns pe aeroportul din Ponta Delgada (Insulele Azore) (PDL) la ora 19.30, cu 5 ore și 15 minute întârziere față de ora de sosire prevăzută inițial.
8. Distanța dintre Lisabona și Ponta Delgada este de 1 422,09 km.

a.3) Cu privire la procedura 961/20.3T8PDL

9. Reclamantul OP, prin intermediul rezervării cu numărul 6I9R8M, a cumpărat un bilet pentru zborul S4321, efectuat de pârâtă și programat pentru data de 10 mai 2017, cu plecare de pe aeroportul din Isla de Pico (Insulele Azore) (PIX), la ora 17.35, și cu sosire pe aeroportul din Lisabona (LIS), la ora 21.05 (ora locală).
10. Zborul S4142 a fost anulat de pârâtă.
11. În urma acestei anulări, reclamantului i s-a oferit zborul S4136 ca alternativă, cu plecare la ora 21.25 de pe aeroportul din Terceira (TER) și cu destinația la aeroportul Lisabona (LIS), la 10 mai 2017.
12. Distanța dintre Isla de Pico și Lisabona este de 1 662,34 km.

a.4) Cu privire la apărările pârâtei

13. La 10 mai 2017, începând cu ora 13.19, s-a produs o defecțiune a sistemului de alimentare cu combustibil al aeroportului din Lisabona.
14. Acest eveniment a fost neprevăzut și neașteptat.
15. Evenimentul respectiv a impus o reorganizare a tuturor operațiunilor aeriene din Lisabona, iar nu doar a operațiunilor pârâtei, și a necesitat deplasări la centrele de alimentare cu combustibil de pe aeroporturile din apropiere pentru a remedia defecțiunea.

16. Aeroportul din Lisabona nu este responsabil pentru sistemul de alimentare cu combustibil al acestuia, care este gestionat de un terț.
17. A fost necesară efectuarea zborului S4321 pe ruta Lisabona – Porto – Ponta Delgada.
18. Ca urmare a imposibilității de a efectua zborul S4143 pe ruta Lisabona – Insula Pico, la ora programată pentru zborul S4142 aeronava nu se afla în Pico pentru a efectua călătoria de întoarcere (Pico – Lisabona).

*

2) Modul de redactare al dispozițiilor naționale aplicabile în prezentul litigiu și, după caz, jurisprudența națională relevantă

În prezenta cauză, având în vedere că este vorba despre aplicarea unui **regulament european [Regulamentul (CE) nr. 261/2004 din 11 februarie 2004]**, nu există dispoziții naționale relevante.

Cu toate acestea, în jurisprudența națională există un anumit grad de unanimitate în ceea ce privește calificarea circumstanțelor menționate anterior drept „**circumstanțe excepționale**”, în sensul și în scopul **articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004**, ceea ce dă naștere unor îndoieli ale acestei instanțe, pentru motivele prezentate în continuare.

Astfel, în **procedurile nr. 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL și 955/20.0T8PDL. 9T8PDL**, care se refereau la aceleași zboruri și care au fost soluționate de două instanțe diferite, s-a decis că operatorul de transport aerian nu era obligat la plata compensației prevăzute la **articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004**.

*

3) Expunerea motivelor care au determinat instanța de trimitere să aibă îndoieli privind interpretarea sau validitatea anumitor dispoziții ale dreptului Uniunii

În prezenta cauză, această instanță are îndoieli serioase cu privire la interpretarea noțiunii de „**circumstanțe excepționale**”, prevăzută la **articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004**, în raport cu situația de fapt descrisă anterior, în lumina jurisprudenței Curții cu privire la această dispoziție.

Astfel, în Hotărârea **Wallentin-Hermann (C-549/07)**¹, Curtea a făcut referire în primul rând la considerentul (14) al regulamentului, în conformitate cu care s-a stabilit ca regulă de interpretare că obligațiile care revin operatorilor de transport aerian ar trebui limitate sau că ei ar trebui să fie exonerati de răspundere în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate, circumstanțe precum, în special, **condițiile meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză**. Cu toate acestea, Curtea a interpretat norma în mod strict, în sensul că circumstanțele enumerate cu titlu de exemplu în considerentul (14) pot fi considerate excepționale atunci când nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii lor (punctele 15-34, în special punctele 22 și 23). Se impune citarea raționamentului clar al hotărârii respective:

19. *Astfel cum rezultă din considerentul (12) și din articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004, **legiuitorul comunitar a intenționat să diminueze dificultățile și neplăcerile cauzate pasagerilor de anularea zborurilor, determinând operatorii de transport aerian să informeze în avans pasagerii cu privire la anulări și, în anumite împrejurări, să le ofere posibilități de redirectionare care să corespundă unor criterii determinate. În cazul în care aceste măsuri nu pot fi adoptate de operatorii de transport menționați, legiuitorul comunitar a dorit ca aceștia să despăgubească pasagerii, cu excepția cazurilor în care anularea survine în împrejurări excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor posibile adoptate.***

20. *În acest context, apare în mod clar că, dacă prevederile articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 stabilesc principiul dreptului la compensare pentru pasageri în cazul anulării unui zbor, **alineatul (3) al aceluiași articol, care stabilește condițiile în care operatorul efectiv de transport aerian nu este obligat să plătească această compensație, trebuie privit ca o derogare de la acest principiu. Prin urmare, această ultimă prevedere trebuie interpretată strict.***

21. *În această privință, legiuitorul comunitar a arătat, după cum rezultă din considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004, că **astfel de împrejurări pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză**, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului de transport aerian.*

22. *Din această indicație din preambulul Regulamentului nr. 261/2004 rezultă că **legiuitorul comunitar nu a intenționat ca aceste evenimente, a căror listă nu este, de altfel, decât indicativă, să constituie ele însele***

¹ Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:71).

împrejurări excepționale, ci numai să fie susceptibile de a da naștere unor astfel de împrejurări. Rezultă de aici că toate împrejurările care se circumscriu unor astfel de evenimente nu constituie în mod obligatoriu cauze de exonerare de obligația de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din acest regulament.

23. Chiar dacă legiuitorul comunitar a inclus în lista menționată „deficiențe[le] neprevăzute care pot afecta siguranța zborului” și chiar dacă o problemă tehnică survenită la o aeronavă poate fi inclusă în acest tip de deficiențe, nu este mai puțin adevărat că împrejurările circumscrise unui astfel de eveniment nu pot fi considerate „excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 decât dacă se raportează la un eveniment care, la fel ca și cele enumerate la considerentul (14) al acestui regulament, nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale.

Astfel cum se poate deduce din cuprinsul punctelor respective, Curtea afirmă că **articolul 5 alineatul (3) din regulament trebuie interpretat în mod strict** pentru a spori nivelul de protecție a pasagerilor. Circumstanțele menționate în considerentul (14) nu trebuie considerate „*circumstanțe excepționale*” în sine, ci circumstanțe care pot fi calificate drept excepționale, cu condiția ca acestea să nu fie inerente exercitării normale a activității transportatorului aerian în cauză și să scape de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii lor. În cauza respectivă, aceasta a considerat că problemele tehnice apărute în cursul întreținerii aeronavelor sau ca urmare a unor defecțiuni în cadrul acestei întrețineri nu pot constitui, în sine, „*circumstanțe excepționale*” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 (punctul 25).

În Hotărârea **McDonagh (C-12/11)**², Curtea a dezvoltat jurisprudența indicată la punctul anterior și a statuat că, în limbajul curent, expresia „împrejurări excepționale” se referă literalmente la împrejurări „ieșite din comun”. În contextul transportului aerian, ea desemnează **un eveniment care nu este inerent exercitării normale a activității transportatorului aerian respectiv și scapă de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale**. Ea adaugă că sunt vizate toate împrejurările care scapă de sub controlul operatorului de transport aerian, indiferent de natura acestor împrejurări și de gravitatea lor. În cauza respectivă, Curtea a considerat că erupția vulcanului Eyjafjallajökull și închiderea ulterioară a spațiului aerian reprezintă „împrejurări excepționale” (punctele 26-34).

În Hotărârea **van der Lans (C-257/14)**³, Curtea a statuat că **excepția prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretată**

² Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

³ Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

în mod strict și că, în ceea ce privește problemele tehnice întâmpinate de o aeronavă, circumstanțele respective pot fi considerate „excepționale” în condiții foarte stricte, menționate la punctul anterior. Ea a dat ca exemplu situația 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. **În cauza respectivă, Curtea a statuat că defectarea prematură a anumitor componente ale unei aeronave nu constituia un eveniment inopinat care a scăpat de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian vizat, ci era inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian (punctele 32-49).**

În Ordonanța **Siewert (C-394/14)**⁴, Curtea a statuat că coliziunea dintre o scară mobilă de îmbarcare a unui aeroport și un avion nu poate fi calificată drept „circumstanță excepțională” care exonerează operatorul de transport aerian de obligația sa de a plăti o compensație pasagerilor în cazul întârzierii prelungite a unui zbor efectuat de acest avion **(punctele 12-23).**

În Hotărârea **[Pešková și Peška] (C-315/15)**⁵, Curtea a considerat că, deși coliziunea între o aeronavă și o pasăre ar putea fi considerată o „*circumstanță excepțională*”, faptul că operatorul de transport aerian nu a încredințat unui expert abilitat în mod corespunzător efectuarea controlului de siguranță al aeronavei și a solicitat un al doilea control din partea unui expert de încredere exclude existența unei „*circumstanțe excepționale*”, în sensul și în scopul articolului 5 alineatul (3) din regulament (punctele 18-26).

Mai recent, în Hotărârea **Krüsemann și alții (C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17 și C-290/17-C-292/17)**⁶, Curtea a arătat că o „**grevă spontană**” a **personalului navigant** nu constituie o „*circumstanță excepțională*” care să permită operatorului de transport exonerarea de obligația sa de compensare în cazul anulării sau al întârzierii prelungite a zborului. Astfel, Curtea a reținut că absența spontană a unei părți semnificative a personalului navigant („grevă spontană”, precum cea care a avut loc în cauza respectivă) nu se încadrează în sfera noțiunii de „*circumstanțe excepționale*”, deoarece operatorii de transport aerian se pot confrunta, în mod obișnuit, în exercitarea activității lor, cu dezacorduri sau chiar cu conflicte cu membrii personalului lor sau cu o parte a acestui personal. Prin urmare, riscurile care decurg din consecințele sociale care însoțesc astfel de

⁴ Ordonanța din 14 noiembrie 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

⁵ Hotărârea din 4 mai 2017, [Pešková și Peška] (C-315/15, EU:C:2017:342).

⁶ Hotărârea [din 17 aprilie 2018,] Krüsemann și alții (cauzele conexate C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17 și C-290/17-C-292/17, EU:C:2018:258).

măsurile trebuie să fie considerate inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză **(punctele 29-49)**.

După cum este ușor de dedus din această mică selecție din jurisprudență, Curtea a statuat în trecut că situații precum **(a)** probleme tehnice care apar în timpul întreținerii aeronavelor sau ca urmare a unei deficiențe de întreținere, **(b)** defectarea prematură a anumitor piese ale unei aeronave, **(c)** coliziunea dintre o scară mobilă de îmbarcare a unui aeroport și un avion, **(d)** lipsa de încredere într-un expert abilitat corespunzător pentru efectuarea controalelor de siguranță ale aeronavei și o „grevă spontană” a personalului navigant nu constituie „**circumstanțe excepționale**”, în sensul și în scopul **articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004**, având în vedere interpretarea strictă a dispoziției și obiectivul de sporire a nivelului de protecție a consumatorilor.

Mai exact, această instanță are îndoieli serioase cu privire la aspectul dacă o situație precum cea descrisă anterior **nu este inerentă exercitării normale a activității transportatorului aerian vizat**, având în vedere interpretarea dezvoltată în jurisprudența Curții.

În consecință, ținând seama de circumstanțele prezentei cauze, această instanță are îndoieli privind aspectul dacă o situație precum cea în discuție în prezenta cauză se încadrează în noțiunea de „**circumstanțe excepționale**”, în sensul și în scopul **considerentului (14) și al articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004**.

Întrucât, conform legislației naționale, este vorba despre o hotărâre care nu este susceptibilă de nicio cale de atac ca urmare a valorii obiectului cererii, această instanță are obligația să formuleze o cerere de decizie preliminară.

Având în vedere considerațiile prezentate anterior, se impune sesizarea Curții cu următoarea întrebare preliminară:

*

„O întârziere mai mare de trei ore sau o anulare a zborurilor, cauzată de o defecțiune a sistemului de alimentare cu combustibil al aeroportului de origine, în situația în care acest aeroport este responsabil de gestionarea sistemului respectiv, constituie o «circumstanță excepțională», în sensul și în scopul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004?»

*

[omissis]

[desfășurarea ulterioară a procedurii]