

**Cauza C-405/23****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:**

Landgericht Köln (Germania)

**Data deciziei de trimitere:**

22 iunie 2023

**Apelantă-pârâtă:**

Touristic Aviation Services Limited

**Intimată-reclamantă:**

Flightright GmbH

**Obiectul procedurii principale**

Transport aerian – Drepturile pasagerilor aeriени – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Compensare a pasagerilor în eventualitatea întârzierii prelungite a unui zbor – Lipsă de personal pentru încărcarea bagajelor – Împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile

**Obiectul și temeiul juridic al trimiterii preliminare**

Interpretarea dreptului Uniunii, articolul 267 TFUE

**Întrebarea preliminară**

Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o lipsă de personal al administratorul aeroportului sau al unei întreprinderi mandatate de administratorul aeroportului cu încărcarea bagajelor pe care acesta din urmă trebuie să o efectueze constituie o împrejurare excepțională,

în sensul acestei dispoziții, care afectează din exterior, într-un mod care nu poate fi controlat, activitatea normală a operatorului de transport aerian care utilizează acest serviciu al administratorului aeroportului/întreprinderii mandatate de acesta sau încărcarea bagajelor de către administratorul aeroportului/întreprinderea mandatată de acesta și o lipsă de personal de încărcare al acestora din urmă trebuie calificate ca făcând parte din exercitarea normală a activității acestui operator de transport aerian, astfel încât exonerarea în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 poate fi avută în vedere numai în cazul în care motivul lipsei de personal reprezintă o împrejurare excepțională în sensul acestei dispoziții?

### **Dispozițiile dreptului Uniunii invocate**

Directiva 96/67/CE a Consiliului din 15 octombrie 1996 privind accesul la piața serviciilor de handling la sol în aeroporturile Comunității

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

### **Prezentare succintă a situației de fapt și a procedurii**

- 1 Cererea de decizie preliminară este formulată în cadrul unui litigiu între părți cu privire la plata unei compensații în cuantum total de 800 de euro, solicitată de reclamantă în temeiul subrogării în drepturile pasagerilor în cauză. Aceștia aveau rezervări la 4 iulie 2021 pe zborul XR 1092, de la Köln/Bonn la Kos, efectuat de pârâtă, care a ajuns pe aeroportul de sosire cu o întârziere de aproximativ trei ore și jumătate.
- 2 Amtsgericht (Tribunalul Districtual, Germania) a admis acțiunea formulată. Această instanță nu a considerat necesară pronunțarea cu privire la aspectul dacă întârzierea prelungită era cauzată de o împrejurare excepțională, deoarece ea ar fi trebuit, în orice caz, să fie evitată de pârâtă dacă ar fi fost luate toate măsurile posibile.
- 3 Prin apelul declarat la instanța de trimitere, pârâta își menține cererea de respingere a acțiunii. Reclamanta solicită respingerea apelului.

### **Principalele argumente ale părților din procedura principală**

- 4 Pârâta susține că întârzierea prelungită s-a datorat unei lipse de personal al administratorului aeroportului din Köln/Bonn, cauzată de pandemia Covid 19, care nu îi era imputabilă. Zborul anterior fusese deja întârziat cu 1 oră și 17

minute din cauza lipsei de personal de înregistrare. În cazul în care înregistrarea pe zborul anterior și pe zborul în cauză ar fi fost efectuată în mod corespunzător, nu s-ar fi preconizat o întârziere de peste trei ore. Cu toate acestea, a existat de asemenea o lipsă de personal pentru încărcarea bagajelor, ceea ce a întârziat zborul cu încă 2 ore și 13 minute. La final, după închiderea ușilor, s-a adăugat o întârziere de 19 minute cauzată de condițiile meteorologice.

- 5 Reclamanta susține că împrejurările descrise nu pot fi considerate împrejurări excepționale.

### **Prezentare succintă a motivării trimiterii preliminare**

- 6 În opinia instanței de trimitere, Amtsgericht (Tribunalul Districtual) a admis în mod greșit acțiunea pentru motivul că pârâta nu a indicat măsurile pe care le examinase în speță pentru prevenirea sau reducerea întârzierii care face obiectul prezentului litigiu.
- 7 Potrivit jurisprudenței Curții de Justiție, considerentele (14) și (15), precum și articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 exonerează operatorul de transport aerian de obligația sa de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 7 din acest regulament, în cazul în care poate face dovada că anularea sau întârzierea la sosire a 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, 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 (Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 19; Hotărârea din 11 iunie 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 36). Măsurile care pot fi așteptate în mod rezonabil din partea unui operator de transport aerian pentru a evita ca împrejurări excepționale să conducă la o întârziere considerabilă a unui zbor sau să determine anularea acestuia se stabilesc în funcție de circumstanțele fiecărui caz în parte; caracterul rezonabil trebuie apreciat în funcție de situație (Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, punctele 40 și 42; Hotărârea din 12 mai 2011, Eglītis și Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punctul 30).
- 8 Pornind de la această premisă, nu exista nicio obligație din partea pârâtei de a examina și de a lua măsuri în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. Nu este în prezent evident că apariția unei întârzieri prelungite era previzibilă pentru pârâtă. Sosirea cu întârziere a zborului anterior la Köln/Bonn s-a datorat unei întârzieri inițiale a zborului efectuat în ziua precedentă, care a fost cauzată de lipsa de personal de înregistrare, aspect care intra în sfera de responsabilitate proprie a pârâtei. Nu exista niciun indiciu că din această

împrejurare ar fi putut rezulta întârzieri suplimentare. În plus, nu apărea ca evidentă nicio măsură care ar fi putut fi luată de pârâtă pentru evitarea întârzierii prelungite. În opinia instanței de trimitere, din Hotărârea Curții din 11 iunie 2020, *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460), citată de Amtsgericht (Tribunalul Districtual), nu reiese nicio obligație de a examina posibilitatea unei redirecționări a pasagerilor în cauză către un alt zbor. Lipsa de personal pentru încărcarea bagajelor al operatorului aeroportuar a afectat un număr mare de zboruri, care au înregistrat de asemenea întârzieri. În aceste condiții, nu se putea aștepta în mod obiectiv ca o redirecționare să aibă ca rezultat sosirea mai rapidă la destinație a pasagerilor vizați.

- 9 Prin urmare, Amtsgericht (Tribunalul Districtual) nu ar fi trebuit să considere că nu este necesară pronunțarea asupra aspectului dacă lipsa de personal de încărcare, invocată ca motiv al întârzierii prelungite, constituie o împrejurare excepțională.
- 10 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții de Justiție, sunt considerate „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 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 Hotărârea din 31 ianuarie 2013, *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 29; Hotărârea din 23 martie 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 23). În Hotărârea din 23 martie 2021, *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226), Curtea de Justiție a precizat că, din jurisprudența sa referitoare la noțiunea de „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, reiese că evenimentele a căror origine este „internă” trebuie diferențiate de cele a căror origine este „externă” operatorului efectiv de transport aerian. Toate evenimentele „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. În Ordonanța din 14 noiembrie 2014, *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377, punctul 19), Curtea de Justiție a observat, în ceea ce privește o problemă tehnică ce își are originea în coliziunea dintre o scară mobilă de îmbarcare a unui aeroport și un avion, că asemenea scări sau pasarele mobile sunt utilizate în mod necesar în contextul unui transport aerian de pasageri, permițându-le să urce și să coboare din avion, așa încât operatorii de transport aerian se confruntă în mod obișnuit cu situații care rezultă din utilizarea unor astfel de scări mobile. Prin urmare, coliziunea unui avion cu o asemenea scară mobilă trebuie considerată ca fiind un eveniment inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian.
- 11 Pe această bază, în speță, activitatea de încărcare a bagajelor ar putea fi calificată ca făcând parte din exercitarea normală a activității pârâtei, întrucât aceasta servește în mod direct la îndeplinirea serviciului de transport datorat pasagerilor.

La rândul său, o lipsă de personal de încărcare ar face parte, așadar, din exercitarea normală a activității pârâtei, astfel încât nu ar exista o împrejurare excepțională. Pe de altă parte, chiar din împrejurarea că încărcarea bagajelor pe aeroportul din Köln/Bonn este efectuată de administratorul aeroportului, iar nu de pârâta însăși sau de un prestator de servicii mandatat de aceasta ar putea rezulta că lipsa personalului de încărcare reprezintă o cauză externă, care a afectat din exterior, într-un mod care nu putea fi controlat, activitatea normală a pârâtei.

- 12 În opinia instanței de trimitere, există o împrejurare excepțională. Încărcarea bagajelor face parte din serviciile de handling la sol furnizate inițial în Germania de administratorii aeroporturilor sau de filialele acestora și, ca atare, rămâne în principiu în sfera de responsabilitate a operatorului aeroportuar chiar și după liberalizarea transportului aerian european prin Directiva 96/67/CE și transpunerea acesteia în dreptul național. În consecință, răspunsul la întrebarea dacă lipsa de personal pentru încărcarea bagajelor reprezintă o împrejurare excepțională ar trebui să depindă – precum în speță – de aspectul dacă încărcarea bagajelor a fost efectuată de operatorul aeroportuar, cu concluzia că ar trebui să se afirme că există o împrejurare excepțională, sau dacă operatorul de transport aerian în cauză a fost el însuși responsabil pentru încărcarea bagajelor sau a încredințat această sarcină unui prestator de servicii, astfel încât încărcarea bagajelor făcea parte din activitatea normală a operatorului de transport aerian în cauză, cu concluzia că, în acest caz, ar trebui să se respingă existența unei împrejurări excepționale.
- 13 Ca urmare a exonerării de responsabilitate din speță în ceea ce privește întârzierea suplimentară de 2 ore și 13 minute care a avut loc pe aeroportul din Köln/Bonn din cauza absenței personalului de încărcare, întârzierea imputabilă pârâtei ar fi mai mică de trei ore, astfel încât pârâta nu ar fi obligată să plătească o compensație.
- 14 Dacă, pe de altă parte, interpretarea ar conduce la concluzia că și încărcarea bagajelor de către administratorul aeroportului ar trebui să facă parte din exercitarea normală a activității operatorilor de transport aerian care utilizează acest serviciu, o exonerare a pârâtei în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 ar fi posibilă numai în cazul în care lipsa de personal ca motiv pentru întârziere ar fi fost cauzată de o împrejurare excepțională. Potrivit instanței de trimitere, această concluzie trebuie să fie respinsă. Lipsa personalului de încărcare, la efectuarea zborului în cauză, nu a fost o consecință necesară a pandemiei de Covid 19, care nu putea fi evitată de pârâtă. Din susținerile pârâtei nu se poate deduce că administratorul aeroportului nu și-ar fi putut adapta planificarea personalului în așa fel încât, atunci când operațiunile de zbor au fost reluate după pandemie, să fie în măsură să își organizeze operațiunile așa încât să fie evitate întârzieri semnificative ale zborurilor. În schimb, se admite că administratorul aeroportului, surprins de creșterea bruscă și explozivă a numărului de pasageri și de zboruri de la începutul lunii iulie a anului 2021, nu a angajat din timp mai mult personal.

- 15 Având în vedere cele de mai sus, admiterea apelului depinde de interpretarea articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

DOCUMENT DE LUCRU