

Cauza C-408/24**Cerere de decizie preliminară****Data depunerii:**

12 iunie 2024

Instanța de trimitere:

Oberster Gerichtshof (Austria)

Data deciziei de trimitere:

27 mai 2024

Reclamantă:

Austrian Airlines AG

Pârâtă:

Republica Austria

În litigiul dintre reclamanta Austrian Airlines AG, [omissis] Viena, [omissis] împotriva pârâtei Republica Austria (statul federal) [omissis], având ca obiect suma de 373 170,46 euro [omissis], în recursul pârâtei împotriva ordonanței din 18 aprilie 2023 dată de Oberlandesgericht Wien (Tribunalul Regional Superior din Viena) ca instanță de apel în cauza 14 R 187/22f-64, prin care s-a anulat hotărârea din 30 august 2022 pronunțată de Landesgericht für Zivilrechtssachen Wien (Tribunalului Regional Civil din Viena) în cauza 31 Cg 18/19y-60, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria) [omissis] a dat următoarea

Ordonanță

I. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarea întrebare preliminară:

Articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulamentul privind prestarea de servicii), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și al Consiliului din 21 octombrie 2009, coroborat cu articolul 2 punctul 4 din

Regulamentul (CE) nr. 549/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru punerea în aplicare a cerului unic European (regulament-cadru), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009, trebuie interpretat în sensul că prestarea serviciilor de trafic aerian servește și la protejarea utilizatorului individual al spațiului aerian împotriva producerii unui prejudiciu pur patrimonial ca urmare a omisiunilor nelegale și culpabile ale furnizorului care are sarcina de a presta servicii de navigație aeriană?

II. Procedura în fața Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) se suspendă [*omissis*].

Motivare:

I. Situația de fapt

- 1 Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung (denumită în continuare „Austro Control”) este o societate constituită potrivit Bundesgesetz über die Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Legea federală privind societatea comercială cu răspundere limitată Austro Control, denumită în continuare „Legea ACG”), al cărui asociat unic este Republica Austria (statul federal), pârâta din speță. Ea trebuie să îndeplinească toate sarcinile care anterior reveneau Bundesamt für Zivilluftfahrt (Oficiul Federal al Aviației Civile), în special misiunea de autoritate publică privind siguranța navigației aeriene. Republica Austria (statul federal) răspunde, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) din Legea ACG potrivit dispozițiilor Amtshaftungsgesetz (Legea privind răspunderea statului, denumită în continuare „AHG”), pentru prejudiciile cauzate de angajații Austro Control GmbH în îndeplinirea sarcinilor care i-au fost conferite prin lege [*omissis*].
- 2 Reclamanta este o companie aeriană al cărei aeroport de origine este aeroportul internațional din Viena (Wien-Schwechat). Pentru operarea zborurilor dinspre și către Viena, ea folosește serviciile de trafic aerian ale Austro Control și plătește tarifele aferente.
- 3 Din cauza unor probleme tehnice de care era responsabilă Austro Control, la 28 august 2016 au avut loc întârzieri în pregătirea zborurilor și a aterizărilor și s-a ajuns astfel la o congestie de pasageri. Și reclamanta a fost afectată de aceste probleme.

II. Cererile și argumentele părților:

- 4 **Reclamanta** solicită pârâtei, Republica Austria (statul federal), daune interese în cuantum de 373 170,46 euro.
- 5 Austro Control operează, în cadrul navigației aeriene, serverul rețelei fixe de telecomunicații aeronautice (denumit în continuare „serverul AFTN”

[„Aeronautical Fixed Telecommunication Network”)], care are o importanță crucială ca parte din rețeaua AFTN internațională descentralizată de transmitere a informațiilor de zbor între companiile aeriene, Austro Control și centrul european de coordonare de la Bruxelles (Eurocontrol). Austro Control este obligată să mențină și să păstreze infrastructurile necesare pentru navigația aeriană în stare de funcționare sigură și conformă cu standardele internaționale în vederea îndeplinirii corespunzătoare și în condiții de siguranță a sarcinilor referitoare la navigația aeriană care i-au fost încredințate. Întrucât Austro Control a omis să i-a măsurile de precauție tehnică și de personal adecvate și rezonabile, la 28 august 2016 s-a produs colapsul serverului AFTN care a determinat o reducere drastică a numărului de sosiri pe și de plecări de pe aeroportul internațional din Viena (Wien-Schwechat). Din această cauză, reclamanta a fost nevoită să anuleze în total 60 de zboruri. Acestea i-au produs (luând în considerare și economiile făcute) un prejudiciu patrimonial total de 373 170,46 euro, rezultat în special din restituirea biletelor, din noile rezervări la alte companii aeriene, din imposibilitatea compensării zborurilor operate în parteneriat „code share”, din plata hranei, a cazării și a transportului pasagerilor, din expedierea bagajelor și din orele suplimentare ale angajaților. Normele naționale și europene privind navigația aeriană protejează (și) interesele (pur) patrimoniale ale utilizatorilor spațiului aerian, care trebuie să se folosească de serviciile furnizorului de servicii de navigație aeriană și să plătească tarifele aferente.

- 6 **Pârâta, Republica Austria (statul federal)** consideră că nu este răspunzătoare. Pentru motivele precizate, persoanele responsabile și angajații Austro Control nu au acționat în mod nelegal și culpabil. În plus, din dispozițiile legale referitoare la navigația aeriană nu se poate deduce nicio protecție a intereselor (pur) patrimoniale ale operatorilor de transport aerian. Regulamentele europene sunt simple acte cu caracter administrativ și nu conțin dispoziții privind răspunderea; ele servesc exclusiv interesului general privind siguranța traficului aerian.

III. Procedura până în prezent:

- 7 **Prima instanță** a respins acțiunea fără a efectua cercetarea judecătorească pe fond din considerente strict legale.
- 8 Ea a arătat că dispozițiile naționale și europene privind navigația aeriană servesc desfășurării în siguranță, cu regularitate și în mod eficient a navigației aeriene și au drept scop îmbunătățirea performanțelor generale ale managementului traficului aerian și ale serviciilor de navigație aeriană pentru traficul aerian general din Europa, prin conformarea cu cerințele tuturor utilizatorilor spațiului aerian. Asigurarea unei navigații aeriene sigure și desfășurarea pe cât posibil în mod eficient a acesteia profită și operatorilor individuali de transport aerian, astfel încât normele care au acest scop trebuie considerate legi de protecție. Cu toate acestea, dispozițiile respective au servit numai reglementării traficului aerian (existent), iar nu protejării patrimoniului operatorilor de transport aerian. Prin urmare, prejudiciul pe care îl suferă un atare operator ca urmare a faptului că anumite

zboruri nu au putut fi efectuate sau au fost efectuate la un alt moment nu se încadrează în obiectivul de protecție. Nici pentru acest motiv nu se poate reține răspunderea pârâtei, fiind irelevant dacă angajații Austro Control au acționat în mod nelegal și culpabil.

- 9 **Instanța de apel** a anulat hotărârea primei instanțe și a trimis acesteia cauza spre rejudecare după completarea procedurii.
- 10 Pe scurt, ea a concluzionat că asigurarea siguranței navigației aeriene nu este doar de interes public, ci și în interesul operatorilor de transport aerian. Or, normele privind navigația aeriană servesc în principal siguranței aeriene. Potrivit obiectivelor stabilite de regulamentele europene, navigația aeriană nu profită însă numai publicului larg sau interesului general: operatorii de transport aerian în calitate de utilizatori ai spațiului aerian care acționează în domeniul de activitate al siguranței aeriene locale depind de colaborarea cu furnizorii de servicii de navigație aeriană pentru care sunt obligați să plătească tarife. În aceste condiții, există un raport special, astfel încât și interesele pur economice ale acestor operatori intră sub incidența protecției conferite de normele care reglementează siguranța aeriană. Prin urmare, trebuie să se administreze probe privind culpa angajaților Austro Control pentru întârzierile la înregistrarea zborurilor.
- 11 **Oberster Gerichtshof** (Curtea Supremă) trebuie să soluționeze **recursul pârâtei, Republica Austria (statul federal)**, prin care aceasta urmărește confirmarea hotărârii primei instanțe de respingere a acțiunii. Ea se întemeiază de asemenea pe faptul că interesele pur financiare ale operatorilor de transport aerian nu fac parte din sfera de protecție a legislației privind siguranța aeriană.

IV. Temeiuri juridice:

1. Dreptul Uniunii:

- 12 **1.1. Regulamentul (CE) nr. 549/2004** al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 de stabilire a cadrului pentru crearea cerului unic European (**regulament-cadru**), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009, cuprinde următoarele considerente și următoarele dispoziții:

Considerentul (3):

Buna funcționare a sistemului de transport aerian impune existența unui nivel înalt și consecvent de siguranță în serviciile de navigație aeriană, care să permită utilizarea optimă a spațiului aerian european și un nivel înalt și consecvent de siguranță al călătoriilor aeriene, pentru îndeplinirea obligațiilor de interes general ale serviciilor de navigație aeriană, inclusiv a obligațiilor privind serviciile publice. Prin urmare, sistemul ar trebui să funcționeze la cele mai înalte standarde de responsabilitate și competență.

Articolul 1

Obiectiv și domeniu de aplicare

1. Inițiativa privind cerul unic european are drept obiectiv consolidarea normelor actuale de siguranță a traficului aerian, contribuția la dezvoltarea durabilă a sistemului de transport aerian și îmbunătățirea performanțelor generale ale managementului traficului aerian (ATM) și ale serviciilor de navigație aeriană (ANS) pentru traficul aerian general din Europa, prin conformarea cu cerințele tuturor utilizatorilor spațiului aerian. [omissis]

Articolul 2

Definiții

În sensul prezentului regulament și al măsurilor menționate la articolul 3, se aplică următoarele definiții: [...]

4. «servicii de navigație aeriană» înseamnă servicii de trafic aerian, servicii de comunicație, navigație și supraveghere, servicii meteorologice pentru navigația aeriană și servicii de informații aeronautice;
 5. «furnizor de servicii de navigație aeriană» înseamnă o entitate de drept public sau privat care prestează servicii de navigație pentru traficul aerian general; [...]
 8. «utilizatori ai spațiului aerian» înseamnă operatori de aeronave exploatate în traficul aerian general; [...]
 11. «servicii de trafic aerian» înseamnă diferitele servicii de informare cu privire la zbor, servicii de alertare, servicii de consultanță în domeniul traficului aerian și servicii ATC (servicii de control zonal, de abordare și aerodrom);
- 13 **1.2. Regulamentul (CE) nr. 550/2004** al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (**regulament privind prestarea de servicii**), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 1070/2009 al Parlamentului European și a Consiliului din 21 octombrie 2009, cuprinde următoarele considerente și dispoziții:

Considerentele (3)-(5), (10), (13) și (22):

(3) Regulamentul [...] nr. 549/2004 [...] stabilește cadrul pentru crearea cerului unic european.

(4) Pentru crearea cerului unic european, ar trebui adoptate măsuri care să asigure prestarea în condiții de siguranță și eficiență a serviciilor de navigație aeriană în consonanță cu organizarea și utilizarea spațiului aerian, conform Regulamentului (CE) nr. 551/2004 al Parlamentului European și al

Consiliului din 10 martie 2004 privind organizarea și utilizarea spațiului aerian în cerul unic european (regulamentul privind spațiul aerian) [(JO 2004, L 96, p. 20, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 249)] [omissis]

(5) Prestarea de servicii aeriene, așa cum este preconizată în prezentul regulament, este legată de exercitarea atribuțiilor unei autorități publice [omissis].

[...]

(10) Garantându-se în același timp continuitatea prestării de servicii, ar trebui înființat un sistem comun de certificare a prestatorilor de servicii de navigație aeriană, care să constituie un mijloc de definire a drepturilor și obligațiilor acestor prestatori și de monitorizare regulată a respectării acestor cerințe.

[...]

(13) Prestarea de servicii de comunicare, navigație și supraveghere, precum și de servicii de informații aeronautice, ar trebui organizată în condiții de piață, luându-se în considerare caracteristicile speciale ale acestor servicii și păstrând un nivel înalt de siguranță. [...]

(22) Prestatorii de servicii de navigație aeriană oferă anumite infrastructuri și servicii direct legate de operarea aeronavelor, ale căror costuri ar trebui să le poată recupera pe baza principiului «utilizatorul plătește», ceea ce înseamnă că utilizatorii spațiului aerian ar trebui să suporte costurile pe care le generează la locul utilizării sau cât mai aproape posibil de acesta.

Articolul 1

Domeniul de aplicare și obiective

[omissis]

(2) Prezentul regulament se aplică prestării de servicii de navigație aeriană pentru traficul aerian general în conformitate cu regulamentul-cadru și în domeniul de aplicare a acestuia.

Articolul 8

Desemnarea furnizorilor de servicii de trafic aerian

(1) Statele membre asigură furnizarea de servicii de trafic aerian în exclusivitate în cadrul blocurilor specifice de spațiu aerian cu privire la spațiul aerian de care sunt responsabile. În acest scop, statele membre desemnează un furnizor de servicii de trafic aerian care deține un certificat valabil în Comunitate. [...]

(3) Statele membre definesc drepturile și obligațiile care trebuie îndeplinite de furnizorii de servicii de trafic aerian desemnați. Obligațiile pot include condiții pentru furnizarea la timp a informațiilor pertinente care permit identificarea tuturor mișcărilor aeronavelor în spațiul aerian de care sunt responsabile.

Articolul 15

Principii[le] [schemei de tarifare]

(1) Schema de tarifare se bazează pe contabilizarea costurilor serviciilor de navigație aeriană suportate de furnizorii de servicii pentru utilizatorii spațiului aerian. Schema distribuie aceste costuri între categoriile de utilizatori. [...]

2. Dreptul național

- 14 **2.1. Luftfahrtgesetz** (Legea privind transportul aerian, denumită în continuare „LFG”) conține în partea a 8-a (Siguranța navigației aeriene, operarea aeronavelor civile și măsuri speciale de siguranță) printre altele următoarele dispoziții privind navigația aeriană:

Articolul 120 Îndeplinirea sarcinilor referitoare la navigația aeriană

(1) Cu excepția cazului în care în acordurile de drept internațional sau în temeiul acestora, dreptul Uniunii sau prezenta lege federală stipulează altfel, sarcinile referitoare la navigația aeriană sunt îndeplinite ca misiune de autoritate publică de Austro Control GmbH. Aceasta este desemnată să furnizeze serviciile de trafic aerian în conformitate cu articolul 119 alineatul (2) punctul 1 litera (a) și serviciile meteorologice pentru navigația aeriană în conformitate cu articolul 119 alineatul (2) punctul 1 litera (c), în regim de exclusivitate potrivit articolelor 8 și 9 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 10 martie 2004 privind prestarea de servicii de navigație aeriană în cerul unic European (regulament privind prestarea de servicii), JO 2004, L 96, p 10, [Ediție specială, 07/vol. 12, p. 239]. [...]

(5) Furnizorii de servicii de navigație aeriană sunt obligați să dețină infrastructurile pentru navigația aeriană necesare în vederea îndeplinirii corespunzătoare și în condiții de siguranță a sarcinilor referitoare la navigația aeriană care le-au fost încredințate și în conformitate cu standardele internaționale, să le mențină în stare de funcționare sigură și să le opereze în mod corespunzător.

Articolul 122 Infrastructurile pentru navigația aeriană

(5) Pentru calcularea și stabilirea tarifelor datorate pentru folosirea serviciilor și a infrastructurilor furnizorilor de servicii de navigație aeriană

desemnați să presteze servicii de navigație aeriană în conformitate cu articolul 120 alineatele (1) și (2), relevant este Regulamentul de punere în aplicare (UE) 2019/317 de instituire a unui sistem de performanță și de tarifare în cadrul cerului unic european, JO 2019, L 56, p. 1. Cuantumul cotelor tarifelor se publică de către Bundesminister für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [ministrul federal pentru protecția climei, mediu, energie, mobilitate, inovare și tehnologie] cu cel puțin două săptămâni înainte de data aplicării acestora pe pagina de internet a Bundesministerium für Klimaschutz, Umwelt, Energie, Mobilität, Innovation und Technologie [Ministerul Federal pentru Protecția Clime, Mediu, Energie, Mobilitate, Inovare și Tehnologie]. Dispozițiile speciale privind impunerea și perceperea tarifelor se stabilesc prin ordin al Bundesminister für Verkehr, Innovation und Technologie [Ministerul Federal al Transportului, Inovării și Tehnologiei] de comun acord cu Bundesminister für Finanzen [Ministerul Finanțelor]. Aducerea la îndeplinire a obligației de plată a tarifelor se realizează pe cale civilă. Trebuie prevăzute dobânzi de întârziere legale.

15 2.2. Bundesgesetz über die Austro Control Gesellschaft mit beschränkter Haftung (Legea federală privind societatea comercială cu răspundere limitată Austro Control – Legea ACG) prevede în extras următoarele:

Articolul 1

(1) Bundesminister für öffentliche Wirtschaft und Verkehr [ministrul federal al economiei și transporturilor] este abilitat să înființeze, de comun acord cu Bundesminister für Finanzen [ministrul finanțelor], în locul Bundesamt für Zivilluftfahrt [Oficiul Federal al Aviației Civile, o societate comercială cu răspundere limitată cu un capital social de cel puțin un milion de șilingi. [...]

(2) Societatea este o companie aeriană a cărei denumire socială este „Austro Control Österreichische Gesellschaft für Zivilluftfahrt mit beschränkter Haftung” (Austro Control GmbH). Părțile sale sociale sunt deținute 100 % de statul federal. [...]

Articolul 2 Sarcini și competențe

(1) Austro Control GmbH îndeplinește toate sarcinile date până în prezent în competența Bundesamt für Zivilluftfahrt [Oficiul Federal al Aviației Civile] de Legea privind transportul aerian (LFG), BGBl. nr. 253/1957, de ordinele adoptate în temeiul prezentei legi și de Flugsicherungsstreckengebührengesetz (Legea privind tarifele pentru serviciile de navigație aeriană, BGBl. nr. 137/1986, cu excepția sarcinilor atribuite prin ordin în conformitate cu articolul 140b din Legea privind transportul aerian. Austro Control GmbH îndeplinește de asemenea sarcinile care i-au fost date în competență prin legi federale sau prin ordine adoptate

în temeiul acestor legi federale. În privința acestor sarcini se instituie obligația de serviciu public. Austro Control GmbH ia toate măsurile de precauție organizatorice pentru îndeplinirea acestor sarcini sub supravegherea autorităților de stat.

Articolul 10 Răspunderea

(1) Statul federal răspunde, în conformitate cu dispozițiile Amtshaftungsgesetz (Legea privind răspunderea statului), BGBl. nr. 20/1949, pentru prejudiciile cauzate oricărei persoane de angajații Austro Control GmbH cu ocazia îndeplinirii sarcinilor date în competența sa prin articolul 2 alineatele (1) și (3) din prezenta lege federală în vederea punerii în aplicare a legilor. Angajatul nu răspunde față de persoana prejudiciată. [...]

2.3. Regimul răspunderii statului

- 16 (a) **Amtshaftungsgesetz** (Legea privind răspunderea statului, denumită în continuare „AHG”), aplicabilă, în conformitate cu articolul 10 alineatul (1) din Legea ACG, răspunderii Republicii Austria (statul federal), pârâta, prevede la articolul 1 alineatul (1):

Statul federal, landurile, comunele și celelalte persoane juridice de drept public și organisme de asigurări sociale – denumite în continuare „entitățile juridice” – răspund în conformitate cu dreptul civil pentru distrugerea bunurilor sau vătămarea persoanelor cauzate oricărei persoane din culpă, prin fapta nelegală a persoanelor care acționează, în calitate de organe ale acestor entități, în vederea aplicării legilor; organul nu răspunde față de victimă. Prejudiciul se repară numai prin plata unei sume de bani.

- 17 (b) Potrivit **jurisprudenței Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă)** (RS0050038; cel mai recent, de exemplu, cauza 1 Ob 146/23m), chiar și în cazul încălcării din culpă a dispozițiilor legii, se repară numai prejudiciile pe care dispoziția încălcată urmărea să le împiedice sau a căror împiedicare constituia cel puțin unul dintre obiectivele sale. Numai în această situație există **relația de nelegalitate** dintre prejudiciu și norma încălcată, relație necesară pentru reținerea răspunderii. Este relevant, așadar, **obiectivul de protecție al normei**, care se stabilește prin **interpretarea** sa (RS0050038 [T14], cel mai recent, de exemplu, cauza 1 Ob 199/22d [punctul 22]).

(c) La **interpretarea normelor naționale**, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) reține de regulă că norma are și scopul de a proteja interesele individuale atunci când între persoana prejudiciată și entitatea juridică ale cărei organe au încălcat o obligație de serviciu a existat un raport juridic special (RS0049993; cel mai recent, de exemplu, cauza 1 Ob 199/22d [punctul 52]). În schimb, ea înclină mai degrabă să nu rețină și scopul de a proteja interesele individuale atunci când îndeplinirea misiunilor de serviciu public vizează un număr nedeterminat de persoane care este atât de mare încât trebuie asimilate

publicului larg (RS0049993, cel mai recent, de exemplu, cauza 1 Ob 199/22d [punctul 50]). În acest caz, se consideră că efectele posibile ale normei asupra unui particular nu sunt decât un reflex al scopului său protejare a publicului larg, astfel încât nu trebuie reținută răspunderea în cazul faptelor nelegale și culpabile (RS0050038 [T5], cel mai recent, de exemplu, cauza 1 Ob 199/22d [punctul 51]).

V. Cu privire la întrebarea preliminară:

- 18 **1.** Reclamanta invocă drepturi derivate din răspunderea statului, considerând că persoane responsabile din cadrul Austro Control au omis în mod culpabil să mențină într-o stare de funcționare sigură serverul rețelei fixe de telecomunicații aeronautice (serverul AFTN) necesar pentru furnizarea serviciilor de trafic aerian. Defectarea acestui server și reducerea corelată a zborurilor i-a cauzat un prejudiciu pur patrimonial (beneficiul nerealizat). Nu se contestă faptul că fapta nelegală și culpabilă a unor persoane responsabile sau a altor angajați ai Austro Control trebuie imputată pârâtei, Republica Austria [articolul 10 alineatul (1) din Legea ACG coroborat cu articolul 1 alineatul (1) din AHG]. În schimb, opiniile părților sunt diferite în ceea ce privește chestiunea dacă dispozițiile pe care se bazează navigația aeriană au scopul de a proteja (și) utilizatorii spațiului aerian împotriva prejudiciilor pur patrimoniale sau dacă scopul unic al acestor dispoziții este siguranța traficului aerian și înlăturarea pericolelor rezultate din acesta pentru publicul larg.
- 19 **2.** Potrivit articolului 120 alineatul (1) din LFG, Austro Control GmbH este desemnată să furnizeze printre altele serviciile de trafic aerian „în exclusivitate potrivit articolului 8 [...] din Regulamentul (CE) nr. 550/2004”. Prin urmare, este relevant obiectivul normativ al acestui regulament care se determină prin interpretarea sa. Această interpretare trebuie să fie autonomă în dreptul Uniunii și trebuie să țină seama de legătura cu alte reglementări de dreptul Uniunii din domeniul traficului aerian. Pentru acest motiv, principiile de interpretare dezvoltate de Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) pentru normele naționale (a se vedea punctul 2.3 din secțiunea IV de mai sus) nu pot fi direct aplicabile.
- 20 **3.** În cauza C-353/20, *Skeyes*, Curtea s-a pronunțat cu privire la obiectivul normativ al Regulamentului (CE) nr. 550/2004.
- 21 În litigiul principal în raport cu care s-a pronunțat acea hotărâre, a fost vorba despre solicitarea unei companii aeriene de aplicare a unor penalități cu titlu cominatoriu împotriva unui furnizor de servicii de trafic aerian care a închis spațiul aerian care intra în competența sa, din cauza unei greve a controlorilor de trafic aerian. A fost necesar să se examineze dacă a existat o obligație derivată din dreptul Uniunii de a recunoaște companiei aeriene în acest caz dreptul la o cale de atac efectivă împotriva furnizorului. Furnizorul a contestat acest drept, argumentând că, în această privință, compania aeriană nu ar avea niciun „drept subiectiv”.

- 22 Curtea a respins această opinie și a reținut că statele membre au obligația să pună la dispoziția utilizatorilor spațiului aerian o cale de atac efectivă pentru situația în care furnizorul își încalcă îndatoririle (sublinierile de mai jos aparțin instanței): Utilizatorii spațiului aerian, cum sunt companiile aeriene, sunt titulari de drepturi care pot fi afectate de închiderea acestui spațiu (punctul 39). În special, acești utilizatori sunt cei care trebuiau, conform articolului 15 din regulamentul menționat, interpretat în lumina considerentului (22) al acestuia, să suporte costurile serviciilor de navigație aeriană prestate în beneficiul lor sau direct legate de exploatarea aeronavelor (punctul 42). Din contextul dispozițiilor privind navigația aeriană reiese că furnizorii sunt obligați să presteze și servicii care pot fi necesare pentru activitatea economică a utilizatorilor spațiului aerian (punctul 43). Obligațiile prevăzute la articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 50/2004 coroborat cu articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 sunt susceptibile să le confere în mod corelativ utilizatorilor spațiului aerian drepturi pe care închiderea spațiului aerian le-ar putea afecta (punctul 45). Pentru acest motiv, ținând seama de articolul 47 primul paragraf din Carta drepturilor fundamentale, ei trebuie să aibă la dispoziție o cale de atac efectivă în fața unei instanței naționale pentru situațiile în care furnizorul își încalcă îndatoririle.
- 23 4. Această hotărâre se bazează pe considerația că scopul normelor privind navigația aeriană nu este în niciun caz limitat la garantarea siguranței aeriene în sens restrâns. Dacă acesta ar fi cazul, atunci închiderea spațiului aerian – care asigură cel mai înalt nivel de siguranță întrucât împiedică orice accident – nu ar încălca niciodată drepturile utilizatorilor spațiului aerian.
- 24 Dimpotrivă, navigația aeriană servește de asemenea unei utilizări eficiente a spațiului aerian. Acest lucru rezultă și din obiectivele menționate în Regulamentul (CE) nr. 549/2004, și anume crearea cerului unic European: în considerentul (3) se vorbește despre „utilizarea optimă a spațiului aerian european”, iar potrivit articolului 1 alineatul (1) regimul ar trebui să „consolid[e] normel[e] actuale de siguranță a traficului aerian [...] și eficiența globală a traficului aerian general în Europa [...] și [să optimizeze] capacitate[a], prin conformarea cu cerințele tuturor utilizatorilor spațiului aerian, precum și reducerea [...] întârzierilor”. Pe această bază, în considerentul (4) al Regulamentului (CE) nr. 550/2004 se consideră că stabilirea unei organizări armonizate pentru prestarea acestor servicii este importantă „pentru a răspunde în mod adecvat cererii utilizatorilor spațiului aerian și pentru a asigura funcționarea în condiții de siguranță și cu eficacitate a traficului aerian”, iar articolul 1 alineatul (1) prevede că obiectivul acestui regulament este „[stabilirea unor] cerințe comune pentru prestarea în condiții de siguranță și eficiență a serviciilor de navigație aeriană în Comunitate”.
- 25 Eficiența traficului aerian este astfel fără îndoială un alt obiectiv al Regulamentului (CE) nr. 550/2004 la fel ca siguranța acestuia. În continuare, din Hotărârea Skeyes, C-353/20, rezultă că prestarea serviciilor de navigație aeriană servește și intereselor economice concrete ale fiecărei companii aeriene. Limitarea obiectivului normativ la un „interes general” pentru un trafic aerian eficient nu este compatibil cu acestea.

26 **5.** Din considerațiile Curții de Justiție a Uniunii Europene din cauza C-353/20, Skeyes, rezultă că articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 coroborat cu articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 conferă utilizatorilor spațiului aerian drepturi ce pot fi afectate de decizia unui furnizor de servicii de trafic aerian. Prin urmare, pentru Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) se pune problema dacă interesele pur patrimoniale ale utilizatorului spațiului aerian pot fi vizate de articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 coroborat cu articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 cu condiția ca:

- organele entității juridice pârâte să fi săvârșit o faptă nelegală și culpabilă,
- aceste organe să fie răspunzătoare în conformitate cu regimul național al răspunderii statului. În această privință, trebuie să se țină seama de faptul că reclamanta depinde, în calitate de utilizator al spațiului aerian, de serviciile Austro Control GmbH, în calitate de furnizor de servicii de trafic aerian, pentru care datorează un tarif ce se plătește la folosirea serviciilor și infrastructurii de navigație aeriană terminale din aeroporturi. În opinia Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă), acest lucru este un argument pentru un raport juridic special cu entitatea juridică pârâtă și împotriva opiniei acesteia că legislația privind securitatea aeriană servește numai aspectelor de siguranță și astfel intereselor generale.

27 **6.** În special pentru ultimul motiv menționat, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) înclină să considere că articolul 8 din Regulamentul (CE) nr. 550/2004 coroborat cu articolul 2 punctul 4 din Regulamentul (CE) nr. 549/2004 și articolul 47 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene protejează și interesele pur patrimoniale ale utilizatorului individual al spațiului aerian. Acest mod de interpretare a dispozițiilor de drept al Uniunii referitoare la traficul aerian nu este în niciun caz obligatoriu și se bazează în cele din urmă pe interpretarea considerațiilor Curții de Justiție a Uniunii Europene din cauza C-353/20, Skeyes, dar care nu cuprind nicio opinie expresă relativă la chestiunea preliminară din speță. Instanța consideră, așadar, că nu se poate vorbi despre un „acte clair”, astfel încât, în interesul aplicării uniforme a dreptului Uniunii de către instanțele din statele membre, pare a se impune sesizarea cu titlu preliminar a Curții de Justiție a Uniunii Europene.

28 [omissis]

Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria)
Viena, 27 mai 2024
[omissis]