



Repertoriul jurisprudenței

ORDONANȚA CURȚII (Camera a cincea)

14 noiembrie 2014*

„Trimitere preliminară — Regulamentul de procedură — Articolul 99 — Transport aerian — Regulamentul (CE) nr. 261/2004 — Întârziere prelungită a unui zbor — Dreptul pasagerilor la o compensație — Condiții de exonerare a operatorului de transport aerian de obligația sa de plată a unei compensații — Noțiunea «împrejurări excepționale» — Avion avariat de o scară mobilă de îmbarcare în cursul unui zbor anterior”

În cauza C-394/14,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Amtsgericht Rüsselsheim (Germania), prin decizia din 12 august 2014, primită de Curte la 18 august 2014, în procedura

Sandy Siewert,

Emma Siewert,

Nele Siewert

împotriva

Condor Flugdienst GmbH,

CURTEA (Camera a cincea),

compusă din domnul T. von Danwitz, președinte de cameră, și domnii C. Vajda, A. Rosas, E. Juhász și D. Šváby (raportor), judecători,

avocat general: doamna E. Sharpston,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere decizia, luată după ascultarea avocatului general, de a se pronunța prin ordonanță motivată, conform articolului 99 din Regulamentul de procedură al Curții,

dă prezenta

* Limba de procedură: germana.

Ordonanță

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 5 alineatul (3) 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 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Condor Flugdienst GmbH (denumită în continuare „Condor”), un operator de transport aerian, pe de o parte, și doamnele Siewert, pe de altă parte, cu privire la refuzul operatorului de transport de a le despăgubi pe acestea din urmă, al căror zbor suferise o întârziere prelungită.

Cadrul juridic

- 3 Considerentele (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 au următorul cuprins:

„(14)

În conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin operatorilor de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. Astfel de circumstanțe 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.

(15) Ar trebui să se considere că există circumstanțe extraordinare 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, în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile de către operatorul de transport aerian în cauză, în scopul evitării întârzierilor sau anulărilor.”

- 4 Articolul 5 din acest regulament prevede:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerii în cauză trebuie:

[...]

(c) să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian în conformitate cu articolul 7, [...]”

(3) Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 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.”

- 5 Intitulat „Dreptul la compensație”, articolul 7 din regulamentul menționat prevede la alineatul (1):

„Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin;

(b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;

(c) 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

[...]”

6 Articolul 13 din același regulament are următorul cuprins:

„În cazul în care un operator de transport aerian plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în conformitate cu prezentul regulament, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu dreptul intern aplicabil. În special, prezentul regulament nu limitează în niciun fel dreptul operatorului de transport aerian de a solicita o rambursare de la un tour-operator sau de la o altă persoană cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract. În mod similar, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului unui tour-operator sau al unei părți terțe, alta decât pasagerul, cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract, de a solicita o rambursare sau reparații operatorului de transport aerian, în conformitate cu legislația aplicabilă în materie.”

Situația de fapt din litigiul principal și întrebările preliminare

7 Reclamantele din litigiul principal au făcut o rezervare la Condor pentru un zbor cu plecare din Antalya (Turcia) și cu destinația Frankfurt am Main.

8 Acest zbor a fost efectuat la 3 octombrie 2011, cu o întârziere la sosire de șase ore și 30 de minute.

9 Pentru a respinge cererea de despăgubiri formulată de doamnele Siewert în temeiul jurisprudenței Curții coroborate cu articolul 5 alineatul (3) și cu articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, Condor susține că această întârziere este imputabilă daunelor suferite cu o seară înainte, pe aeroportul din Stuttgart, de avionul care trebuia să efectueze zborul în cauză. Acest avion ar fi fost lovit pe aeroportul respectiv de o scară mobilă de îmbarcare, fapt care a cauzat daune structurale unei aripi și a necesitat înlocuirea avionului menționat. Prin urmare, ar fi vorba despre „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, astfel încât Condor nu ar fi obligat să plătească compensații.

10 Instanța de trimitere exprimă îndoieli privind problema dacă „împrejurările excepționale” care îl exonerează pe operatorul de transport aerian în cauză de obligația sa de a plăti o compensație în temeiul articolului 5 alineatul (3) și al articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să se raporteze în mod direct la zborul în litigiu sau dacă acestea pot să decurgă și din zborurile anterioare efectuate de avionul care operează zborul respectiv.

11 În aceste condiții, Amtsgericht Rüsselsheim a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Împrejurările excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul [nr. 261/2004] trebuie să privească în mod direct zborul rezervat?

2) În cazul în care împrejurări excepționale care au intervenit cu ocazia zborurilor anterioare sunt relevante și în privința unui zbor efectuat ulterior, măsurile rezonabile pe care operatorul de transport aerian trebuie să le adopte în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul [nr. 261/2004] trebuie să vizeze numai prevenirea apariției împrejurărilor excepționale sau și prevenirea unei întârzieri mai mari?

- 3) Trebuie calificate drept împrejurări excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul [nr. 261/2004], intervențiile terților care acționează pe proprie răspundere și cărora li s-au delegat funcții specifice operațiunilor unui transportator aerian?
- 4) În ipoteza în care a treia întrebare primește un răspuns pozitiv, prezintă relevanță în scopul aprecierii cine (companie aeriană, operator aeroportuar etc.) a încredințat sarcinile terțului?”

Cu privire la întrebările preliminare

- 12 În temeiul articolului 99 din Regulamentul de procedură al Curții, atunci când răspunsul la o întrebare formulată cu titlu preliminar poate fi în mod clar dedus din jurisprudență sau atunci când răspunsul la o astfel de întrebare nu lasă loc niciunei îndoieli rezonabile, Curtea, la propunerea judecătorului raportor și după ascultarea avocatului general, poate oricând să decidă să se pronunțe prin ordonanță motivată.
- 13 Se impune aplicarea acestei dispoziții în cadrul prezentei trimiteri preliminare.

Cu privire la a treia și la a patra întrebare

- 14 Prin intermediul celei de a treia și al celei de a patra întrebări, care trebuie analizate în primul rând, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că un eveniment precum coliziunea dintre o scară mobilă de îmbarcare a unui aeroport și un avion trebuie calificat ca „împrejurare 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.
- 15 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, în cazul anulării zborului sau al întârzierii prelungite, respectiv cu o durată egală sau mai mare de trei ore, legiuitorul Uniunii a intenționat să ajusteze obligațiile operatorilor de transport aerian prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 (a se vedea în acest sens Hotărârea Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 39, precum și Hotărârea McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 37).
- 16 Potrivit considerentelor (14) și (15), precum și articolului 5 alineatul (3) din regulamentul menționat, prin derogare de la dispozițiile alineatului (1) al aceluiași articol, operatorul de transport aerian este astfel exonerat de obligația de a plăti o compensație pasagerilor în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 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 rezonabile, cu alte cuvinte, împrejurări care scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian (Hotărârea McDonagh, EU:C:2013:43, punctul 38 și jurisprudența citată).
- 17 Fiind vorba despre o derogare de la principiul despăgubirii pasagerilor, articolul 5 alineatul (3) menționat trebuie interpretat strict (Hotărârea Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 20). Pe de altă parte, nu toate împrejurările excepționale sunt exoneratoare și revine operatorului de transport aerian care intenționează să le invoce sarcina de a dovedi, în plus, 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 (Hotărârea Eglitis și Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punctul 25).
- 18 În ceea ce privește în special problemele tehnice care afectează un avion, Curtea a precizat că, chiar dacă astfel de probleme tehnice pot fi incluse în acest tip de împrejurări, nu este mai puțin adevărat că împrejurările circumscrise unui asemenea 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, ca și cele enumerate în 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 (Hotărârea Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, punctul 23).

- 19 Or, 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, trebuie arătat 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. În aceste condiții, coliziunea unui avion cu o asemenea scară mobilă trebuie considerată ca fiind un eveniment inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian. În plus, niciun element nu arată că prejudiciul suferit de avionul care trebuia să efectueze zborul în litigiu a fost cauzat de un act exterior serviciilor normale ale unui aeroport, precum un act de sabotaj sau de terorism, care se înscriu, potrivit jurisprudenței Curții (a se vedea Hotărârea Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, punctul 26), în noțiunea „împrejurări excepționale”, aspect pe care Condor era obligat să îl demonstreze în fața instanței de trimitere, conform jurisprudenței citate la punctul 17 din prezenta ordonanță.
- 20 În consecință, un asemenea eveniment nu poate fi calificat drept „împrejurare excepțională” care exonerează operatorul de transport aerian de obligația sa de a plăti o compensație pasagerilor în cazul întârzierii prelungite a unui zbor.
- 21 Pe de altă parte, trebuie amintit că obligațiile prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004 se achită fără a se aduce atingere dreptului operatorilor de transport de a pretinde compensații de la orice persoană care a cauzat întârzierea, inclusiv de la părți terțe, astfel cum se prevede la articolul 13 din acest regulament (Hotărârea Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punctul 44 și jurisprudența citată).
- 22 Ținând seama de considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a treia și la a patra întrebare că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că un eveniment cum este, în cauza principală, coliziunea dintre o scară mobilă de îmbarcare a unui aeroport și un avion nu poate fi calificat drept „împrejurare 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.
- 23 Având în vedere răspunsul dat la a treia și la a patra întrebare, nu este necesar să se răspundă la celelalte întrebări.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 24 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a cincea) declară:

Articolul 5 alineatul (3) 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 trebuie interpretat în sensul că un eveniment cum este, în cauza principală, coliziunea dintre o scară mobilă de îmbarcare a unui aeroport și un avion nu poate fi calificat drept „împrejurare 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.

Semnături