



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

26 iunie 2019*

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 5 alineatul (3) – Compensare a pasagerilor în eventualitatea refuzului îmbarcării și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor – Domeniu de aplicare – Exonerare de obligația de compensare – Noțiunea de «împrejurări excepționale» – Prezența combustibilului pe o pistă a unui aeroport”

În cauza C-159/18,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de juge de paix du troisième canton de Charleroi (judecătorul de pace al celui de al treilea canton din Charleroi, Belgia), prin decizia din 31 ianuarie 2018, primită de Curte la 27 februarie 2018, în procedura

André Moens

împotriva

Ryanair Ltd,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul M. Vilaras, președinte de cameră, doamna K. Jürimäe și domnii D. Šváby (raportor), S. Rodin și N. Piçarra, judecători,

avocat general: domnul E. Tanchev,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Moens, de N. Leys, avocat;
- pentru Ryanair Ltd, de C. Price, avocat;
- pentru guvernul german, inițial de T. Henze, de M. Hellmann și de A. Berg, și ulterior de M. Hellmann și de A. Berg în calitate de agenți;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de J. Hottiaux și de N. Yerrell, în calitate de agenți,

* Limba de procedură: franceza.

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 19 decembrie 2018,
pronunță prezenta

Hotărâre

- 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 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul André Moens, pe de o parte, și Ryanair Ltd, un operator de transport aerian, pe de altă parte, în legătură cu refuzul acestuia din urmă de a acorda o compensație acestui pasager al cărui zbor a suferit o întârziere prelungită.

Cadrul juridic

Dreptul Uniunii

- 3 Considerentele (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 au următorul cuprins:
 - „(14) În conformitate cu Convenția [pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montreal) (JO 2001, L 194, p. 39, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 113)], obligațiile care revin operatorilor efectivi 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 efectiv 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 Sub titlul „Anularea zborului”, articolul 5 din acest regulament prevede:
 - „(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie:
[...]
 - (c) să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, [...]
 - (3) Operatorul efectiv 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 Sub titlul „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;

[...]”

Litigiul principal și întrebările preliminare

6 Domnul Moens a efectuat, la Ryanair, o rezervare pentru un zbor cu plecare din Treviso (Italia) și cu destinația Charleroi (Belgia).

7 Acest zbor a fost efectuat la 21 decembrie 2015 cu o întârziere la sosire de 4 ore și 23 de minute, întârzierea fiind determinată de prezența combustibilului pe o pistă a aeroportului din Treviso, care a condus la închiderea respectivei piste pentru o durată mai mare de două ore și, în consecință, la amânarea decolării avionului care a operat zborul în discuție.

8 Din cauza acestei întârzieri mai mari de trei ore, domnul Moens a solicitat companiei Ryanair plata compensației de 250 de euro prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 7 alineatul (1) litera (a) din acesta.

9 Întrucât Ryanair a refuzat să admită această cerere pentru motivul că întârzierea prelungită a zborului în cauză era cauzată de o „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, domnul Moens a sesizat jude de paix du troisième canton de Charleroi (judecătorul de pace al celui de al treilea canton din Charleroi, Belgia) în scopul obținerii compensației solicitate.

10 Această instanță ridică, așadar, problema dacă prezența combustibilului pe una dintre pistele aeroportului din Treviso, care se află la originea unei astfel de întârzieri, poate fi calificată drept „împrejurare excepțională” în sensul dispoziției menționate.

11 În aceste condiții, jude de paix du troisième canton de Charleroi (judecătorul de pace al celui de al treilea canton din Charleroi) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Împrejurarea în discuție în prezentul litigiu, respectiv scurgerea de combustibil pe o pistă de decolare care a condus la închiderea acestei piste, intră în domeniul de aplicare al noțiunii de «eveniment» în sensul punctului 22 din Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), sau în cel al noțiunii de «împrejurare excepțională» în sensul considerentului (14) al [Regulamentului nr. 261/2004], astfel cum a fost interpretată în Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), sau aceste două noțiuni se suprapun?

2) Articolul 5 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că un eveniment precum cel în discuție în prezentul litigiu, și anume scurgerea de combustibil pe o pistă de decolare care a condus la închiderea acestei piste, trebuie considerat ca fiind un eveniment inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian și, prin urmare, nu poate fi calificat drept «împrejurare excepțională» care poate exonera operatorul de transport aerian de obligația de a plăti o compensație pasagerilor în cazul unei întârzieri prelungite a unui zbor efectuat de acest avion?

- 3) Dacă un eveniment precum cel în discuție în prezentul litigiu, și anume scurgerea de combustibil pe o pistă de decolare care a condus la închiderea acestei piste, trebuie considerat ca fiind o «împrejurare excepțională», trebuie să se deducă de aici că este vorba, în cazul operatorului de transport aerian, despre o «împrejurare excepțională» care nu ar fi putut fi evitată chiar dacă ar fi fost adoptate toate măsurile rezonabile?”

Cu privire la întrebări

Cu privire la prima și la a doua întrebare

- 12 Cu titlu introductiv, este necesar să se arate că nu reiese din indicațiile instanței de trimitere că combustibilul răspândit pe pista de decolare, care se află la originea întârzierii prelungite a zborului în discuție în litigiul principal, provenea de la o aeronavă a operatorului de transport care a efectuat acest zbor, și anume Ryanair.
- 13 În aceste condiții, este necesar să se înțeleagă prima și a doua întrebare, care trebuie analizate împreună, în sensul că instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, interpretat în lumina considerentelor (14) și (15) ale acestuia, trebuie interpretat în sensul că prezența combustibilului pe o pistă a unui aeroport, care a condus la închiderea acesteia și, pe cale de consecință, la întârzierea prelungită a unui zbor dinspre sau înspre acest aeroport, intră în domeniul de aplicare al noțiunii de „împrejurări excepționale” în sensul dispoziției menționate, în cazul în care combustibilul în discuție nu provine de la o aeronavă a operatorului de transport care a efectuat acest zbor.
- 14 În cazul anulării unui zbor sau al întârzierii prelungite, respectiv cu o durată egală cu 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 (Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 19, precum și jurisprudența citată).
- 15 Potrivit considerentelor (14) și (15), precum și articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, prin derogare de la dispozițiile alineatului (1) al acestui articol, operatorul de transport aerian este astfel exonerat de obligația de compensare a pasagerilor, în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004, 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 ar putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile sau, 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 (Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 19 și jurisprudența citată).
- 16 Potrivit unei jurisprudențe constante, pot fi calificate drept „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 evenimentele 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 (Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 20 și jurisprudența citată).
- 17 În această privință, trebuie arătat că calificarea drept „împrejurare excepțională” în sensul dispoziției menționate trebuie efectuată din perspectiva unicei împrejurări aflate la originea anulării sau întârzierii prelungite a zborului în cauză, fără a fi necesar să se aprecieze, în prealabil și astfel cum pare să considere instanța de trimitere, dacă respectiva împrejurare constituie un „eveniment” în sensul punctului 22 din Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

- 18 În ceea ce privește aspectul dacă prezența combustibilului pe o pistă a unui aeroport, care a condus la închiderea acesteia și, pe cale de consecință, la întârzierea prelungită a unui zbor dinspre sau înspre acest aeroport, intră în domeniul de aplicare al noțiunii de „împrejurări excepționale” în sensul dispoziției respective, în cazul în care combustibilul în discuție nu provine de la o aeronavă a operatorului de transport care a efectuat acest zbor, este necesar să se arate că, prin definiție, o astfel de împrejurare nu poate fi considerată legată în mod intrinsec de funcționarea aeronavei care a efectuat acest zbor (a se vedea prin analogie Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 24).
- 19 Prin urmare, o astfel de împrejurare nu poate fi considerată inerentă, prin natura sau prin originea sa, exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză (a se vedea prin analogie Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 26).
- 20 În plus, aceasta scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian în cauză în măsura în care întreținerea pistelor nu este nicidecum de competența acestuia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 26), iar decizia de închidere a pistelor unui aeroport adoptată de autoritățile aeroportuare competente se impune operatorilor de transport aerian.
- 21 În consecință, prezența combustibilului pe o pistă a unui aeroport, care a condus la închiderea acesteia și, pe cale de consecință, la o întârziere prelungită a zborului, trebuie calificată drept „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 22 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar să se răspundă la prima și la a doua întrebare că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentelor (14) și (15) ale acestuia, trebuie interpretat în sensul că prezența combustibilului pe o pistă a unui aeroport, care a condus la închiderea pistei respective și, pe cale de consecință, la întârzierea prelungită a unui zbor dinspre sau înspre respectivul aeroport, intră în domeniul de aplicare al noțiunii de „împrejurări excepționale” în sensul dispoziției menționate, în cazul în care combustibilul în discuție nu provine de la o aeronavă a operatorului de transport care a efectuat acest zbor.

Cu privire la a treia întrebare

- 23 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentelor (14) și (15) ale acestuia, trebuie interpretat în sensul că prezența combustibilului pe o pistă a unui aeroport, care a condus la închiderea acestei piste, al cărei caracter de „împrejurare excepțională” este stabilit, trebuie considerată drept o împrejurare care nu ar fi putut fi evitată, chiar dacă ar fi fost adoptate toate măsurile rezonabile în sensul dispoziției respective.
- 24 În această privință, trebuie amintit, astfel cum reiese din punctul 15 din prezenta hotărâre, că operatorul de transport aerian este exonerat de obligația de compensare a pasagerilor, în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004, 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 ar fi putut fi evitate, chiar dacă ar fi fost adoptate toate măsurile rezonabile.
- 25 Întrucât nu toate împrejurările excepționale sunt, așadar, exoneratoare, îi revine celui care intenționează să le invoce sarcina de a dovedi 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 în cauză (Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 28).

- 26 Acesta trebuie astfel să demonstreze că, chiar dacă utiliza toate mijloacele umane sau materiale și mijloacele financiare de care dispunea, nu ar fi putut, în mod evident, fără să fi acceptat sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant, să evite ca împrejurările excepționale cu care se confrunta să determine anularea zborului sau o întârziere la sosirea acestui zbor egală cu sau mai mare de trei ore (Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 29).
- 27 Astfel, Curtea a reținut o accepțiune flexibilă și individualizată a noțiunii de „măsură rezonabilă”, lăsând instanței naționale sarcina de a aprecia dacă, în împrejurările speței, se putea considera că operatorul de transport aerian a adoptat măsurile adaptate situației (Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 30), precizând în același timp că trebuie luate în considerare numai măsurile care pot efectiv să îi revină, cu excluderea celor care sunt de competența terților, precum, printre alții, administratorii de aeroport sau controlorii aerieni competenți (Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 43).
- 28 În speță, astfel cum arată în esență domnul avocat general la punctele 35 și 36 din concluzii, confruntat cu o decizie a autorităților aeroportuare de a închide o pistă de decolare a unui aeroport, un operator de transport aerian este obligat să se conformeze acesteia și să aștepte decizia autorităților respective de redeschidere a acestei piste sau orice măsură alternativă. În consecință, un operator de transport aerian precum cel în discuție în litigiul principal nu dispunea de posibilitatea de a adopta eventuale măsuri rezonabile pentru a evita împrejurarea excepțională în discuție.
- 29 Rezultă din considerațiile care precedă că este necesar să se răspundă la a treia întrebare că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentelor (14) și (15) ale acestuia, trebuie interpretat în sensul că prezența combustibilului pe o pistă a unui aeroport, care a condus la închiderea acesteia, al cărei caracter de „împrejurare excepțională” este stabilit, trebuie considerată ca fiind o împrejurare care nu ar fi putut fi evitată, chiar dacă ar fi fost adoptate toate măsurile rezonabile în sensul acestei dispoziții.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 30 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. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

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

- 1) 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, citit în lumina considerentelor (14) și (15) ale acestuia, trebuie interpretat în sensul că prezența combustibilului pe o pistă a unui aeroport, care a condus la închiderea acesteia și, pe cale de consecință, la întârzierea prelungită a unui zbor dinspre sau înspre respectivul aeroport, intră în domeniul de aplicare al noțiunii de „împrejurări excepționale” în sensul dispoziției menționate, în cazul în care combustibilul în discuție nu provine de la o aeronavă a operatorului de transport care a efectuat acest zbor.**

2) Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentelor (14) și (15) ale acestuia, trebuie interpretat în sensul că prezența combustibilului pe o pistă a unui aeroport, care a condus la închiderea acesteia, al cărei caracter de „împrejurare excepțională” este stabilit, trebuie considerată ca fiind o împrejurare care nu ar fi putut fi evitată, chiar dacă ar fi fost adoptate toate măsurile rezonabile în sensul acestei dispoziții.

Vilaras

Jürimäe

Šváby

Rodin

Piçarra

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 26 iunie 2019.

Grefier

A. Calot Escobar

Președintele Camerei a patra

M. Vilaras