



Repertoriul jurisprudenței

Cauza C-74/19

LE

împotriva

Transportes Aéreos Portugueses SA

[cerere de decizie preliminară formulată de Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa - Juízo Local Cível de Lisboa (Juiz 18)]

Hotărârea Curții (Camera a patra) din 11 iunie 2020

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 5 alineatul (3) – Articolul 7 alineatul (1) – Compensarea pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor – Scutire – Noțiunea de «împrejurări excepționale» – «Pasageri turbulenți» («Unruly passengers») – Posibilitatea de a invoca apariția unei împrejurări excepționale pentru un zbor care nu este afectat de aceasta – Noțiunea de «măsuri rezonabile»”

1. *Transporturi – Transporturi aeriene – Regulamentul nr. 261/2004 – Acordul privind SEE – Compensare și asistență a pasagerilor – Domeniu de aplicare – Zbor cu plecarea de pe un aeroport situat pe teritoriul unei țări terțe către un aeroport situat pe teritoriul Norvegiei operat de un operator de transport comunitar – Condiții – Lipsa acordării în favoarea pasagerului în cauză a unor indemnizații sau compensații ori a unei asistențe în această țară terță*
[Acordul privind SEE, art. 47 alin. (2) și art. 126 alin. (1), Protocolul 1 punctul 8 și anexa XIII; Regulamentul nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, art. 3 alin. (1) lit. (b)]

(a se vedea punctele 31-33)

2. *Transporturi – Transporturi aeriene – Regulamentul nr. 261/2004 – Compensare și asistență a pasagerilor – Anulare sau întârziere prelungită a zborurilor – Exonerare de obligația de compensare – Condiție – Împrejurări excepționale – Noțiune – Comportament perturbator al unui pasager care determină devierea aeronavei, la originea întârzierii zborului în cauză – Includere – Condiții – Verificare care incumbă instanței naționale*
[Regulamentul nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, considerentele (14) și (15), art. 5 alin. (1) și (3) și art. 7]

(a se vedea punctele 36-39, 41, 43, 45-48, 50 și 57 și dispozitiv 1)

3. *Transporturi – Transporturi aeriene – Regulamentul nr. 261/2004 – Compensare și asistență a pasagerilor – Anulare sau întârziere prelungită a zborurilor – Exonerare de obligația de compensare – Condiție – Împrejurări excepționale – Posibilitate de a invoca apariția unei împrejurări excepționale pentru un zbor neafectat de aceasta – Admisibilitate – Condiție – Aprecieri de către instanța națională*
[Regulamentul nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, considerentele (1), (14) și (15), art. 5 alin. (1) și (3) și art. 7]

(a se vedea punctele 51-55 și dispozitiv 2)

4. *Transporturi – Transporturi aeriene – Regulamentul nr. 261/2004 – Compensare și asistență a pasagerilor – Anulare sau întârziere prelungită a zborurilor – Exonerare de obligația de compensare – Condiție – Împrejurări excepționale – Măsuri rezonabile adoptate de operatorul de transport aerian pentru a evita anularea sau întârzierea prelungită – Redirecționarea unui pasager – Condiții – Aprecieri de către instanța națională*
[Regulamentul nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului, considerentele (1), (12)-(15), art. 5 alin. (1) și (3) și art. 7]

(a se vedea punctele 58-61 și dispozitiv 3)

Rezumat

Comportamentul perturbator al unui pasager aerian poate constitui o „împrejurare excepțională” care poate exonera operatorul de transport de obligația sa de compensare pentru anularea sau întârzierea prelungită a zborului în cauză sau a unui zbor următor operat de el însuși cu aceeași aeronavă. Operatorul de transport aerian trebuie totuși, în temeiul măsurilor rezonabile pe care trebuie să le adopte pentru a fi exonerat de obligația de compensare, să asigure redirecționarea pasagerilor în cel mai scurt timp, prin intermediul altor zboruri directe sau indirecte operate eventual de alți operatori de transport aerian.

În Hotărârea *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19), pronunțată la 11 iunie 2020, Curtea a precizat noțiunile „împrejurări excepționale” și „măsuri rezonabile” în sensul Regulamentului nr. 261/2004¹ (denumit în continuare „Regulamentul privind drepturile pasagerilor aerieni”). Astfel, Curtea a statuat că, în anumite condiții, comportamentul perturbator al unui pasager care a determinat o deviere a aeronavei, la originea întârzierii zborului, constituie o „împrejurare excepțională” și că un operator efectiv de transport aerian se poate prevala de această „împrejurare excepțională” care nu a afectat zborul anulat sau întârziat, ci un zbor anterior operat de el însuși cu aceeași aeronavă. Curtea a considerat de asemenea că redirecționarea unui pasager de către operatorul de transport aerian prin intermediul unui zbor ulterior operat de el însuși și care îl determină pe acest pasager să ajungă în ziua următoare zilei prevăzute inițial nu constituie o „măsură rezonabilă” care îl exonerează pe acest operator de obligația sa de compensare decât dacă sunt îndeplinite anumite condiții.

¹ 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).

Litigiul principal se desfășoară între un pasager și operatorul de transport aerian Transportes Aéreos Portugueses (TAP), în legătură cu refuzul acestuia din urmă de a acorda o compensație acestui pasager al cărui zbor cu legătură directă a suferit o întârziere prelungită la sosirea la destinația sa finală. Operatorul de transport aerian refuzase să admită cererea de compensare pentru motivul că întârzierea zborului în cauză își avea originea în comportamentul perturbator al unui pasager intervenit pe un zbor anterior operat cu aceeași aeronavă și care a condus la devierea aeronavei și că această împrejurare trebuia calificată drept „excepțională” în sensul Regulamentului privind drepturile pasagerilor aerieni², care o exonera de obligația sa de compensare prevăzută de același regulament³.

Instanța națională, sesizată cu cauza, avea îndoieli cu privire la calificarea juridică a împrejurării aflate la originea acestei întârzieri, cu privire la aspectul dacă un operator de transport aerian se poate prevala de o asemenea împrejurare atunci când aceasta a afectat aeronava care a efectuat zborul în cauză, dar cu ocazia unui zbor prealabil acestuia din urmă, precum și cu privire la caracterul rezonabil al măsurilor puse în aplicare de acest operator de transport.

În această privință, Curtea a amintit că operatorul de transport aerian nu este obligat să acorde compensații pasagerilor 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 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 primul rând, Curtea a amintit că pot fi calificate drept „împrejurări excepționale”, în sensul Regulamentului privind drepturile pasagerilor, 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. Astfel de împrejurări pot apărea în special în cazul unor riscuri legate de siguranță.

După ce a arătat că comportamentul perturbator al unui pasager care a determinat o deviere a aeronavei pune efectiv în discuție siguranța zborului în cauză, Curtea a apreciat, pe de o parte, că comportamentul în cauză nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian. Pe de altă parte, un astfel de comportament nu poate fi, în principiu, controlat de acesta din urmă, din moment ce, în primul rând, comportamentul unui pasager și reacțiile sale la solicitările echipajului nu sunt previzibile, iar, în al doilea rând, la bordul unei aeronave, comandantul și echipajul nu dispun decât de mijloace limitate pentru a controla un astfel de comportament.

Cu toate acestea, Curtea a precizat că comportamentul în cauză nu poate fi considerat ca scăpând de sub controlul efectiv al operatorului efectiv de transport aerian în cauză și, prin urmare, calificat drept „împrejurare excepțională” dacă rezultă că operatorul de transport a contribuit la apariția comportamentului sau dacă a fost în măsură să îl anticipeze și să ia măsurile adecvate la un moment în care putea să facă acest lucru fără consecințe importante asupra desfășurării zborului în cauză, întemeindu-se pe semne de avertizare ale unui astfel de comportament.

² Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

³ Articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004.

Aceasta poate fi situația în special în cazul în care operatorul de transport aerian a efectuat îmbarcarea unui pasager care prezenta tulburări ale comportamentului deja anterior sau chiar în timpul îmbarcării.

În al doilea rând, Curtea a precizat că un operator de transport aerian trebuie să poată, pentru a se exonera de obligația de compensare a pasagerilor în cazul întârzierii prelungite sau al anulării unui zbor, să se prevaleze de o „împrejurare excepțională” care a afectat un zbor anterior operat de el însuși cu aceeași aeronavă, cu condiția să existe o legătură directă de cauzalitate între apariția acestei împrejurări care a afectat un zbor anterior și întârzierea sau anularea unui zbor ulterior, aspect a cărui apreciere revine instanței naționale, ținând seama de elementele de fapt aflate la dispoziția sa și având în vedere în special modalitățile de exploatare a aeronavei în discuție.

În al treilea rând, Curtea a considerat că, în cazul apariției unei „împrejurări excepționale”, operatorul de transport aerian, care intenționează să se exonereze de obligația de compensare a pasagerilor, trebuie să pună în aplicare toate mijloacele aflate la dispoziția sa pentru a asigura o redirectionare rezonabilă, satisfăcătoare și cât mai repede posibil, printre care figurează căutarea altor zboruri directe sau indirecte operate eventual de alți operatori de transport aerian care aparțin sau nu aceleiași alianțe aeriene și care sosesc la un orar mai puțin tardiv decât zborul următor al operatorului de transport aerian în cauză.

În consecință, nu se poate considera că operatorul de transport aerian a pus în aplicare toate mijloacele de care dispunea limitându-se să ofere pasagerului în cauză o redirectionare spre destinația sa finală cu zborul următor operat de el însuși și care sosește la destinație în ziua următoare zilei prevăzute inițial pentru sosirea sa, cu excepția cazului în care nu există niciun loc disponibil pe un alt zbor direct sau indirect care să permită pasagerului în cauză să își atingă destinația finală într-un orar mai puțin tardiv decât zborul următor al operatorului de transport aerian în cauză sau a cazului în care realizarea unei astfel de redirectionări constituie pentru acest operator de transport aerian un sacrificiu care nu poate fi asumat în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant.