



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a noua)

16 mai 2024*

„Trimitere preliminară – Transporturi aeriene – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Compensarea pasagerilor aerieni în eventualitatea întârzierii prelungite a zborurilor – Articolul 5 alineatul (3) – Exonerare de obligația de compensare – Împrejurări excepționale – Lipsa de personal a administratorului aeroportului care furnizează servicii de încărcare a bagajelor”

În cauza C-405/23,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln, Germania), prin decizia din 22 iunie 2023, primită de Curte la 3 iulie 2023, în procedura

Touristic Aviation Services Ltd

împotriva

Flightright GmbH,

CURTEA (Camera a noua),

compusă din doamna O. Spineanu-Matei, președintă de cameră, domnul S. Rodin (raportor) și doamna L. S. Rossi, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Touristic Aviation Services Ltd, de S. Hendrix, Rechtsanwältin;
- pentru Flightright GmbH, de M. Michel și R. Weist, Rechtsanwälte;
- pentru guvernul neerlandez, de M. K. Bulterman și J. M. Hoogveld, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de G. von Rintelen și N. Yerrell, în calitate de agenți,

* Limba de procedură: germana.

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

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 și în JO 2023, L 39, p. 67).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Touristic Aviation Services Ltd (denumită în continuare „TAS”), pe de o parte, și Flightright GmbH, pe de altă parte, în legătură cu compensația solicitată de Flightright, succesoare în drepturi a pasagerilor aerieni, din partea TAS, în calitatea sa de operator efectiv de transport aerian, în urma întârzierii prelungite a unui zbor.

Dreptul Uniunii

- 3 Articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004 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, cu excepția [cazului] în care intervine oricare din următoarele:
 - (i) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută;
 - (ii) în cazul în care sunt informați despre această anulare într-un termen cuprins între două săptămâni și șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cu cel mult două ore înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de patru ore după ora de sosire prevăzută;
 - (iii) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cu cel mult o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută.

[...]

(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.

[...]”

4 Articolul 7 alineatul (1) din acest regulament prevede:

„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).

[...]”

Litigiul principal și întrebarea preliminară

- 5 La 4 iulie 2021, un zbor cu plecare de pe aeroportul din Köln-Bonn (Germania) având ca destinație aeroportul din Kos (Grecia) (denumit în continuare „zborul în cauză”), operat de TAS, a avut o întârziere de 3 de ore și 49 de minute la sosire.
- 6 Această întârziere a fost cauzată de faptul că, în primul rând, zborul anterior suferise deja o întârziere de 1 oră și 17 minute din cauza lipsei de personal însărcinat cu înregistrarea pasagerilor, în al doilea rând, încărcarea bagajelor în avion a fost încetinită ca urmare a faptului că personalul administratorului acestui aeroport, responsabil cu acest serviciu, era de asemenea în număr insuficient, ceea ce a determinat o întârziere suplimentară de 2 ore și 13 minute, și, în al treilea rând, condițiile meteorologice survenite după închiderea ușilor au întârziat decolarea cu încă 19 minute.
- 7 În acest context, Flightright, căreia un anumit număr de pasageri ai zborului în cauză i-au cedat dreptul la compensație, a introdus o acțiune în fața Amtsgericht Köln (Tribunalul Districtual din Köln, Germania), având ca obiect obligarea TAS la plata unei sume de 800 de euro per pasager, majorată cu dobânzi, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004. Flightright susținea în fața acestei instanțe că întârzierea zborului în cauză nu poate fi justificată prin prisma unor împrejurări excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din acest regulament.
- 8 Instanța respectivă a admis acțiunea menționată fără a examina această din urmă chestiune, considerând că întârzierea respectivă ar fi putut în orice caz să fie evitată de TAS dacă aceasta ar fi adoptat toate măsurile posibile pentru a o remedia. Astfel, din moment ce TAS susținea ea însăși că nu a obținut decât tardiv sloturi orare pentru zborul anterior, ar trebui să se deducă de aici că aceasta știa că zborul în cauză urma să aibă o întârziere de cel puțin 3 ore. Or, TAS nu ar fi dovedit că a adoptat atunci toate măsurile posibile care îi stăteau în putere pentru a evita sau pentru a reduce această întârziere.
- 9 TAS a declarat apel împotriva acestei decizii la Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln, Germania), care este instanța de trimitere. Aceasta din urmă consideră că instanța de prim grad de jurisdicție ar fi trebuit să examineze aspectul dacă lipsa de personal a administratorului aeroportului din Köln-Bonn, invocată de TAS ca fiind la originea întârzierii prelungite a zborului în cauză, constituia o „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

- 10 Astfel, în cazul unui răspuns afirmativ la această întrebare, TAS nu ar trebui să fie obligată să compenseze Flightright, în măsura în care partea din întârzierea zborului în cauză care i-ar fi imputabilă nu s-ar ridica la 3 ore. Dacă, în schimb, ar trebui să se considere că operațiunile de încărcare a bagajelor, independent de faptul că sunt asigurate de administratorul aeroportului, sunt inerente activității normale a operatorului de transport aerian, în sensul jurisprudenței Curții, ar rezulta că faptul că personalul acestui administrator este în număr insuficient nu poate fi calificat drept „împrejurare excepțională”. În acest caz, obligarea la plată a TAS ar trebui confirmată, din moment ce numai întârzierea de 19 minute după închiderea ușilor din cauza condițiilor meteorologice ar putea fi luată în considerare, lăsând să subziste o întârziere de mai mult de 3 ore imputabilă TAS.
- 11 Potrivit instanței de trimitere, pe de o parte, serviciul de încărcare a bagajelor ar putea fi considerat inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian, în sensul jurisprudenței Curții, în măsura în care servește în mod direct la executarea prestației de transport datorate pasagerilor de operatorul de transport aerian vizat, independent de faptul că prestarea acestui serviciu revine administratorului aeroportului. Pe de altă parte, ar putea rezulta tocmai din faptul că serviciul menționat este asigurat de acest administrator, iar nu de respectivul operator de transport însuși sau de un prestator de servicii desemnat de acesta, că lipsa personalului de încărcare ar trebui considerată ca reprezentând o „cauză externă” care scapă de sub controlul operatorului de transport menționat și care a afectat activitatea normală a acestuia din urmă, ceea ce ar justifica exonerarea sa de obligația de compensare. Astfel, această instanță precizează că, în Germania, acest serviciu este asigurat, în principiu, de o întreprindere aeroportuară, chiar dacă legislația germană prevede că utilizatorii unui aeroport pot de asemenea fie să efectueze ei înșiși serviciile de handling la sol, fie să asigure efectuarea lor de către un prestator pe care îl aleg.
- 12 În aceste condiții, Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 5 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că o lipsă de personal al administratorului 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 [dispoziției menționate] poate fi avută în vedere numai în cazul în care motivul lipsei de personal reprezintă o împrejurare excepțională în sensul [aceleiași] dispoziții?”

Cu privire la admisibilitatea cererii de decizie preliminară

- 13 Flightright invocă inadmisibilitatea cererii de decizie preliminară, în măsura în care aceasta din urmă nu ar cuprinde o informație necesară pentru a putea răspunde la întrebarea preliminară, și anume dacă TAS exercită un control asupra administratorului aeroportului Köln-Bonn, responsabil cu operațiunile de încărcare a bagajelor în avioane, ca urmare a raportului contractual dintre acestea.

- 14 Trebuie amintit că, în temeiul unei jurisprudențe constante a Curții, numai instanța națională care este sesizată cu soluționarea litigiului și care trebuie să își asume răspunderea pentru hotărârea judecătorească ce urmează a fi pronunțată are competența să aprecieze, luând în considerare particularitățile cauzei, atât necesitatea unei decizii preliminare pentru a fi în măsură să pronunțe propria hotărâre, cât și relevanța întrebărilor pe care le adresează Curții, care beneficiază de o prezumție de relevanță. Prin urmare, în cazul în care întrebarea adresată privește interpretarea sau validitatea unei norme de drept al Uniunii, Curtea este, în principiu, obligată să se pronunțe, cu excepția cazului în care este evident că interpretarea solicitată nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică sau atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt și de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebarea menționată (Hotărârea din 22 februarie 2024, Unedic, C-125/23, EU:C:2024:163, punctul 35).
- 15 În speță, deși este adevărat că instanța de trimitere nu precizează în cererea sa de decizie preliminară dacă TAS exercită sau nu un control efectiv asupra administratorului aeroportului din Köln-Bonn, aceasta nu împiedică totuși Curtea să răspundă în mod util la întrebarea preliminară, ținând seama de aceste două posibilități.
- 16 Rezultă că cererea de decizie preliminară este admisibilă.

Cu privire la întrebarea preliminară

- 17 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că faptul că personalul administratorului aeroportului responsabil cu operațiunile de încărcare a bagajelor în avioane este în număr insuficient poate constitui o „împrejurare excepțională” în sensul acestei dispoziții.
- 18 În această privință, trebuie amintit, mai întâi, că articolele 5 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004, citite în lumina principiului egalității de tratament, trebuie interpretate în sensul că pasagerii zborurilor întârziate pot, pe de o parte, să fie asimilați pasagerilor zborurilor anulate în vederea aplicării dreptului la compensație prevăzut la articolul 7 alineatul (1) din acest regulament și, pe de altă parte, să invoce acest drept la compensație atunci când suportă, ca urmare a întârzierii unui zbor, o pierdere de timp egală sau mai mare de 3 ore, cu alte cuvinte atunci când ajung la destinația lor finală cu 3 ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian (Hotărârea din 25 ianuarie 2024, Laudamotion și Ryanair, C-54/23, EU:C:2024:74, punctul 19, precum și jurisprudența citată).
- 19 Astfel, în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, pasagerii vizați de un zbor cu o întârziere de 3 ore sau mai mult la sosirea la destinația sa finală au dreptul la o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) din acest regulament, cu excepția cazului în care au fost informați în prealabil despre o asemenea întârziere în termenele prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din regulamentul menționat.
- 20 Cu toate acestea, o asemenea întârziere nu dă dreptul la o compensație în favoarea pasagerilor în cazul în care operatorul efectiv de transport aerian poate face dovada că întârzierea prelungită este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor

măsurilor posibile în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 [Hotărârea din 7 iulie 2022, SATA International – Azores Airlines (Deficiență privind sistemul de realimentare cu combustibil), C-308/21, EU:C:2022:533, punctul 19 și jurisprudența citată].

- 21 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, noțiunea de „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, desemnează evenimente care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat 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 [Hotărârea din 11 mai 2023, TAP Portugal (Decesul copilotului), C-156/22-C-158/22, EU:C:2023:393, punctul 18 și jurisprudența citată].
- 22 În speță, deși întârzierea de peste 3 ore constatată la sosirea zborului în cauză se datorează mai multor motive, întrebarea preliminară privește exclusiv întârzierea legată de insuficiența personalului afectat de administratorul aeroportului la încărcarea bagajelor.
- 23 În primul rând, în ceea ce privește condiția potrivit căreia evenimentul în cauză nu trebuie să fie, prin natura sau prin originea sa, inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat, Curtea a statuat, în ceea ce privește operațiunile de realimentare cu combustibil a unei aeronave, că, chiar dacă aceste operațiuni intră, în principiu, în sfera exercitării normale a activității operatorului de transport aerian, îndeplinește această condiție o problemă survenită în cadrul operațiunilor menționate care rezultă dintr-o deficiență generalizată privind sistemul de aprovizionare cu combustibil gestionat de aeroport, din moment ce un asemenea eveniment nu poate fi considerat intrinsec legat de funcționarea aeronavei care a efectuat un zbor întârziat [a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 iulie 2022, SATA International – Azores Airlines (Deficiență privind sistemul de realimentare cu combustibil), C-308/21, EU:C:2022:533, punctele 22 și 23].
- 24 Revine instanței de trimitere sarcina de a aprecia, având în vedere împrejurările cauzei principale, dacă, în speță, deficiențele constatate la operațiunile de încărcare a bagajelor trebuie considerate generalizate, în sensul jurisprudenței menționate la punctul anterior. Dacă aceasta ar fi situația, asemenea deficiențe nu ar fi, așadar, susceptibile să constituie, prin natura sau prin originea lor, un eveniment inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat.
- 25 În al doilea rând, în ceea ce privește condiția potrivit căreia evenimentul în cauză trebuie să scape de sub controlul efectiv al operatorului efectiv de transport aerian vizat, trebuie amintit că evenimentele a căror origine este „internă” trebuie distinse de cele a căror origine este „externă” acestui operator de transport aerian. Intră astfel în sfera acestei noțiuni, în contextul apariției unor evenimente așa-numite „externe”, cele care 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. Această situație se regăsește în special atunci când sistemul de alimentare cu combustibil al unui aeroport care este gestionat de administratorul acestuia din urmă sau de un terț se confruntă cu o deficiență generalizată [a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 iulie 2022, SATA International – Azores Airlines (Deficiență privind sistemul de realimentare cu combustibil), C-308/21, EU:C:2022:533, punctele 25 și 26].
- 26 În speță, instanța de trimitere precizează că încărcarea bagajelor în avionul TAS a fost încetinită din cauza insuficienței personalului afectat acestor operațiuni de administratorul aeroportului din Köln-Bonn.

- 27 Revine acestei instanțe sarcina de a aprecia, având în vedere împrejurările cauzei principale, dacă deficiențele constatate la operațiunile de încărcare a bagajelor pe aeroportul din Köln-Bonn au scăpat de sub controlul TAS. În această privință, este necesar să se arate că nu aceasta ar fi situația în special dacă TAS ar fi abilitată să exercite un control efectiv asupra administratorului acestui aeroport.
- 28 În ipoteza în care instanța de trimitere ar aprecia că întârzierea prelungită a zborului în cauză a fost provocată efectiv de împrejurări excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, îi va reveni de asemenea sarcina de a aprecia, având în vedere ansamblul împrejurărilor din litigiul principal și elementele de probă prezentate de operatorul de transport aerian vizat, dacă acesta a demonstrat că împrejurările respective nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile și că a luat măsurile adaptate situației de natură să înlăture consecințele acesteia, fără să accepte sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant [a se vedea în acest sens Hotărârea din 7 iulie 2022, SATA International – Azores Airlines (Deficiență privind sistemul de realimentare cu combustibil), C-308/21, EU:C:2022:533, punctul 27].
- 29 În această privință, ar trebui să se considere că operatorul de transport aerian menționat era în măsură să evite întârzierea constatată la încărcarea bagajelor, de exemplu dacă ar fi putut să recurgă pentru această operațiune la serviciile unui alt prestator, care dispunea de capacități suficiente pentru a furniza aceste servicii fără întârziere, în momentul în care știa sau ar fi trebuit să știe că administratorul aeroportului nu dispunea de asemenea capacități.
- 30 Având în vedere ansamblul motivelor care precedă, este necesar să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că faptul că personalul administratorului aeroportului responsabil cu operațiunile de încărcare a bagajelor în avioane este în număr insuficient poate constitui o „împrejurare excepțională”, în sensul acestei dispoziții. Cu toate acestea, pentru a se exonera de obligația de compensare a pasagerilor prevăzută la articolul 7 din acest regulament, operatorul de transport aerian al cărui zbor a avut o întârziere prelungită ca urmare a unei asemenea împrejurări excepționale este obligat să demonstreze că această împrejurare nu a putut fi evitată în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile și că a luat măsurile adaptate situației de natură să înlăture consecințele acesteia.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 31 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 noua) 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

faptul că personalul administratorului aeroportului responsabil cu operațiunile de încărcare a bagajelor în avioane este în număr insuficient poate constitui o „împrejurare excepțională”, în sensul acestei dispoziții. Cu toate acestea, pentru a fi exonerat de obligația de compensare a pasagerilor prevăzută la articolul 7 din acest regulament, operatorul de transport aerian al cărui zbor a avut o întârziere prelungită ca urmare a unei asemenea împrejurări excepționale este obligat să demonstreze că această împrejurare nu a putut fi evitată în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile și că a luat măsurile adaptate situației de natură să înlăture consecințele acesteia.

Semnături