



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA TRIBUNALULUI (Camera a cincea în complet de cinci judecători)

21 ianuarie 2026*

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Compensatie pentru pasageri în cazul întârzierii prelungite sau a anulării zborurilor – Exonerare – Împrejurări excepționale – Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Decizie de gestionare a traficului aerian – Alocarea sloturilor orare de plecare întârziate din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile – Posibilitatea invocării în cazul unui zbor ulterior celui afectat de apariția unei împrejurări excepționale”

În cauza T-134/25,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunalul Districtual al orașului Varșovia, Polonia), prin decizia din 21 noiembrie 2024, primită de Curte la 12 februarie 2025, în procedura

D S.A.

împotriva

P S.A.,

TRIBUNALUL (Camera a cincea în complet de cinci judecători),

compus din domnul M. Sampol Pucurull, președinte, doamna T. Pynnä (raportoare), domnul J. Laitenberger, doamna M. Stancu și domnul W. Valasidis, judecători,

avocat general: domnul J. Martín y Pérez de Nanclares,

grefier: domnul V. Di Bucci,

având în vedere transmiterea cererii preliminare Tribunalului de către Curte la 25 februarie 2025, în temeiul articolului 50b al treilea paragraf din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene,

având în vedere domeniul prevăzut la articolul 50b primul paragraf litera (e) din Statutul Curții de Justiție a Uniunii Europene și lipsa unei chestiuni independente de interpretare în sensul articolului 50b al doilea paragraf din statutul menționat,

având în vedere faza scrisă a procedurii,

* Limba de procedură: polona.

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru D, de P. P. Gad, adwokat;
- pentru P, de E. Uznańska, adwokatką;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna și D. Lutostańska, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de B. Sasinowska și N. Yerrell, în calitate de agenți,

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, rectificări 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 D S.A., o societate comercială, pe de o parte, și P S.A., o societate de transport aerian, pe de altă parte, în legătură cu refuzul acesteia din urmă de a despăgubi o pasageră al cărei zbor a avut o întârziere prelungită și care și-a cesionat societății D dreptul la o compensație forfetară.

Cadrul juridic

- 3 Considerentele (1), (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 au următorul cuprins:
 - „(1) Măsurile adoptate de [Uniune] în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor. De asemenea, ar trebui să se ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.
 - [...]
 - (14) În conformitate cu Convenția de la Montreal, 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 Articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004 prevede următoarele:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasager[ii] în cauză trebuie:

[...]

(c) să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [cazului] în care [...] sunt informați despre această anulare [...]

[...]

(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 Articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede următoarele:

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

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

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

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

[...]”

Litigiul principal și întrebările preliminare

6 A a fost pasageră a zborului LO 6110 Izmir-Varșovia din 25 iulie 2023.

7 Aeronava care trebuia să efectueze zborul LO 6110 urma să decoleze la ora 18.20 UTC de pe aeroportul din Izmir (Turcia) și să aterizeze la ora 21.10 UTC în Varșovia.

8 În realitate, zborul LO 6110 a decolat la ora 21.40 UTC și a aterizat a doua zi la ora 00.17 UTC, mai precis cu o întârziere la sosire de peste trei ore.

- 9 Zborul LO 6110 a fost precedat de zborul LO 6111, care a fost efectuat cu aceeași aeronavă în cadrul unei „rotații”. Aeronava care trebuia să efectueze zborul LO 6111 urma să decoleze de la Katowice (Polonia) la ora 14.55 UTC și să aterizeze la Izmir la ora 17.20 UTC. La ora 12.55 UTC, operatorul de transport aerian în cauză a primit din partea serviciilor de control al traficului aerian un mesaj de alocare a sloturilor (Slot Allocation Message, SAM) conform căruia zborului LO 6111 i-a fost atribuit în final un slot pentru plecare la ora 16.30. Această decizie de alocare a avut la origine o măsură de gestionare a fluxurilor de trafic aerian (Air Traffic Flow Management, ATFM) referitoare la restricțiile din spațiul aerian al Ungariei și al României aplicate din cauza condițiilor meteorologice nefavorabile. La ora 15.04 UTC, același operator de transport a trimis un mesaj prin care semnala că este pregătit să efectueze zborul (Ready to depart, REA), solicitând autorizația de a decola mai devreme. Acest mesaj nu a determinat însă nici serviciile de control al traficului aerian să își modifice decizia de alocare a slotului și nici nu a avut ca efect să permită plecarea zborului LO 6111 mai devreme. În cele din urmă, aeronava a decolat la ora 16.02 UTC și a aterizat la ora 18.32 UTC, mai precis cu o întârziere la sosire de 1 oră și 12 minute.
- 10 După aterizarea la Izmir, s-a constatat o defecțiune tehnică la aeronavă. Repararea acesteia a durat 2 ore și 8 minute.
- 11 La 26 iulie 2023, D a dobândit de la pasagera A a zborului LO 6110 dreptul acesteia la o compensație forfetară.
- 12 În fața instanței de trimitere, Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunalul Districtual al orașului Varșovia, Polonia), D a solicitat societății P, operatorul de transport aerian care a efectuat zborul LO 6110, plata unei sume de 400 de euro, majorată cu dobânzi de întârziere legale începând de la 17 august 2023 și până la data plății.
- 13 Instanța de trimitere constată că, în cazul în care pierderea de timp rezultată din măsurile de gestionare a fluxurilor de trafic aerian impuse operatorului de transport în cauză ar trebui dedusă din durata totală a întârzierii, zborul LO 6110 ar avea o întârziere de mai puțin de trei ore. Ea ridică însă problema posibilității de a califica deciziile referitoare la alocarea sloturilor orare întârziate, precum cele în discuție în cauza principală, drept „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 14 Potrivit instanței de trimitere, pare posibil să se considere că, întrucât deciziile de gestionare a traficului aerian sunt curente și indisolubile de traficul aerian, ele nu constituie, în principiu, „împrejurări excepționale”, în condițiile în care operatorul de transport în cauză este obligat în același timp să se conformeze instrucțiunilor serviciilor de gestionare a traficului aerian, inclusiv atunci când aceste servicii amână ora de decolare a unei aeronave prevăzută inițial printr-o decizie de gestionare a traficului aerian care are legătură cu un zbor anterior din cadrul rotației.
- 15 În aceste condiții, Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie (Tribunalul Districtual al orașului Varșovia) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că orice decizie de gestionare a traficului aerian, indiferent de durata acesteia, chiar dacă nu determină ea însăși o întârziere de cel puțin trei ore, constituie o împrejurare excepțională?

2) În cazul în care nu orice decizie de gestionare a traficului aerian constituie o împrejurare excepțională, instanța națională trebuie să examineze care a fost temeiul deciziei de gestionare a traficului aerian, de exemplu condițiile meteorologice nefavorabile care au condus la reducerea capacității sectoarelor pe rută, fiind astfel competentă să aprecieze dacă aceasta constituia o împrejurare excepțională?

3) În cazul în care zborul unui pasager are o întârziere mai mare de trei ore, inclusiv ca urmare a unei decizii de gestionare a traficului aerian impuse zborului imediat anterior zborului pasagerului din cauza capacității limitate a sectorului pe ruta de zbor ca urmare a condițiilor meteorologice nefavorabile, această decizie de gestionare a traficului aerian constituie o împrejurare excepțională?

4) În această situație, decizia de gestionare a traficului aerian trebuie să se refere exact la zborul întârziat sau poate să se refere la un zbor anterior din cadrul rotației?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima și la a doua întrebare

- 16 Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că orice decizie de gestionare a traficului aerian, indiferent de durata acesteia sau de motivele care au stat la baza sa, constituie o „împrejurare excepțională” și, în caz contrar, dacă trebuie să se țină seama de motivul unei decizii de gestionare a traficului aerian pentru a aprecia dacă este vorba despre o „împrejurare excepțională”.
- 17 Pentru a răspunde la aceste întrebări, trebuie să se stabilească, în primul rând, dacă orice decizie de gestionare a traficului aerian constituie o „împrejurare excepțională”.
- 18 În această privință, trebuie amintit de la bun început că pasagerii zborurilor întârziate pot fi asimilați pasagerilor zborurilor anulate în vederea aplicării dreptului la compensație și pot invoca astfel dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din Regulament nr. 261/2004 atunci când suportă, ca urmare a întârzierii unui zbor, o pierdere de timp egală cu sau mai mare de trei ore, și anume atunci când ajung la destinația lor finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian respectiv [a se vedea Hotărârea din 13 iunie 2024, D. (Viciu de concepție la motor), C-411/23, EU:C:2024:498, punctul 24 și jurisprudența citată].
- 19 Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, interpretat în lumina considerentelor (14) și (15) ale acestuia, exonerează operatorul de transport aerian de obligația sa de compensare în cazul în care acesta poate face dovada că anularea sau întârzierea prelungită este cauzată de „împrejurări excepționale” care nu au putut fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate [a se vedea Hotărârea din 13 iunie 2024, D. (Viciu de concepție la motor), C-411/23, EU:C:2024:498, punctul 25 și jurisprudența citată].
- 20 Întrucât articol 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 constituie o derogare de la principiul dreptului la compensație al pasagerilor și ținând seama de obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 261/2004, care, după cum reiese din considerentul (1) al regulamentului, este de a se asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor, noțiunea de „împrejurări excepționale”, în

sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte [a se vedea Hotărârea din 13 iunie 2024, D. (Viciu de concepție la motor), C-411/23, EU:C:2024:498, punctul 26 și jurisprudența citată].

- 21 În această privință, trebuie amintit că 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 în cauză 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 [a se vedea Hotărârea din 13 iunie 2024, D. (Viciu de concepție la motor), C-411/23, EU:C:2024:498, punctul 27 și jurisprudența citată].
- 22 În plus, Curtea a avut deja ocazia să precizeze că nici măcar împrejurările menționate în considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004 ca exemple de împrejurări care pot constitui „împrejurări excepționale” (instabilitate politică, condiții meteorologice, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute, greve) nu sunt în mod necesar și automat cauze de exonerare pentru obligația de compensare a pasagerilor afectați de anularea unui zbor prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 și că, în consecință, trebuie să se aprecieze de la caz la caz dacă acestea îndeplinesc cele două condiții cumulative amintite la punctul 21 de mai sus (a se vedea Hotărârea din 17 aprilie 2018, Krüsemann ș.a., C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17 și C-290/17-C-292/17, EU:C:2018:258, punctul 34 și jurisprudența citată).
- 23 Rezultă că jurisprudența amintită la punctele 20-22 de mai sus, potrivit căreia noțiunea de „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte și potrivit căreia condițiile cumulative care trebuie îndeplinite pentru ca evenimentele să poată fi calificate drept „împrejurări excepționale” trebuie să facă obiectul unei aprecieri de la caz la caz, exclude posibilitatea ca orice decizie de gestionare a traficului aerian să constituie o „împrejurare excepțională”.
- 24 Această constatare nu este repusă în discuție de considerentul (15) al Regulamentului nr. 261/2004, care enunță 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”. Astfel, după cum au arătat D și Comisia Europeană în observațiile lor scrise, este posibil ca operatorul de transport aerian însuși să fi contribuit la adoptarea anumitor decizii de gestionare a traficului aerian.
- 25 Rezultă că nu orice decizie de gestionare a traficului aerian constituie în sine o „împrejurare excepțională”.
- 26 Prin urmare, trebuie să se aprecieze, în al doilea rând, dacă și în ce măsură o decizie de gestionare a traficului aerian poate constitui o „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, astfel cum a fost interpretat de Curte în jurisprudența sa amintită la punctul 21 de mai sus.
- 27 *Primo*, este necesar să se determine dacă o decizie de gestionare a traficului aerian este susceptibilă să constituie, prin natura sau prin originea sa, un eveniment care nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză.

- 28 În această privință, este necesar să se arate că, prin definiție, o decizie de gestionare a traficului aerian nu poate fi considerată ca fiind legată intrinsec de funcționarea aeronavei care a efectuat zborul întârziat (a se vedea în acest sens și prin analogie Hotărârea din 26 iunie 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punctul 18). În plus, o asemenea decizie nu face parte din activitatea operatorului de transport aerian în cauză, ci ține de activitățile și de competența serviciilor de gestionare a traficului aerian.
- 29 Prin urmare, o asemenea împrejurare nu poate fi considerată inerentă, prin natura sau prin originea sa, exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză.
- 30 *Secundo*, este necesar să se aprecieze dacă trebuie să se considere că o decizie de gestionare a traficului aerian constituie un eveniment care scapă în întregime de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian vizat, și anume un eveniment asupra căruia operatorul de transport menționat nu are niciun control (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 36).
- 31 În această privință, reiese din jurisprudența Curții referitoare la noțiunea de „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, că evenimentele a căror origine este „internă” trebuie diferențiate de cele a căror origine este „externă” operatorului de transport aerian, numai acestea din urmă fiind susceptibile să scape de sub controlul efectiv al acestui operator de transport. Intră în sfera noțiunii de „evenimente de origine externă” 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 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 [a se vedea Hotărârea din 13 iunie 2024, D. (Viciu de concepție la motor), C-411/23, EU:C:2024:498, punctul 38 și jurisprudența citată].
- 32 Intră astfel în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale”, în contextul apariției unor asemenea evenimente „externe”, coliziunea dintre o aeronavă și o pasăre, deteriorarea unei anvelope a aeronavei din cauza unui corp străin, precum un deșeu mobil care se afla pe pista unui aeroport, prezența de combustibil pe pista unui aeroport, care a determinat închiderea acesteia, coliziunea dintre profundorul unei aeronave în poziția de staționare și dispozitivul winglet al aeronavei unei alte companii aeriene, cauzată de deplasarea acestei aeronave, dar și un viciu ascuns de fabricație sau acte de sabotaj ori de terorism (a se vedea Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 40 și jurisprudența citată).
- 33 În ceea ce privește deciziile de gestionare a traficului aerian, trebuie să se considere că, sub rezerva ca operatorul de transport aerian în cauză să nu fi contribuit la adoptarea acestor decizii, ele scapă de sub controlul său efectiv, în măsura în care gestionarea traficului aerian nu este nicidecum de competența operatorului de transport aerian respectiv, iar deciziile de gestionare a traficului aerian adoptate de serviciile competente constituie fapta unui terț și ele se impun operatorului de transport aerian în cauză (a se vedea în acest sens și prin analogie Hotărârea din 26 iunie 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punctul 20). Astfel, acesta este obligat să li se conformeze, chiar și atunci când este pregătit să efectueze zborul, cum era cazul în litigiul principal.
- 34 În acest context, împrejurarea relevantă nu este motivul deciziei de gestionare a traficului aerian (și anume, în cauza principală, condiții meteorologice nefavorabile care au redus capacitatea sectoarelor pe ruta de zbor), ci însăși această decizie, în măsura în care ea este cea care afectează, în mod extern, executarea zborului prevăzut.

- 35 În schimb, în cazul în care operatorul de transport aerian însuși a contribuit la luarea unei decizii de gestionare a traficului aerian, cum ar fi situația în care ar fi solicitat alocarea unui nou slot ca urmare a propriei indisponibilități operaționale (a se vedea punctul 24 de mai sus), decizia menționată nu poate fi calificată drept „eveniment de origine externă”.
- 36 Rezultă că o decizie de gestionare a traficului aerian poate constitui o „împrejurare excepțională”, independent de motivul care stă la baza acesteia, dacă se stabilește că decizia respectivă scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian în cauză, în special atunci când se poate exclude că operatorul de transport menționat a contribuit la adoptarea acestei decizii, aspect a cărui verificare revine instanței de trimitere.
- 37 În al treilea și ultimul rând, trebuie să se stabilească dacă o decizie de gestionare a traficului aerian poate constitui o „împrejurare excepțională” chiar dacă nu determină, în sine, o întârziere de cel puțin trei ore.
- 38 În această privință, rezultă din jurisprudență că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestui regulament, trebuie interpretat în sensul că, în ipoteza unei întârzieri la sosirea zborului egală cu sau mai mare de trei ore ce își are originea nu numai într-o împrejurare excepțională, care nu ar fi putut să fie evitată prin măsuri adaptate situației și care a făcut obiectul, din partea operatorului de transport aerian, tuturor măsurilor rezonabile care pot să prevină consecințele acesteia, ci și într-o altă împrejurare care nu intră în această categorie, întârzierea imputabilă acestei prime împrejurări trebuie dedusă din timpul total de întârziere la sosirea zborului vizat pentru a aprecia dacă întârzierea la sosirea acestui zbor trebuie să facă obiectul compensației prevăzute la articolul 7 din acest regulament (Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 54).
- 39 Jurisprudența amintită la punctul 38 de mai sus implică faptul că un eveniment poate constitui o „împrejurare excepțională” chiar dacă nu a determinat în sine o întârziere de cel puțin trei ore.
- 40 Rezultă că o decizie de gestionare a traficului aerian poate constitui o „împrejurare excepțională” chiar dacă nu determină, în sine, o întârziere de cel puțin trei ore.
- 41 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la prima și la a doua întrebare că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o decizie de gestionare a traficului aerian poate constitui o „împrejurare excepțională”, în sensul acestei dispoziții, independent de durata întârzierii pe care o determină și de motivul care stă la baza sa, dacă se stabilește că această decizie scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian în cauză, în special atunci când se poate exclude că operatorul de transport menționat a contribuit la adoptarea deciziei, aspect a cărui verificare revine instanței de trimitere.

Cu privire la a treia și la a patra întrebare

- 42 Prin intermediul celei de a treia și al celei de a patra întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă, pentru a putea constitui o „împrejurare excepțională”, decizia de gestionare a traficului aerian trebuie să privească un zbor întârziat efectiv sau dacă aceasta poate să privească și un zbor anterior din cadrul rotației.

- 43 În această privință, reiese din jurisprudență că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că, pentru a se exonera de obligația de compensare a pasagerilor în caz de întârziere prelungită sau de anulare a unui zbor, un operator de transport aerian se poate prevala 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 și întârzierea sau anularea zborului ulterior, aspect a cărui apreciere revine instanței de trimitere, ținând seama în special de modul de exploatare a aeronavei în discuție de către operatorul de transport aerian în cauză (Hotărârea din 11 iunie 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 55, și Hotărârea din 22 aprilie 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punctul 57).
- 44 În plus, în ceea ce privește deciziile de gestionare a traficului aerian, trebuie să se observe, asemenea Comisiei, că considerentul (15) al Regulamentului nr. 261/2004, care enunță „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 [...] [a] unuia sau mai multor zboruri”, impune ca decizia de gestionare a traficului aerian să privească o anumită aeronavă, iar nu un anumit zbor.
- 45 În aceste condiții, 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, dacă se stabilește totodată că această decizie scapă de sub controlul său efectiv, un operator de transport aerian se poate prevala cu titlu de „împrejurare excepțională”, în sensul acestei dispoziții, de o decizie de gestionare a traficului aerian 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 și întârzierea sau anularea zborului pe care l-a efectuat ulterior, aspect a cărui apreciere revine instanței de trimitere, ținând seama în special de modul de exploatare a aeronavei în cauză de către operatorul de transport respectiv.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 46 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 Tribunalului, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive,

TRIBUNALUL (Camera a cincea în complet de cinci judecători)

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**

trebuie interpretat în sensul că

o decizie de gestionare a traficului aerian poate constitui o „împrejurare excepțională”, în sensul acestei dispoziții, independent de durata întârzierii pe care o determină și de motivul care stă la baza sa, dacă se stabilește că această decizie scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian în cauză, în special atunci când se poate exclude că operatorul de transport menționat a contribuit la adoptarea deciziei, aspect a cărui verificare revine instanței de trimitere.

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

trebuie interpretat în sensul că,

dacă se stabilește totodată că această decizie scapă de sub controlul său efectiv, un operator de transport aerian se poate prevala cu titlu de „împrejurare excepțională”, în sensul acestei dispoziții, de o decizie de gestionare a traficului aerian 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 și întârzierea sau anularea zborului pe care l-a efectuat ulterior, aspect a cărui apreciere revine instanței de trimitere, ținând seama în special de modul de exploatare a aeronavei în cauză de către operatorul de transport respectiv.

Sampol Pucurull

Pynnä

Laitenberger

Stancu

Valasidis

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 21 ianuarie 2026.

Semnături