



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

4 aprilie 2019 *

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 5 alineatul (3) – Compensarea pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor – Întindere – Exonerare de obligația de compensare – Noțiunea de «împrejurări excepționale» – Deteriorarea unei anvelope a unei aeronave din cauza unui obiect străin prezent pe pista unui aeroport”

În cauza C-501/17,

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 25 iulie 2017, primită de Curte la 18 august 2017, în procedura

Germanwings GmbH

împotriva

Wolfgang Pauels,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul M. Vilaras, președintele Camerei a patra, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a treia, și domnii J. Malenovský, L. Bay Larsen, M. Safjan și D. Šváby (raportor), judecători,

avocat general: domnul E. Tanchev,

grefier: domnul D. Dittert, șef de unitate,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 17 septembrie 2018,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Germanwings GmbH, de W. Bloch și de Y. Pochyla, Rechtsanwälte;
- pentru domnul Pauels, de E. Stamer și de M. Hofmann, Rechtsanwälte;
- pentru guvernul german, de T. Henze, de J. Möller, de M. Hellmann, de M. Kall, de J. Techert și de A. Berg, în calitate de agenți;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;

* Limba de procedură: germana.

– pentru Comisia Europeană, de K. Simonsson, de B. Bertelmann și de K.-Ph. Wojcik, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 22 noiembrie 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 Wolfgang Pauels, pe de o parte, și Germanwings GmbH, 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

- 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 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 alineatele (1) și (3) 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, cu excepția 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 cel târziu cu 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 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) litera (a):

„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 întrebarea preliminară

- 6 Domnul Pauels a efectuat, la Germanwings, o rezervare pentru un zbor cu plecare din Dublin (Irlanda) și cu destinația Düsseldorf (Germania).
- 7 Acest zbor a fost efectuat la 28 august 2015 cu o întârziere la sosire de 3 ore și 28 de minute.
- 8 Germanwings a refuzat să admită cererea de acordare a unei compensații formulată de domnul Pauels pentru motivul că întârzierea zborului în discuție era cauzată de o „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, care o exonera de obligația de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) din acest regulament.
- 9 În această privință, Germanwings susține că întârzierea este cauzată de descoperirea, în timpul pregătirilor zborului în cauză, a unui șurub într-una din anvelopele aeronavei care operează acest zbor, care a impus înlocuirea anvelopei respective.
- 10 Sesizat de domnul Pauels, Amtsgericht Köln (Tribunalul Districtual din Köln, Germania) a obligat Germanwings să îi plătească acestuia suma de 250 de euro, majorată cu dobânzi, considerând că deteriorarea anvelopei unei aeronave din cauza unui șurub aflat pe pista unui aeroport constituie o împrejurare inerentă exercitării normale a activității operatorului de transport aerian, care poate fi controlată în mod efectiv de acesta. În susținerea deciziei sale, Amtsgericht Köln (Tribunalul Districtual din Köln) a adăugat că analiza sa este de asemenea conformă cu voința legiuitorului, după cum rezultă din existența unui control al pistei și din obligația legală de a-l efectua.
- 11 Germanwings a declarat apel împotriva acestei decizii la Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln). Ea consideră că Amtsgericht Köln (Tribunalul Districtual din Köln) a extins în mod excesiv sfera elementelor aflate sub controlul său. În această privință, Germanwings susține că utilizarea pistelor unui aeroport ține de traficul aerian în general, iar nu de o activitate a operatorului de transport aerian în particular. Aceasta consideră că nici curățarea pistelor nu se încadrează în misiunile operatorului de transport aerian și nu intră sub controlul acestuia din urmă.

- 12 Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln) consideră că soluționarea litigiului depinde de aspectul dacă, în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, interpretat în lumina considerentului (14) al acestuia, deteriorarea unei anvelope din cauza prezenței unui șurub pe piste face sau nu face parte din exercitarea normală a activității operatorului de transport aerian în cauză și, având în vedere natura sau originea sa, nu intră efectiv sub controlul acestuia.
- 13 Landgericht Köln arată că a considerat în mai multe proceduri anterioare că deteriorarea anvelopei unei aeronave din cauza prezenței unor cuie sau a altor obiecte similare pe pistă constituie o „împrejurare excepțională” în măsura în care prezența unor astfel de corpuri străine constituie un risc care nu poate fi controlat de operatorul de transport aerian și, prin urmare, un eveniment care survine din exterior, spre deosebire de defectarea prematură a anumitor componente ale unei aeronave, în pofida unor lucrări de întreținere periodice.
- 14 Acesta menționează însă jurisprudența altor instanțe în sens contrar, în special ca urmare a Ordonanței din 14 noiembrie 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), considerând totodată că deteriorarea unei anvelope a unei aeronave din cauza prezenței unor corpuri străine pe pistă nu poate fi asimilată unei coliziuni cu o pasarelă de îmbarcare, astfel cum este avută în vedere în această ordonanță, și ar trebui să fie asimilată mai degrabă unei coliziuni cu păsări, astfel cum este avută în vedere în Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342). În această privință, Landgericht Köln subliniază că curățarea pistelor ține de securitatea aeroportului, iar nu de responsabilitatea operatorului de transport aerian.
- 15 Prin urmare, acesta consideră că este necesar să adreseze o întrebare Curții, arătând totodată că, dacă ar trebui reținută, în speță, calificarea drept „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, aceasta ar presupune din partea sa o cercetare suplimentară.
- 16 În aceste condiții, Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Deteriorarea anvelopei unei aeronave din cauza unui șurub aflat pe pista de decolare sau de aterizare (deteriorare cauzată de un corp străin) este o «împrejurare excepțională» în sensul articolului 5 alineatul (3) din [Regulamentul (CE) nr. 261/2004]?”

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, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că deteriorarea unei anvelope a unei aeronave din cauza unui obiect străin, precum un deșeu mobil, prezent pe pista unui aeroport intră în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale”, în sensul acestei dispoziții.
- 18 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 Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 19, precum și jurisprudența citată).
- 19 Potrivit considerentelor (14) și (15), precum și articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, astfel cum sunt interpretate de Curte, 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 au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor

măsurilor rezonabile (a se vedea Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 20, precum și jurisprudența citată), 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 momentul relevant (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctele 29 și 34).

- 20 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 vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 23, precum și Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 22), aceste două condiții fiind cumulative (Hotărârea din 17 aprilie 2018, Krüsemann și alții, 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).
- 21 În ceea ce privește aspectul dacă deteriorarea anvelopelor unei aeronave, care constituie elemente indispensabile funcționării acesteia, poate fi calificată drept „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie înainte de toate să se constate că defectarea prematură, chiar inopinantă, a anumitor componente ale unei aeronave în particular constituie, în principiu, un eveniment legat în mod intrinsec de sistemul de funcționare al acesteia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punctele 41 și 42, precum și Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 23).
- 22 Astfel, operatorii de transport aerian se confruntă în mod obișnuit cu asemenea defecțiuni, ținând seama de condițiile specifice în care se efectuează transportul aerian și de gradul de complexitate tehnologică a aeronavelor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 24, Ordonanța din 14 noiembrie 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, punctul 19, precum și Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punctele 37 și 42).
- 23 În această privință, este cert că anvelopele aeronavelor constituie elemente supuse, cu ocazia decolărilor și a aterizărilor, unor constrângeri considerabile și sunt, așadar, expuse unui risc permanent de deteriorare, care justifică controale de securitate periodice extrem de stricte, ce fac parte dintre condițiile curente de exploatare ale întreprinderilor de transport aerian.
- 24 În aceste condiții, atunci când defecțiunea în cauză își are originea exclusivă în coliziunea cu un obiect străin, aspect care trebuie dovedit de operatorul de transport aerian, această defecțiune nu poate fi considerată legată în mod intrinsec de sistemul de funcționare al aparatului.
- 25 Este cazul, în special, al deteriorării unei aeronave provocate de coliziunea dintre aceasta și o pasăre (Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 24), precum și, la fel ca în cauza principală, al deteriorării unei anvelope din cauza unui obiect străin, cum ar fi un deșeu mobil, prezent pe pista aeroportului.
- 26 Prin urmare, defecțiunea unei anvelope care își are originea exclusivă în coliziunea cu un obiect străin prezent pe pista aeroportului nu poate fi considerată inerentă, prin natura sau prin originea sa, exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză. În plus, ținând seama de constrângerile specifice care se impun operatorului de transport aerian în timpul operațiunilor de decolare și de aterizare legate în special de viteza cu care acestea sunt efectuate și de imperativul securității pasagerilor la bord, precum și de faptul că întreținerea pistelor nu este nicidecum de competența acestuia, respectiva împrejurare scapă de sub controlul său efectiv.

- 27 În consecință, o astfel de defecțiune trebuie calificată drept „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 28 După cum reiese din cuprinsul punctului 78 din concluziile domnului avocat general, o astfel de concluzie corespunde obiectivului asigurării unui înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni, urmărit de Regulamentul nr. 261/2004, care, așa cum se specifică în considerentul (1) al acestuia, presupune ca operatorii de transport aerian să nu fie încurajați să se abțină de la adoptarea măsurilor impuse făcând să prevaleze menținerea și punctualitatea zborurilor lor asupra obiectivului privind siguranța acestora din urmă.
- 29 În plus, această concluzie nu poate fi repusă în discuție de soluția reținută în Ordonanța din 14 noiembrie 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), cu ocazia căreia Curtea a declarat că coliziunea dintre o scară mobilă de îmbarcare a unui aeroport și un avion nu poate fi calificată drept „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 30 Astfel, un asemenea dispozitiv este utilizat în mod necesar în contextul unui transport aerian de pasageri, permițându-le să urce și să coboare din avion (Ordonanța din 14 noiembrie 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, punctul 19), iar instalarea unui astfel de dispozitiv este efectuată în mod normal în colaborare cu echipajul avioanelor în cauză. Prin urmare, împrejurarea respectivă nu poate fi considerată nici ca nefiind inerentă exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză, nici în sensul că scapă de sub controlul său efectiv.
- 31 Cu toate acestea, astfel cum s-a amintit la punctul 19 din prezenta hotărâre, în cazul apariției unei „împrejurări excepționale”, operatorul de transport aerian nu este exonerat de obligația sa de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 decât în cazul în care poate face dovada 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 momentul relevant.
- 32 În această privință, din ședință a reieșit că anvelopele aeronavelor fac obiectul unor lucrări de întreținere periodice și al unor proceduri de înlocuire standardizate în cadrul cărora operatorii de transport aerian sunt în măsură să dispună, în aeroporturile pe care le deserveșc, inclusiv în cele care nu constituie sediile lor principale, de contracte de înlocuire a anvelopelor lor încheiate cu societăți de întreținere aeronautică și care le asigură un tratament prioritar în înlocuirea anvelopelor respective.
- 33 Prin urmare, într-o situație precum cea în discuție în litigiul principal, revine operatorului de transport aerian în cauză sarcina de a dovedi că a utilizat toate mijloacele umane sau materiale și mijloacele financiare de care dispunea pentru a evita ca înlocuirea anvelopei deteriorate din cauza unui obiect străin prezent pe pista unui aeroport să conducă la întârzierea prelungită a zborului în cauză, aspect a cărui verificare revine instanței de trimitere.
- 34 În aceste împrejurări, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că deteriorarea unei anvelope a unei aeronave din cauza unui obiect străin, precum un deșeu mobil, prezent pe pista unui aeroport intră în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale”, în sensul acestei dispoziții.

Cu toate acestea, pentru a se exonera de obligația de compensare a pasagerilor prevăzută la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, operatorul de transport aerian al cărui zbor a avut o întârziere prelungită din cauza unei astfel de „împrejurări excepționale” este obligat să demonstreze că a utilizat toate mijloacele umane sau materiale și mijloacele financiare de care dispunea pentru a evita ca înlocuirea anvelopei deteriorate din cauza unui obiect străin, precum un deșeu mobil, prezent pe pista unui aeroport să conducă la respectiva întârziere prelungită a zborului în cauză.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 35 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 treia) 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, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că deteriorarea unei anvelope a unei aeronave din cauza unui obiect străin, precum un deșeu mobil, prezent pe pista unui aeroport intră în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale”, în sensul acestei dispoziții.

Cu toate acestea, pentru a se exonera de obligația de compensare a pasagerilor prevăzută la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, operatorul de transport aerian al cărui zbor a avut o întârziere prelungită din cauza unei astfel de „împrejurări excepționale” este obligat să demonstreze că a utilizat toate mijloacele umane sau materiale și mijloacele financiare de care dispunea pentru a evita ca înlocuirea anvelopei deteriorate din cauza unui obiect străin, precum un deșeu mobil, prezent pe pista unui aeroport să conducă la respectiva întârziere prelungită a zborului în cauză.

Semnături