



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a opta)

7 iulie 2022 \*

„Trimitere preliminară – Transporturi aeriene – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 –  
Compensare și asistență a pasagerilor – Anulare sau întârziere prelungită a zborurilor –  
Articolul 5 alineatul (3) – Exonerare de obligația de compensare – Împrejurări excepționale –  
Deficiență generalizată privind sistemul de alimentare cu combustibil a avioanelor la aeroport”

În cauza C-308/21,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de  
Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4)  
[Tribunalul de Arondisment din Azore (Camera civilă nr. 4 din Ponta Delgada), Portugalia], prin  
decizia din 25 ianuarie 2021, primită de Curte la 14 mai 2021, în procedura

**KU,**

**OP,**

**GC**

împotriva

**SATA International – Azores Airlines SA,**

CURTEA (Camera a opta),

compusă din domnul N. Jääskinen, președinte de cameră, doamna K. Jürimäe (raportoare),  
președinta Camerei a treia, și domnul N. Piçarra, judecător,

avocat general: domnul N. Emiliou,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru guvernul portughez, de P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, A. Luz și P. Pisco Santos,  
în calitate de agenți;

\* Limba de procedură: portugheza.

- pentru guvernul german, de J. Möller, J. Heitz și M. Hellmann, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de L. Santiago de Albuquerque și K. Simonsson, 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, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între KU, OP și GC, pe de o parte, și SATA International – Azores Airlines SA (denumită în continuare „SATA International”), pe de altă parte, în legătură cu dreptul la compensație al pasagerilor în temeiul acestui regulament ca urmare a unei deficiențe generalizate privind sistemul de alimentare cu combustibil al unui aeroport, care a determinat o întârziere mai mare de trei ore sau o anulare a zborului.

### Cadrul juridic

- 3 Considerentele (1), (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 enunță:
  - „(1) Măsurile adoptate de Comunitate 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 pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112)], 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 acest regulament, intitulat „Anularea zborului”, prevede:

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

[...]

(c) să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [situației în care]:

- (i) [...] sunt informați despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută;
- (ii) [...] 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 redirecționare 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) [...] sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirecționare 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 Articolul 7 din regulamentul menționat, intitulat „Dreptul la compensație”, are următorul cuprins:

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

- (a) 250 [de euro] pentru toate zborurile de 1 500 [de] kilometri sau mai puțin;
- (b) 400 [de euro] pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 [de] kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 [de] kilometri;
- (c) 600 [de euro] pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută [din cauza] refuzului la îmbarcare sau anulării zborului.

[...]”

## Litigiul principal și întrebarea preliminară

- 6 GC a cumpărat un bilet pentru zborul S4321, asigurat de SATA International la 10 mai 2017, cu plecare din Lisabona (Portugalia) la ora 12.50 și cu sosire în aceeași zi la aeroportul Ponta Delgada (Insulele Azore, Portugalia) la ora 14.15 (ora locală). GC a ajuns la destinație la ora 19.30, cu alte cuvinte, cu o întârziere de 5 ore și 15 minute față de ora de sosire prevăzută inițial.
- 7 KU a rezervat un zbor cu legătură directă pentru a se deplasa, la 10 mai 2017, de la Lisabona la Santa Maria (Azore, Portugalia) via Ponta Delgada. Acest zbor cu legătură directă, care a făcut obiectul unei rezervări unice, se compunea din două zboruri asigurate de SATA International, și anume zborul S4321 și zborul SP107, a cărui plecare era prevăzută în aceeași zi la ora 18.45 (ora locală). Din cauza întârzierii la sosire a zborului S4321, KU nu s-a putut îmbarca pe zborul SP107 cu destinația Santa Maria.
- 8 OP a cumpărat un bilet pentru zborul S4142, asigurat de SATA International la 10 mai 2017, cu plecare din Pico (Azore, Portugalia) la ora 17.35 și cu sosire la Lisabona la ora 21.05 (ora locală). Întrucât zborul S4142 a fost anulat, OP a fost redirecționat, la 10 mai 2017, pe zborul S4136 cu plecare din Terceira (Azore, Portugalia) la ora 21.25 și având ca destinație Lisabona.
- 9 Întârzierea zborului S4321 și anularea zborului S4142 au fost provocate de o deficiență neașteptată și neprevăzută privind sistemul de alimentare cu combustibil al aeroportului din Lisabona, survenită la 10 mai 2017 începând cu ora 13.19.
- 10 Această deficiență, care a determinat o reorganizare a ansamblului operațiunilor aeriene ale platformei acestui aeroport, a necesitat recurgerea la antrepozitele de combustibil ale aeroporturilor situate în apropiere.
- 11 GC, KU și OP au formulat fiecare, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, o cerere la SATA International pentru a fi despăgubiți pentru prejudiciul pe care l-au suferit, rezultând, pentru primii, dintr-o întârziere mai mare de trei ore și, pentru cel din urmă, din anularea zborului care a determinat și o întârziere de peste trei ore la sosire. SATA International a respins aceste cereri pentru motivul că întârzierile respective nu îi sunt imputabile, ci rezultă dintr-o deficiență privind sistemul de alimentare cu combustibil al aeroportului, de altfel neprevăzută și neașteptată.
- 12 Reclamantii din litigiul principal au formulat atunci o acțiune la Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) [Tribunalul de Arondisment din Azore (Camera civilă nr. 4 din Ponta Delgada), Portugalia]. Această instanță se întreabă dacă deficiența menționată constituie o „împrejurare excepțională”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, care ar permite SATA International să fie exonerată de orice răspundere. Ea ridică în special problema interpretării noțiunii de „împrejurare excepțională”, în sensul dispoziției amintite, atunci când, precum în speță, întârzierea mai mare de trei ore sau anularea unui zbor este cauzată de o deficiență a aprovizionării cu combustibil a aeroportului de origine a zborurilor sau a avionului în cauză, iar acest aeroport este responsabil de gestionarea sistemului de alimentare cu combustibil.
- 13 Amintind jurisprudența Curții, instanța de trimitere ridică problema dacă o situație precum cea descrisă la punctul anterior intră sub incidența noțiunii de „împrejurare excepțională” sau trebuie considerată inerentă exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat, astfel încât acest operator de transport nu ar putea fi exonerat de obligația sa de compensare într-o asemenea situație.

- 14 În aceste condiții, Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) [Tribunalul de Arondisment din Azore (Camera civilă nr. 4 din Ponta Delgada)] a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„O întârziere mai mare de trei ore sau o anulare a zborurilor cauzată de o deficiență privind alimentarea cu combustibil la aeroportul de origine, în cazul în care acest aeroport este responsabil de gestionarea sistemului de alimentare cu combustibil, constituie o «împrejurare excepțională» în sensul și în scopul articolului 5 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004]?”

### **Cu privire la întrebarea preliminară**

- 15 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, atunci când aeroportul de origine al zborurilor sau al avionului în cauză este responsabil de gestionarea sistemului de alimentare cu combustibil a aeronavelor, o deficiență generalizată privind alimentarea cu combustibil poate fi considerată o „împrejurare excepțională” în sensul acestei dispoziții.
- 16 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, în cazul anulării unui zbor, articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că pasagerii în cauză 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 această anulare, cu respectarea termenelor prevăzute la punctele (i)-(iii) ale literei (c) menționate.
- 17 Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, interpretat în lumina considerentelor (14) și (15) ale acestui regulament, exonerează însă operatorul efectiv de transport aerian de această obligație de compensare dacă poate face dovada că anularea este cauzată de „împrejurări excepționale” care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.
- 18 În cazul apariției unor asemenea împrejurări, Curtea a statuat că revine operatorului efectiv de transport aerian sarcina de a 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 zborului în cauză. Nu i se poate însă impune să accepte sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant (Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 22 și jurisprudența citată).
- 19 Pe de altă parte, Curtea a statuat de asemenea că, atunci când pasagerii suferă la sosire o întârziere prelungită a zborului lor, cu alte cuvinte, cu o durată egală sau mai mare de trei ore, aceștia dispun de un drept la compensație în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctele 60 și 61, precum și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctele 34 și 40). Cu toate acestea, o asemenea întârziere nu dă dreptul la o compensație în favoarea pasagerilor dacă operatorul de transport aerian poate face dovada că întârzierea prelungită se datorează unor împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 69, precum și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 40).

- 20 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 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 (Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 23 și jurisprudența citată).
- 21 Prin urmare, în primul rând, trebuie să se stabilească în speță dacă o deficiență generalizată privind alimentarea cu combustibil poate constitui, prin natura sau prin originea sa, un eveniment care nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat atunci când aeroportul de origine al zborurilor sau al avionului în cauză este responsabil de gestionarea sistemului de alimentare cu combustibil.
- 22 Întrucât combustibilul este indispensabil pentru transportul aerian de pasageri, operațiunile de alimentare cu combustibil intră, așadar, în principiu, în sfera exercitării normale a activității operatorului de transport aerian. De asemenea, o problemă tehnică survenită în cadrul unei operațiuni de alimentare desfășurate în colaborare cu personalul operatorului de transport aerian vizat poate constitui un eveniment inerent exercitării normale a acestei activități (a se vedea prin analogie Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 30).
- 23 În schimb, atunci când această problemă privind alimentarea cu combustibil rezultă dintr-o deficiență generalizată privind sistemul de aprovizionare gestionat de aeroport, trebuie diferențiat de ipoteza vizată la punctul anterior, un atare eveniment neputând fi asimilat unei probleme tehnice, prin natura sa circumscrisă unei singure aeronave. Astfel, problema de alimentare menționată nu poate fi considerată ca fiind intrinsec legată de funcționarea aeronavei care ar fi trebuit să efectueze zborul anulat sau care a efectuat zborul întârziat (a se vedea prin analogie Hotărârea din 26 iunie 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, punctul 18). Prin urmare, acest eveniment nu poate constitui, prin natura sau prin originea sa, un eveniment inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat.
- 24 În aceste condiții, întrucât cele două condiții constitutive ale noțiunii de „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 sunt cumulative, trebuie să se stabilească, în al doilea rând, dacă evenimentul respectiv iese în întregime de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian vizat.
- 25 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 efectiv de transport aerian (Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 39). Intră astfel în sfera acestei noțiuni, în contextul apariției unor asemenea evenimente „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 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punctele 40 și 41).

- 26 Așadar, atunci când sistemul de alimentare cu combustibil al unui aeroport este gestionat de acesta din urmă sau de un terț, deficiența generalizată privind alimentarea cu combustibil trebuie considerată un eveniment a cărui origine este externă operatorului de transport aerian și care, prin urmare, iese de sub controlul său efectiv.
- 27 În aceste condiții, după cum rezultă din cuprinsul punctelor 17-19 din prezenta hotărâre, în măsura în care, pentru a se exonera de obligația sa de compensare, operatorul de transport aerian al cărui zbor a suferit o întârziere prelungită sau a fost anulat ca urmare a unei împrejurări excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 interpretat în lumina considerentelor (14) și (15) ale acestui regulament, este obligat să facă dovada că această împrejurare nu ar fi putut fi evitată chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile, iar el a adoptat măsurile adaptate situației de natură să prevină consecințele acesteia, revine instanței de trimitere sarcina de a aprecia, având în vedere ansamblul circumstanțelor din litigiul principal și elementele de probă prezentate de operatorul de transport aerian în cauză, dacă acesta a adoptat, fără să accepte sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant, astfel de măsuri, în special prin punerea în aplicare a tuturor mijloacelor aflate la dispoziția sa pentru a asigura o redirecționare rezonabilă, satisfăcătoare și rapidă a pasagerilor afectați de o întârziere prelungită sau de anularea unui zbor, în conformitate în special cu obiectivul de a garanta un nivel ridicat de protecție a pasagerilor vizat în considerentul (1) al regulamentului menționat (a se vedea în acest sens Ordonanța din 30 martie 2022, Orbest, C-659/21, nepublicată, EU:C:2022:254, punctul 26).
- 28 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, atunci când aeroportul de origine al zborurilor sau al avionului în cauză este responsabil de gestionarea sistemului de alimentare cu combustibil a aeronavelor, o deficiență generalizată privind alimentarea cu combustibil poate fi considerată o „împrejurare excepțională” în sensul acestei dispoziții.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 29 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 opta) 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, atunci când aeroportul de origine al zborurilor sau al avionului în cauză este responsabil de gestionarea sistemului de alimentare cu combustibil a aeronavelor, o deficiență generalizată privind alimentarea cu combustibil poate fi considerată o „împrejurare excepțională” în sensul acestei dispoziții.**

Semnături