



LITIGII: IMPORTANȚA JURISPRUDENȚEI CURȚII DE JUSTIȚIE A UNIUNII EUROPENE ÎN ASIGURAREA DREPTURILOR PASAGERILOR ÎN CONFORMITATE CU REGULAMENTUL 261/2004

1. Context

Într-o lume în care călătoriile aeriene sunt din ce în ce mai frecvente și accesibile, 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 („**Regulamentul 261/2004**”) asigură respectarea drepturilor pasagerilor în caz de incidente privind desfășurarea zborurilor.

Regulamentul 261/2004 ne pune acum la dispoziție un set de reguli de bază care poate fi utilizat cu ușurință în caz de întârzieri prelungite ale zborurilor, de anulare sau de refuz la îmbarcare. Astfel de reguli sunt menite să ridice standardele de protecție pentru pasageri, precum și să creeze predictibilitate pentru companiile aeriene în relațiile cu pasagerii și să asigure operarea transportului aerian în condiții armonizate, pe o piață liberalizată.

În statele membre, Regulamentul 261/2004 reprezintă temeiul juridic al cererilor depuse în fața instanțelor naționale împotriva transportatorilor aerieni, în cazul în care nu se acordă compensații după o cerere oficială adresată direct acestora. Cu toate acestea, întrucât Regulamentul 261/2004 prevede o serie largă de reguli, adaptarea lor la situații practice reprezintă o provocare.

Astfel, prin practica sa, Curtea de Justiție a Uniunii Europene („CEJ”) a adus aport semnificativ în domeniul relațiilor dintre pasageri și companiile aeriene, oferind atât o interpretare extinsă și o definiție a termenilor prevăzuți de legislația în domeniu, cât și mijloacele adecvate pentru aplicarea acestei legislații.

2. Drepturile de bază ale pasagerilor în conformitate cu Regulamentul 261/2004

2.1. Prevederile legislative

Regulamentul 261/2004 se aplică tuturor zborurilor către sau dinspre un stat membru al Uniunii Europene. În cazul zborului dintr-un stat terț către un stat membru, regulamentul este aplicabil numai în cazul transportatorilor aerieni comunitari.

În cazul întârzierii, anulării sau refuzului de îmbarcare, pasagerii au următoarele drepturi principale:

- (i) drepturi la compensații, în cazul anulării sau a refuzului la îmbarcare;
- (ii) dreptul la rambursare sau redirectionare și îngrijire, în caz de anulare, întârziere sau refuz de îmbarcare;
- (iii) dreptul de a fi informați cu privire la drepturile lor.

În practică, majoritatea litigiilor se referă la compensația prevăzută la articolul 7 din Regulamentul 261/2004, care prevede că, în cazul anulării unui zbor sau a refuzului de îmbarcare, pasagerii au dreptul la o compensație determinată în funcție de distanța zborului, după cum urmează:

- (i) EUR 250 pentru toate zborurile de 1.500 de kilometri sau mai puțin;
- (ii) EUR 400 pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1.500 de kilometri și toate celelalte zboruri cuprinse între 1.500 și 3.500 de kilometri;
- (iii) EUR 600 pentru toate zborurile de peste 3.500 de kilometri.

În cazul unui zbor cu mai multe legături (segmente), Regulamentul 261/2004 prevede că distanța va fi stabilită pe baza ultimei destinații la care refuzul îmbarcării sau anularea va întârzia sosirea pasagerului.

Sumele prevăzute la articolul 7 din Regulamentul 261/2004 nu vor limita dreptul pasagerilor la compensații suplimentare prevăzute la articolul 12 din același Regulament. În cazul unei solicitări de compensare suplimentară, compensația acordată în temeiul articolului 7 din Regulamentul 261/2004 poate fi dedusă din cea prevăzută la articolul 12 din Regulament.

2.2. Practica relevantă a CEJ

Dispozițiile detaliate mai sus au creat confuzii multiple pentru instanțele naționale, în special în ceea ce privește condițiile în care se poate solicita despăgubirea și care este distanța în cazul zborurilor cu mai multe segmente, atunci când doar unul dintre zborurile de legătură este anulat.

Una dintre cele mai revoluționare schimbări în aplicarea Regulamentului 261/2004 a fost rezultatul Cauzele Unite C - 402/07 și C - 432/07 (Sturgeon & alții)¹ în care CEJ a decis că pasagerii ale căror zboruri suferă o întârziere de peste trei ore la destinația finală, pot fi asimilați cu pasagerii ale căror zboruri sunt anulate și, prin urmare, și aceștia au dreptul la compensații în temeiul articolului 7 din Regulamentul 241/2004.

Prin Cauza Sturgeon & alții, CEJ a extins aplicabilitatea articolului 7 din Regulamentul 261/2004, inițial limitat la cazurile de anulare și de refuz la îmbarcare, și la zboruri întârziate, atât timp cât întârzierea până la destinația finală este de trei ore sau mai mare.

Ca rezultat, acordarea de compensații pasagerilor pentru întârzieri considerabile a devenit o practică comună pentru instanțele naționale.

Recent, în Cauza C-832/18 (A & alții v. Finnair Oyj)², CEJ a decis că pasagerii sunt îndreptățiți la compensații atât pentru anularea zborului inițial, cât și pentru întârzierile zborului redirectionat.

Privitor la conceptul de "*distanță*", în Cauza C-559/16 (Bossen & alții v. Brussels Airlines SA/NV)³, CEJ a decis că, în cazul rutelor aeriene cu zboruri de legătură, distanța va fi stabilită ca și cum zborul a fost efectuat între punctul de decolare și punctul final de aterizare, fără a lua în considerare opririle suplimentare din aeroporturile de legătură.

CEJ a decis, în plus, în Cauza C-502/18 (CS & alții v. České aerolinie a.s.)⁴ că pentru a calcula distanța, zborul va fi determinat, în ansamblu, în raport de rezervarea inițială, considerată un bilet unic, indiferent de numărul de zboruri de legătură sau de faptul că aeronava a fost înlocuită sau că zborul prevedea conexiuni (legături) în state terțe.

În ceea ce privește compensațiile suplimentare, în conformitate cu articolul 12 din Regulamentul 261/2004, CEJ a decis în Cauza C-354/18 (Rusu v. Blue Air)⁵ că, referitor la compensațiile prevăzute la articolul 7 din Regulamentul 261/2004, acestea sunt destinate să acopere disconfortul simțit de pasagerii ca urmare a întârzierii, anulării sau refuzului la îmbarcare.

Astfel, compensațiile suplimentare se aplică exclusiv în situații similare, astfel cum s-a statuat și în Cauzele C-344/04 (IATA și ELFA)⁶ și C-629/10 (Nelson & alții)⁷.

Toate daunele care depășesc simplul disconfort al pasagerilor, cum ar fi pierderea salariului, vor fi stabilite de instanțele naționale și vor fi acordate în conformitate cu articolul 12 din Regulamentul 261/2004. Instanța națională poate deduce compensația acordată în temeiul

¹ <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62007CJ0402&lang1=en&type=TXT&ancre=>

² <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62018CJ0832&lang1=en&type=TXT&ancre=>

³ <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62016CJ0559&lang1=en&type=TXT&ancre=>

⁴ <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62018CJ0502&lang1=en&type=TXT&ancre=>

⁵ <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62018CJ0354&lang1=en&type=TXT&ancre=>

⁶ <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62004CJ0344&lang1=en&type=TXT&ancre=>

⁷ <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62010CJ0581&lang1=en&type=TXT&ancre=>

Regulamentului 261/2004 din compensațiile suplimentare, dar nu este ținută să facă acest lucru.

3. Instanțele competente

Așa cum a declarat cel mai recent CEJ în Cauza C-464/2018 (ZX v. Ryanair DAC)⁸, Regulamentul 261/2004 nu include dispoziții privind competența internațională a instanțelor statelor membre. Prin urmare, instanțele naționale competente vor fi stabilite în conformitate cu Regulamentul 1215/2012.

Pentru a stabili jurisdicția instanțelor naționale, trebuie mai întâi să se stabilească natura compensațiilor la care sunt îndreptățiți pasagerii.

În Cauzele Unite C-274/16 (Fightright GmbH v. Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA), C-447/16 (Roland Becker v. Hainan Airlines Co. Ltd) și C-448/16 (Mohamed Barkan și alții v. Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo), CEJ a stabilit că drepturile la compensațiile prevăzute de Regulamentul 261/2004 își au originea în contractul de transport încheiat cu transportatorul aerian și prin urmare, au un caracter contractual.

Prin urmare, instanța competentă va fi stabilită în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) litera b) din Regulamentul 1215/2012 și anume aceea din statul membru în care, potrivit contractului, serviciile au fost sau ar fi trebuit să fie prestate.

De asemenea, CEJ a clarificat problema competenței naționale în Cauza nr. C-204/08 (Peter Rehder v. Air Baltic Corporation), în care a declarat că, atunci când formulează o cerere de compensare, pasagerii sunt liberi să aleagă între instanțele naționale de la locul de decolare sau aterizare.

4. Limitarea răspunderii și cause exoneratoare

Regulamentul 261/2004 limitează răspunderea companiilor aeriene dacă întârzierea, anularea sau refuzul de îmbarcare se datorează unor circumstanțe extraordinare care nu pot fi evitate.

Cu toate acestea, CEJ a hotărât că situațiile excepționale prevăzute la paragrafele 14 și 15 din preambulul Regulamentului 261/2004 (precum condițiile meteorologice extreme, greve ale personalului sindical din aeroporturi, riscuri de securitate datorate tulburărilor politice sau civile etc.) sunt doar câteva exemple și în sine nu constituie motive pentru a nu acorda compensații, cu excepția cazului în care transportatorul aerian poate demonstra că incidentul nu a fost inerent activității de transport și nu a putut fi evitat prin măsuri rezonabile.

CEJ consideră următoarele evenimente ca fiind circumstanțe extraordinare:

⁸ <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62018CJ0464&lang1=en&type=TXT&ancre=>

- (i) coleziunea dintre o aeronavă și o pasăre, împreună cu avariile provocate de această coleziune (Cazul C-15/15 Pešková & Peška)⁹; sau
- (ii) închiderea spațiului aerian din cauza erupției vulcanului islandez Eyjafjallajökull, (Cazul C-12/11 McDonagh)¹⁰;

Pe de altă parte, CEJ a decis că următoarele evenimente nu se încadrează în definiția circumstanțelor extraordinare:

- (i) probleme tehnice survenite neașteptat, neatribuite mentenanței deficitare și care nu au fost descoperite în cadrul verificărilor de rutină (Cazul C-257/14 Van der Lans)¹¹;
- (ii) un ansamblu de scări mobile de îmbarcare ale aeroportului, care a intrat în coliziune cu aeronava (Cazul C-394/14 Siewert)¹².

De regulă, fiecare instanță națională ar trebui să stabilească dacă presupusa circumstanță extraordinară poate fi considerată inerentă activității de transport și ar fi putut fi evitată luând măsuri rezonabile.

Unele instanțe naționale au considerat următoarele situații ca fiind circumstanțe extraordinare:

- (i) defecțiunea tuturor sistemelor informatice la ghișeele de check-in ale unui terminal timp de câteva ore, deoarece operatorul aeroportului (și nu compania aeriană) este responsabil pentru facilitățile tehnice ale unui aeroport (Curtea Federală de Justiție din Germania);
- (ii) aeronava a fost lovită de fulger (Curtea Supremă de Justiție din Franța); totuși, într-o situație similară, Curtea Engleză din Luton a considerat că fulgerele sunt inerente exercitării normale a activității companiilor aeriene.

Asemenea situații apar deoarece deciziile instanțelor naționale nu sunt obligatorii pentru alte jurisdicții.

Pentru o mai bună înțelegere a interpretării diferite a noțiunii de circumstanțe extraordinare, cazurile bazate pe recenta răspândire a Corona Virusului vor fi relevante, având în vedere că:

- (i) pasagerii au anulat zborurile și au solicitat rambursarea prețului biletelor în contextul nesiguranței călătoriei;
- (ii) unii transportatori aerieni au anulat zborurile invocând epidemia de Corona Virus ca fiind o circumstanță extraordinară în vederea nerambursării biletelor.

⁹ <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62015CJ0315&lang1=en&type=TXT&ancre=>

¹⁰ <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62011CJ0012&lang1=en&type=TXT&ancre=>

¹¹ <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62014CJ0257&lang1=en&type=TXT&ancre=>

¹² <http://curia.europa.eu/juris/celex.jsf?celex=62014CO0394&lang1=en&type=TXT&ancre=>

În viitorul apropiat vom avea probabil o definiție mai clară a circumstanțelor extraordinare, datorate, spre exemplu, răspândirii unui virus. În acest sens, sperăm că CEJ nu va considera aceste circumstanțe ca fiind comune.

5. Aspecte în afara reglementărilor CEJ

Odată stabilită jurisdicția unui stat membru, cererile de compensații vor fi judecate în conformitate cu regulile naționale aplicabile.

Aspectele procedurale care vor fi așadar supuse legislației naționale a statelor member sunt următoarele:

- (i) instanțele competente, în funcție de grad și teritorialitate;
- (ii) proceduri și reguli de judecată;
- (iii) tipuri de proceduri aplicabile, inclusiv proceduri speciale;
- (iv) prescripția extinctivă;
- (v) acordarea de compensații suplimentare conform articolului 12 din Regulamentul 261/2004;
- (vi) analiza circumstanțelor exonerante în confirmare cu articolul 5 (3) al Regulamentului 261/2004.

6. Litigii privind Regulamentul 261/2004 în fața instanțelor din România

În România, cererile de compensații ce cad sub incidența Regulamentului 261/2004 pot fi formulate prin intermediul a două proceduri:

- (i) crearea de valoare redusă, care va fi întotdeauna de competența judecătorilor;
- (ii) procedura de judecată de drept comun, care poate fi judecată în primă instanță fie de către judecătorii, fie de către tribunale, în funcție de valoarea compensației.

Ambele cereri pot fi depuse în termenul de trei ani calculat de la momentul nașterii dreptului la compensație (în general, trei ani de la data zborului).



Ioana Ivașcu

Avocat colaborator senior

ioana.ivascu@mprpartners.com



Ada Pascu

Avocat colaborator senior

ada.pascu@mprpartners.com