

[WWW.STEGAROIU.RO](http://WWW.STEGAROIU.RO)

O ECHIPA DINAMICA DE AVOCATI PROFESIONISTI  
CU EXPERIENTA IN LITIGII SI CONSULTANTA  
DE AFACERI ADAPTATA NEVOILOR CLIENTILOR

STEGĂROIU ȘI ASOCIATII

## **Răspunderea operatorilor de transport aerian pentru anularea zborurilor în contextul pandemiei**

Activitatea efectuată de operatorii de transport aerian de persoane, spre deosebire de cea a altor profesioniști ai domeniului transportului, este caracterizată în special prin riscul accentuat pe care îl presupune desfășurarea zborului. În acest context, necesitatea asigurării unui înalt nivel de protecție a pasagerilor a condus, în spațiul european, la adoptarea Regulamentului nr. 261/2004 care a adus în sarcina operatorilor de transport aerian, o serie de obligații specifice, elaborate în lumina tipologiei activității realizate și a riscurilor implicate de aceasta.

Potrivit art. 3 din Regulament, obligațiile instituite de acesta există numai în sarcina acelor operatori care prestează servicii de transport aerian în beneficiul unor pasageri care se deplasează fie de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, fie de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat terț către unul situat pe teritoriul unui stat membru, dar în acest caz numai dacă transportatorul este titular al unei licențe de funcționare emise de un stat al Uniunii Europene, iar pasagerul nu a beneficiat, printre altele, de asistență în statul terț.. În privința anulării zborurilor trebuie să avem în vedere, în primul rând, dispozițiile art. 5 din Regulament, acesta stabilind drepturile esențiale ale pasagerilor și obligațiile corelative ale operatorilor de transport aerian.

Astfel, observăm în primul rând obligația transportatorului de a asigura asistența pasagerilor conform art. 8, adică obligația de a restitui, într-un termen de 7 zile de la data comunicării anulării zborului, costul tichetului de îmbarcare neutilizat, la valoarea de achiziție a acestuia. Arătăm că, deși art. 8 conferă pasagerului un drept de alegere între a obține rambursarea costului tichetului și redirecționarea către punctul de destinație, considerăm că nu se poate pune în discuție o eventuală redirecționare având în vedere faptul că spațiul aerian este, de facto, închis datorită pericolului de răspândire a virusului Covid-19.

De asemenea, art. 5 instituie și obligația de compensare a pasagerilor a căror zboruri au fost anulate, obligație care, astfel cum este reglementată de art. 7 din Regulament, constă în plata unei sume specifice de bani și care este cumulativă cu obligația de rambursare a costului tichetului de îmbarcare. Cu toate acestea, conform art. 5 alin. (1) lit. c) pct. (i)

obligăția de compensare nu va fi incidentă dacă operatorul de transport aerian a informat pasagerii cu cel puțin două săptămâni anterior orei de plecare asupra anulării zborului. În situația în care această informare a intervenit într-un termen mai scurt de două săptămâni și având în vedere imposibilitatea faptică de acordare a unei redirectionări a pasagerilor către punctul de destinație, obligația de compensare este incidentă.

Această obligație de compensare a pasagerilor nu depinde de invocarea și probarea de către aceștia a existenței unui prejudiciu individualizat pe care l-au suferit și a raportului de cauzalitate existent între acesta și fapta transportatorului<sup>1</sup>. Ca efect direct al încălcării obligației contractuale de efectuare a zborului conform itinerarului prestabilit, operatorul de transport aerian va fi ținut, în temeiul art. 7 din Regulamentul nr. 261/2004, la plata de compensații în vederea remedierii neplăcerilor cauzate pasagerului de anularea zborului constând, de regulă, în pierderea de timp resimțită de acesta și a căror existență este prezumată în mod absolut de legiuitor<sup>2</sup>.

O altă particularitate a acestei obligații de compensare este caracterul standardizat al despăgubirilor la care pasagerii sunt îndreptățiți. Observăm că, în temeiul art. 7 transportatorul nu poate fi obligat decât la plata unor compensații având o valoare fixă, fără posibilitatea de diminuare ori majorare a acesteia prin raportare la criterii subiective, și care, în funcție de distanța zborului neefectuat, poate fi de 250 EURO pentru toate zborurile de până la 1500 km, 400 EURO pentru zborurile intracomunitare între 1500 km și 3500 km, respectiv 600 EURO pentru toate zborurile care depășesc 3500 km, respectiv pentru zborurile extracomunitare între 1500 km și 3500 km.

Sistemul de compensare instituit de Regulament are ca principal scop garantarea unei reparări efective și eficiente a prejudiciului cauzat pasagerilor afectați. O eventuală exonerare a operatorilor de transport aerian de obligația impusă de art. 7, și exclusiv de această obligație, poate interveni numai dacă încălcarea de către transportator a obligațiilor sale contractuale s-a datorat, astfel cum prevede art. 5 alin. (3) din Regulament, unei împrejurări excepționale care nu a putut fi evitată în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile în acest sens. În ceea ce privește înțelesul noțiunii de „împrejurări excepționale” în contextul dreptului

<sup>1</sup> A se vedea CJUE - cauzele conexe C-581/10 și C-629/10, pct. 74.

<sup>2</sup> A se vedea CJUE - cauzele conexe C-581/10 și C-629/10, pct. 51.

transportului aerian, CJUE s-a pronunțat în sensul că aceasta desemnează un eveniment care nu este inerent exercitării normale a activității operatorilor de transport aerian, scăpând de sub controlul efectiv al acestora, indiferent de natura, originea sau gravitatea evenimentului în cauză<sup>3</sup>. Conținând o enumerare fără caracter exhaustiv, punctul (14) al Preambulului Regulamentului nr. 261/2004 arată că printre circumstanțele care, fără a reprezenta ele însele împrejurări excepționale, pot, în mod special, să determine existența unor astfel de evenimente<sup>4</sup> se numără incidența instabilității politice ori a grevelor care afectează operațiunile operatorului de transport aerian, existența unor riscuri legate de siguranță sau a unor condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului, precum și constatarea unor deficiențe neprevăzute care împiedică realizarea în siguranță a activității de transport.

Declanșarea pandemiei cauzate de noul virus Covid-19 și normele sanitare instituite în scopul limitării transmiterii acestuia au condus, în mod justificat, la anularea unui număr considerabil de zboruri, ceea ce pentru operatorii de transport aerian, supuși obligației de compensare a pasagerilor, reprezintă o sarcină economică deosebit de împovărătoare. În aceste condiții, operatorii de transport aerian s-ar putea prevala de punctul (14) din Preambulul Regulamentului, invocând în scopul exonerării de răspundere existența unor „riscuri legate de siguranță”, argumentând în sensul că sănătatea pasagerilor și a echipajului aeronavei ar fi pusă într-un real pericol prin efectuarea zborului.

Trebuie să observăm, însă, faptul că, pentru a se recunoaște caracterul exonerator de răspundere al unui eveniment care împiedică operatorul de transport aerian să își îndeplinească obligațiile contractuale nu este suficientă doar calificarea acestuia ca fiind o împrejurare excepțională, ci se impune și condiția ca evenimentul să scape de sub controlul efectiv al transportatorului. Această condiție permite o analogie între efectele a ceea ce legiuitorul european numește „împrejurare excepțională” și instituția forței majore din dreptul național, în înțelesul dat de art. 1351 alin. (2) Cod Civil acesteia, de eveniment extern, imprevizibil, absolut invincibil și inevitabil.

Astfel, izbucnirea și rapida evoluție a pandemiei virusului Covid-19 reprezintă, cu siguranță, un eveniment care nu este inerent activității de transport, un eveniment extern,

<sup>3</sup> A se vedea CJUE - cauza C-12/11, pct. 29.

<sup>4</sup> A se vedea CJUE - cauza C-549/07, pct. 22.

invincibil și inevitabil pentru operatorii de transport aerian, însă nu în toate circumstanțele și imprevizibil.

În aceste condiții, considerăm că o eventuală exonerare de răspundere a transportatorilor pentru anularea zborurilor, cu efectul înlăturării exclusiv a obligației acestora de a achita compensațiile prevăzute de art. 7 din Regulamentul nr. 261/2004, ar putea fi reținută numai raportat la acele contracte de transport încheiate anterior instituirii măsurilor de siguranță în spațiul european. În ceea ce privește contractele încheiate ulterior acestui moment și care ar trebui executate anterior ridicării restricțiilor de circulație, și avem în vedere cu precădere acele contracte încheiate în timpul stării de urgență instituite în România între 16 martie 2020 - 14 mai 2020 prin Decretul nr. 195 din 16 martie 2020, operatorii de transport aerian nu ar putea invoca imprevizibilitatea și lipsa de control, astfel că exonerarea de răspundere trebuie să fie exclusă.

În finalul acestui articol trebuie să punctăm cu claritate faptul că, indiferent de reținerea sau nu a unei împrejurări excepționale cu efect exonerator de răspundere, operatorii de transport aerian sunt obligați la restituirea prețului tichetelor de îmbarcare pentru zborurile anulate și la repararea, în temeiul art. 12 din Regulament, a oricăror alte prejudicii cauzate pasagerilor și care nu cad sub incidența art. 7 din Regulamentul 261/2004.



avocat **Anca Andreea Zdircu**

[WWW.STEGAROIU.RO](http://WWW.STEGAROIU.RO)

O ECHIPA DINAMICA DE AVOCATI PROFESIONISTI  
CU EXPERIENTA IN LITIGII SI CONSULTANTA  
DE AFACERI ADAPTATA NEVOILOR CLIENTILOR

STEGĂROIU ȘI ASOCIATII