

**Cauza C-414/19**

**Cerere de decizie preliminară**

**Data depunerii:**

28 mai 2019

**Instanța de trimitere:**

Amtsgericht Erding (Germania)

**Data deciziei de trimitere:**

22 mai 2019

**Reclamanți:**

E. M.

M.S.

**Pârâtă:**

Eurowings GmbH

---

**Amtsgericht Erding (Tribunalul Districtual din Erding, Germania)**

[*omissis*]

În litigiul dintre

1) **E.M.**  
- reclamantă -

2) **M.S.**  
- reclamant -

[*omissis*]

împotriva

**Eurowings GmbH** [*omissis*]

- pârâtă –

[*omissis*]

având ca obiect o cerere în pretenții,

Amtsgericht Erding (Tribunalul Districtual din Erding) a emis, la 22 mai 2019, pe baza ședinței de audiere a pledoariilor din 3 mai 2019, următoarea

### **Ordonanță**

I. Suspendă procedura.

II. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarea întrebare privind interpretarea dreptului Uniunii:

Pentru stabilirea distanței unei rute aeriene constituite din mai multe segmente, care trebuie luate în considerare în sensul articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, trebuie incluse, de asemenea, zborurile anterioare **[OR 2]** care nu au fost afectate de incidentul survenit în cadrul unui zbor de legătură?

### **Motive:**

I.

1. Reclamanții aveau rezervări unice confirmate la o rută aeriană a pârâtei programată pentru 28 mai 2018. Aceasta consta din două segmente. Primul zbor, EW 171, de la Cancun (CUN) la Köln-Bonn (CGN) trebuia să sosească la Köln-Bonn la ora 17:35. Zborul de legătură EW 86 avea programată plecarea de la Köln-Bonn la ora 18:50 și sosirea la München (MUC) la ora 20:00.
2. Cu zborul EW 171, reclamanții au sosit la Köln-Bonn conform programării. Cu toate acestea, zborul EW 86 a fost anulat.
3. Distanța între Cancun și München este de 8 912,13 km. Distanța între Köln-Bonn și München este de 455,99 km.
4. Pârâta a plătit fiecăruia dintre reclamanți o compensație în valoare de 250 euro, în conformitate cu articolele 5 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218). Fiecare dintre reclamanți solicită o sumă suplimentară de 350 euro.

## II.

5. Pârâta a calculat cuantumul compensației în funcție de segmentul afectat de anulare, de la Köln-Bonn la München. Reclamanții consideră că ar trebui luat în considerare zborul de la Cancun la Köln-Bonn, care nu a fost afectat de anulare.
6. Astfel, potrivit instanței de trimitere, este important să se determine locul de plecare de la care urmează să fie stabilită distanța în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004.
7. Conform articolului 7 alineatul (1) din regulament, pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută datorită refuzului la îmbarcare sau anulării zborului. Astfel, în distanță sunt incluse zboruri de legătură chiar și în cazul în care zborurile de legătură nu au fost ele însele anulate, de exemplu, în cazul în care, ca urmare a anulării zborului anterior, pasagerul nu a putut ajunge la zborul de legătură. Regulamentul nu conține o normă comparabilă în ceea ce privește locul primei decolări și zborurile anterioare. [OR 3]
8. Chestiunea nu a fost până în prezent clarificată de către Curtea de Justiție.
9. În Hotărârea C-559/16, Camera a opta a Curții de Justiție a recunoscut că noțiunea «distanță» acoperă, în cazul rutelor aeriene cu legături directe, numai distanța dintre locul primei decolări și destinația finală, indiferent de distanța de zbor parcursă efectiv. Cu toate acestea, la originea acestora s-a aflat o situație diferită de cea din prezenta cauză. În hotărârea pronunțată, deja avusese întârziere primul dintre cele două zboruri. Prin urmare, incidentul a avut efect asupra ambelor segmente. Aspectul care trebuia soluționat era, prin urmare, conform întrebării preliminare, dacă ruta directă între locul de plecare al primului zbor și locul de sosire este cea determinată. Nu a fost, însă, clarificat care loc de decolare trebuie utilizat. Hotărârea s-a întemeiat, în principal, pe principiul egalității de tratament și pe neplăcerile care sunt, de regulă, generate într-o astfel de situație.
10. În Hotărârea C-537/17, Camera a opta a decis că o operațiune de transport trebuie considerată un „zbor” în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din regulament, chiar și atunci când este efectuată o escală, cu schimbarea aeronavei. În același timp, din motivele hotărârii, rezultă că și o astfel de operațiune de transport poate fi constituită din mai multe zboruri. Nici hotărârea și nici cererea de decizie preliminară formulată de LG Berlin (Tribunalul Regional din Berlin) nu privesc cuantumul compensației. LG Berlin (Tribunalul Regional din Berlin) a solicitat în mod expres o interpretare a articolului 3 alineatul (1) din regulament, care se referă la domeniul de aplicare.
11. Există, așadar, într-un context diferit, hotărâri ale Curții de Justiție, potrivit cărora escalele sau transferurile la un alt zbor cu schimbarea aeronavei nu sunt luate în considerare. În ambele hotărâri se subliniază faptul că timpul pierdut și neplăcerile asociate constituie temeiul acordării compensației. Acest lucru este în conformitate cu jurisprudența constantă a Curții de Justiție (de exemplu, [omissis])

[Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657]). În cazul în care situația este complet diferită, acest aspect trebuie evaluat în mod separat. Cererea de decizie preliminară introdusă de Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) în cauza C-368/17, care includea prezenta întrebare, a fost radiată din registru, astfel cum a fost radiată, de asemenea, o cerere din partea Landgericht Hamburg (Tribunalul Regional din Hamburg) (C-557/18).

### III.

12. Instanțele naționale au răspuns în mod diferit la această întrebare de drept.
13. [Prezentarea jurisprudenței naționale] *[omissis]* [4] *[omissis]*
14. Părțile sunt de acord în ceea ce privește faptul că aspectul determinant este destinația finală a pasagerului. Acest lucru este prevăzut în mod expres la articolul 7 alineatul (1) din regulament. Cu toate acestea, articolul 7 nu prevede care destinație finală ar trebui luată în considerare. În deciziile menționate, instanțele naționale iau în considerare în mod constant, în concordanță cu jurisprudența constantă a Curții de Justiție, neplăcerile generate și principiul egalității de tratament.

### IV.

15. Instanța de trimitere consideră că motive precum egalitatea de tratament și compensarea echitabilă a neplăcerilor reprezintă argumente împotriva adăugării, la distanța zborului pe care a survenit incidentul, a distanțelor rutelor de zbor care au fost parcurse fără incidente.
16. În cazul unui zbor anulat, neplăcerile constau, în esență, în faptul că trebuie să se organizeze un alt transport, iar pasagerul suferă o întârziere corespunzătoare și o deviere de la itinerarul său. În mod obișnuit, aceste neplăceri sunt mai mari, în cazul în care ruta care rămâne de parcurs este mai lungă. Pe rutele intra-europene mai scurte, pot fi utilizate, de regulă, mai multe legături, de asemenea cu alte mijloace de transport. În astfel de cazuri, costul efectuării unui transport alternativ poate fi mai mic, iar „marja de manevră” rămasă este mai mare (*[omissis]*[Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 35]). Astfel, cerințele privind transportul alternativ în ceea ce privește **[OR 5]** reducerea dreptului în temeiul articolului 7 alineatul (2) sunt mai mari, în cazul în care distanța este mai mică. Această diferență apare mai curând în cazul zborurilor anulate decât în cazul întârzierilor. Dat fiind că anularea - în plus față de refuzul la îmbarcare - reprezintă, totuși, situația inițială de aplicare a regulamentului, pare adecvat ca, în cadrul interpretării, să fie avută în vedere, în primul rând, situația anulării.

17. Dat fiind că regulamentul presupune o reglementare generală, care prevede o compensație forfetară, este necesară o interpretare care să asigure egalitatea de tratament dincolo de situația concretă din speță. În conformitate cu articolul 7 din regulamentul, este adecvat să fie avute în vedere, în acest context, efectele la destinația finală [*omissis*]. Acest lucru înseamnă că pasagerii unui zbor anulat, care suferă aceleași neplăceri până la aceeași destinație finală, ca urmare a aceluiași incident, să primească aceeași despăgubire. Instanța de trimitere consideră că nu este justificat ca reclamantii să primească o despăgubire mai mare, ca urmare a anulării zborului EW 86, decât alți pasageri ai acestui zbor cu aceeași destinație. În schimb, diferențierea între pasagerii care au rezervat o conexiune directă și pasagerii care au rezervat o conexiune cu escală poate fi, de regulă, justificată prin neplăcerile, de regulă, diferite.
18. În comparație cu pasagerii care, din cauza unui incident survenit deja pe primul segment, nu pot să efectueze al doilea segment astfel cum era programat, se adaugă faptul că, chiar în cazul unui transport efectuat, adesea, de către operatori diferiți, unuia dintre operatori îi poate fi atribuit incidentul pe itinerariul complet. În mod corespunzător, articolul 7 prevede că stabilirea distanței acoperă zboruri către destinații la care, „ca urmare” a anulării, nu se poate ajunge astfel cum era planificat. În speță, incidentul nu poate fi atribuit primului segment de zbor, iar marja de manevră nu este limitată la primul segment de zbor. Neluarea în considerare a legăturii de zbor efectuate conform planificării este în conformitate cu obiectivul regulamentului, acela de a realiza un echilibru între interesele pasagerilor și interesele operatorilor ([Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 39 și punctul 76 și urm.]).

[*omissis*]

[*omissis*] **[OR 6]**