

**Cauza C-345/19**

**Cerere de decizie preliminară**

**Data depunerii:**

16 aprilie 2019

**Instanța de trimitere:**

Amtsgericht Düsseldorf (Germania)

**Data deciziei de trimitere:**

6 decembrie 2018

**Reclamantă**

EUflight.de GmbH

**Pârâtă:**

Eurowings GmbH

---

**Amtsgericht Düsseldorf [Tribunalul Districtual din Düsseldorf, Germania]**

**Ordonanță**

în litigiul dintre

EUflight.de GmbH și Eurowings GmbH

**I.**

Curtea de Justiție a Uniunii Europene este sesizată, în conformitate cu articolul 267 TFUE, cu următoarea întrebare preliminară referitoare la interpretarea dreptului Uniunii:

*„Articolele 4, 5, 6 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că pasagerii transportați cu zborul rezervat spre destinația finală cu mai mult de o oră mai devreme decât ora de plecare prevăzută inițial au dreptul la plata unei compensații în temeiul aplicării prin analogie a articolului 7 din acest regulament?”*

*Această compensație poate fi redusă în temeiul articolului 7 alineatul (2) din regulamentul menționat în funcție de distanța de zbor, dacă ora de sosire este anterioară întârzierilor la sosire prevăzute de această dispoziție sau chiar anterioară orei de sosire prevăzute inițial?*

*Posibilitatea reducerii compensației este exclusă dacă diferența dintre ora de plecare a zborului și ora de plecare inițial prevăzută depășește limitele întârzierilor stabilite la articolul 7 alineatul (2) pentru întârzieri (cu alte cuvinte, mai mult de două, de trei sau de patru ore)?”*

## II.

Reclamanta solicită, în temeiul unor drepturi cedate de doi cedenți, plata unei compensații de câte 250 de euro pentru fiecare în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (a) 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 (denumit în continuare „Regulamentul nr. 261/2004”). [Or. 2]

Pârâta este un operator de transport aerian german. Cedenții au rezervat la pârâtă un zbor de la München la Paris, cu numărul EW1926, care, conform programării, trebuia să decoleze de la München pe 1 ianuarie 2018 la ora 17.20 și să aterizeze la Paris la ora 18.45.

Zborul a fost anulat, iar cedенții au fost redirecționați pe zborul alternativ LH2234, care a decolat de la München pe 1 ianuarie 2018 la ora 15.54 și a aterizat la Paris în aceeași zi la ora 17.20. Prin urmare, cedенții au ajuns la destinația finală cu o oră și 25 de minute înainte de ora de aterizare prevăzută inițial, călătoria lor începând însă în egală măsură cu o oră și 26 de minute mai devreme decât era programată.

## III.

Întrebarea care se pune mai întâi este dacă un zbor efectuat cu un asemenea devans intră în domeniul de aplicare al articolului 7 și apoi, în caz afirmativ, dacă analogia eventual admisă în această ipoteză se aplică la întregul articol, cu alte cuvinte și la posibilitatea reducerii compensației în temeiul alineatului (2).

### 1.

Se ridică întrebarea dacă „devansarea” zborului efectiv realizat deschide dreptul la compensație atunci când aceasta este mai mare de o oră, însă mai mică de trei ore.

Potrivit jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene [Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716,

denumită în continuare „Hotărârea Sturgeon”], factorul determinant pentru aplicarea prin analogie a articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 în privința întârzierilor a fost acela ca situația pasagerilor zborurilor întârziate să fie comparabilă cu cea a pasagerilor zborurilor anulate (punctul 50). Potrivit Curții, motivul pentru care se plătește o compensație este acela că prejudiciul, care constă într-o pierdere de timp, nu poate fi reparat decât printr-o compensație (punctele 52 - 54). În hotărârea menționată se declară că pasagerii în cauză se găsesc în situații comparabile în ceea ce privește prejudiciul care constă într-o pierdere de timp (punctul 54).

La punctul 57 din hotărâre, Curtea a considerat că pierderea de timp relevantă trebuie să fie determinată în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004. Curtea calculează această pierdere prin însumarea intervalului de timp în care trebuie să se efectueze o redirectionare în caz de anulare a unui zbor care nu dă naștere unui drept la compensație. În această privință, Curtea se referă în mod explicit la „durată”. În continuare, la punctul 58, Curtea se referă din nou explicit la imperativul egalității de tratament. La punctul 61, Curtea descrie încă o dată pierderea de timp ca fiind în mod exclusiv o întârziere egală sau mai mare de trei ore. Mai departe, la punctul 62, Curtea enunță un criteriu - care permite să se facă distincția între o simplă întârziere de cel puțin două ore, vizată la articolul 6, și o întârziere „prelungită”, vizată la considerentul [Or. 3] (15) - pe care se bazează în mod evident pentru a justifica existența în articolul 6 a unei lacune normative nedorite în ceea ce privește întârzierile prelungite, care justifică recurgerea la un raționament prin analogie.

Hotărârea Sturgeon nu a asigurat egalitatea deplină între pasagerii zborurilor anulate și cei ai zborurilor întârziate. Astfel, potrivit jurisprudenței actuale a Curții, pasagerii care suferă o întârziere mai mare de două ore, dar mai mică de trei ore, continuă să nu aibă dreptul la nicio compensație, contrar situației existente în eventualitatea anulării, iar aceasta în pofida unei pierderi de timp echivalente. Problema reducerii compensației nu se ridică, așadar, decât pentru zborurile pe distanțe lungi (punctul 63).

Prin urmare, există la prima vedere motive să se considere că numai întârzierea unui zbor, nu și devansarea unui zbor, dă naștere unui drept la compensație.

La aceasta se adaugă faptul că, la punctele 21 și 22 din Ordonanța din 27 iunie 2018, flightright (C-130/18, nepublicată, EU:C:2018:496), Curtea a efectuat o distincție între anulare și întârziere care ar justifica acordarea de compensații (deși reduse) cu începere de la două ore în caz de anulare, însă cu începere doar de la trei ore în cazul întârzierii.

În opinia noastră însă, considerațiile care precedă nu exclud în mod necesar o compensare în cazul în care zborul are loc mai devreme (și, prin urmare, ajunge la destinație cu mai puțin de trei ore de întârziere).

Astfel, o „devansare” a zborului poate constitui fără îndoială o pierdere de timp care dă naștere unui drept la compensație pecuniară. În mod analog, faptul că zborul ajunge cu o oră mai devreme față de sosirea programată nu se opune nici el plății unei compensații în caz de anulare. Faptul că în Hotărârea Sturgeon Curtea se întemeiază pe o pierdere de timp pe care o asociază „duratei” zborului (sau se referă mai degrabă la timpul de așteptare?) nu pare să fie nici coerentă, nici exactă. Astfel, pasagerii zborurilor anulate sunt compensați chiar și în cazul în care nu suferă nicio pierdere de timp atunci când zborul alternativ are aceeași durată.

În consecință, prejudiciul nu rezidă în realitate într-o pierdere de timp, ci în pierderea posibilității de a dispune de propriul timp (în intervalul de o oră înainte și două ore după sosirea programată) în modul inițial planificat. Prin urmare, este evident că articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) protejează nu numai timpul ulterior orei de sosire programate, ci și timpul anterior orei de plecare programate. În această privință [**Or. 4**], pasagerul (sau, mai precis, libertatea acestuia de a dispune de propriul timp) beneficiază de o protecție sporită (și anume, o oră suplimentară).

Regulamentul nr. 261/2004 nu reglementează ipoteza în care unui pasager i se impune să plece mai devreme cu același zbor. Normele clare de la articolul 6 privind întârzierile mai mari de două ore nu exclud deci existența unei lacune normative nedorite și, prin urmare, posibilitatea de a se recurge la un raționament prin analogie. În speță, condițiile care permit să se recurgă la un raționament prin analogie sunt întrunite, întrucât situațiile pasagerilor sunt comparabile. În consecință, este posibil să se considere că pasagerii care sunt transportați la bordul aceluiași zbor cu mai mult de o oră mai devreme de ora de plecare prevăzută inițial au dreptul la o compensație în temeiul unei aplicări prin analogie a articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004.

2.

În opinia noastră, o eventuală analogie trebuie în orice caz să conducă la aplicarea articolului 7 în integralitatea sa. Întrebarea se pune atunci însă dacă un transport efectuat mai devreme constituie o redirectionare în sensul articolului 8 la care face trimitere articolul 7.

Articolul 8 alineatul (1) litera (b) prevede redirectionarea în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, „cât mai repede posibil”. Cu toate acestea, această dispoziție nu ar putea să se refere decât la transportul unui pasager cât mai repede posibil după ora de plecare prevăzută inițial.

Modul de redactare a regulamentului însuși nu vizează decât eventualitatea unei întârzieri, iar nu eventualitatea unei sosiri mai devreme la destinația finală prin raportare la ora inițial prevăzută. Ținând seama de considerentele pe care se întemeiază regulamentul, se poate presupune că „cât mai repede posibil”, în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (b), desemnează, în orice caz, un moment care se

situează după ora de plecare inițial prevăzută. Considerentul (13) al regulamentului enunță astfel că pasagerii trebuie să aibă posibilitatea să beneficieze de servicii corespunzătoare pe durata așteptării zborului următor. Considerentul (18) evocă de asemenea deservirea pasagerilor care așteaptă un zbor ulterior.

Această analiză este coroborată și de faptul că Regulamentul nr. 261/2004 urmărește să reducă dificultățile și neplăcerile cauzate pasagerilor prin anularea sau întârzierea zborului lor. În acest sens, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, operatorii de transport aerian sunt încurajați să informeze pasagerii despre anulare în timp util, înainte de ora de plecare prevăzută, și să le ofere o redirecționare care să le permită să ia deciziile adecvate. [Or. 5] În această privință, este logic ca cerințele aplicabile redirecționării să fie invers proporționale cu răstimpul de care dispun pasagerii pentru a lua decizia adecvată după ce au fost informați despre anulare. Spiritul și finalitatea Regulamentului nr. 261/2004 nu pot, în această privință, să fie luate în mod corespunzător în considerare decât în cadrul unei interpretări a articolului 7 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, potrivit căreia, o reducere a compensației nu se poate efectua atunci când limitele rezonabile, astfel cum sunt definite la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din același regulament, sunt depășite, iar redirecționarea pasagerului a început cu mai mult de o oră înainte de ora de plecare programată.

Dacă însă s-ar considera că împrejurarea că regulamentul utilizează termenul „poate” în toate versiunile lingvistice („may”, „podrá”, etc.) ar constitui un indiciu pentru adoptarea unei decizii bazate pe principiile echității, ar fi cu siguranță inechitabil să se acorde o reducere în cazul unei devansări a orei de plecare și a unei sosiri la destinație cu cel puțin trei ore mai devreme. Situația ar fi probabil diferită în eventualitatea unei sosiri cu cel mult trei ore mai devreme.

#### IV.

Judecarea cauzei se suspendă până ce Curtea pronunță o decizie definitivă.

[OMISSIS][loc, dată]

[OMISSIS][numele judecătorului care a dat ordonanța]