

## Versiune anonimată

Traducere

C-560/19 - 1

### Cauza C-560/19

#### Cerere de decizie preliminară

**Data depunerii:**

23 iulie 2019

**Instanța de trimitere:**

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Spania)

**Data deciziei de trimitere:**

11 iulie 2019

**Reclamantă:**

GT

**Pârâtă:**

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

---

[*omissis*] [identificarea litigiului și a părților]

### **ORDONANȚĂ**

[*omissis*] [identificarea instanței de trimitere]

**Locul:** VALENCIA

**Data:** 11 iulie 2019

### **SITUAȚIA DE FAPT**

*ÎN PRIMUL RÂND.- Litigiul principal în cadrul căruia se formulează cererea de decizie preliminară*

Doamna GT a introdus o acțiune împotriva companiei aeriene Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., prin care a solicitat plata compensației financiare

de 600 de euro, prevăzută la articolul 7 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, întrucât a suferit o întârziere mai mare de 24 de ore față de ora de sosire la destinația finală prevăzută inițial. Aceasta a solicitat de asemenea o despăgubire în valoare de 99[,]65 euro pentru prejudiciile ocazionate de întârziere, deoarece a pierdut o noapte de hotel la locul de destinație, rezervată în prealabil, pe care a fost nevoită să o plătească.

## [OR 2]

Situația de fapt prezentată în acțiune este următoarea:

1°).- Reclamanta a încheiat un contract cu Iberia – societate al cărei obiect de activitate constă în transportul de pasageri pe baza biletelor comercializate de aceasta – pentru zborul din Alicante în Chicago, astfel cum reiese din documentul nr. 3 atașat la cerere. Călătoria era compusă din două segmente:

- primul segment era din Alicante în Madrid, la data de 9 septembrie 2018, cu plecare la ora 09.40 și sosire în Madrid la ora 10.50. Acest zbor era operat de compania aeriană Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

- al doilea segment era din Madrid în Chicago la aceeași dată, cu plecare la ora 11.55 și sosire la destinație la ora 14.20. Acest zbor era operat de compania aeriană Iberia.

2°).- Primul dintre zbor[uri] (Alicante-Madrid) a ajuns cu întârziere la Madrid. Reclamanta susține ca aceasta a fost de 1 oră. Pârâta recunoaște întârzierea, deși consideră că a fost vorba despre 30 de minute.

3°).- Ca urmare a întârzierii, pasagera a pierdut zborul de legătură cu cel de-al doilea segment.

4°).- Pasagera a fost relocalată pentru un alt zbor și a ajuns la destinația finală, Chicago, cu mai mult de 24 de ore de întârziere.

## **ÎN AL DOILEA RÂND.- Întrebarea preliminară**

Prezenta procedură se află în curs de soluționare [*omissis*] [aspecte procedurale interne]. Această instanță, care trebuie să pronunțe hotărârea, constată că se impune formularea unei cereri de decizie preliminară.

## **ÎN AL TREILEA RÂND.- Identificarea părților și a intervenienților**

Părțile din litigiul principal sunt doamna GT [OR 3] [*omissis*] [numele avocatului], în calitate de reclamantă, și Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., [*omissis*] [numele avocatului], în calitate de pârâtă.

**ÎN DREPT****ÎN PRIMUL RÂND.-** *Cadrul juridic specific dreptului Uniunii Europene.*

- 1.- În considerentul (7) al Regulamentului (CE) nr. 261/2004 [omissis] se arată: „În scopul asigurării aplicării efective a prezentului regulament, obligațiile aferente rămân în sarcina operatorului de transport aerian care efectuează sau intenționează să efectueze un zbor fie cu o aeronavă aflată în proprietatea sa, pe baza unui contract de închiriere de tip aeronavă goală (dry lease) sau tip aeronavă cu echipaj (wet lease), fie în orice alt regim”.
- 2.- Articolul 2 din Regulamentul [(CE) nr.] 261/2004 prevede că: „În înțelesul prezentului regulament: (a) «operator de transport aerian» înseamnă o întreprindere de transport aerian titulară a unei licențe de funcționare valabilă; (b) «operator efectiv de transport aerian» înseamnă un operator de transport aerian care execută sau intenționează să execute un zbor în temeiul unui contract cu un pasager sau în numele unei alte persoane, juridice sau fizice, care a încheiat un contract cu pasagerul respectiv”.
- 3.- Articolul 2 din Regulamentul [(CE) nr.] 261/2004 stabilește că: „«destinație finală» înseamnă destinația de pe biletul prezentat la ghișeul de înregistrare a pasagerilor sau, în cazul zborurilor cu legătură directă, destinația ultimului zbor; nu se iau în considerare zborurile de legătură alternative disponibile, în cazul în care se respectă ora de sosire prevăzută inițial”.

**[OR 4]**

În Hotărârea Folkerts, pronunțată în cauza C-11/11 la 26 februarie 2013, s-a reținut că: „[...] în cazul unui zbor cu legătură directă, în vederea acordării compensației forfetare prevăzute la articolul 7 din Regulamentul [CE] nr. 261/2004, se ia în considerare doar întârzierea constatată față de ora de sosire prevăzută la destinația finală, înțeleasă ca destinație a ultimului zbor efectuat de pasagerul în cauză”.

- 4.- Articolul 3 alineatul (5) din Regulamentul [(CE) nr.] 261/2004 prevede: „[p]rezentul regulament se aplică tuturor operatorilor de transport aerian care asigură transportul pasagerilor menționați la alineatele (1) și (2). În cazul în care un operator de transport aerian care nu are un contract cu pasagerul își execută obligațiile în conformitate cu prezentul regulament, atunci se consideră că acesta acționează astfel în numele persoanei care are un contract cu pasagerul respectiv”.
- 5.- Articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul [(CE) nr.] 261/2004 stabilește că, în cazul anulării unui zbor, „pasageri[i] în cauză trebuie[...] să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7[...]”.

6.- Articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul [(CE) nr.] 261/2004 reglementează compensația financiară după cum urmează: „[c]ând se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin;

(b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;

(c) 600 EUR 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 datorită refuzului la imbarcare sau anulării zborului”.*

**[OR 5]**

7.- Hotărârea Sturgeon, pronunțată în cauzele conexate C-402/07 și C-432/07 la 19 noiembrie 2009, și Hotărârea Nelson, pronunțată în cauzele conexate C-581/10 și C-629/10 la 23 octombrie 2012, au asimilat întârzierea prelungită față de ora de sosire cu anularea zborului.

8.- Directiva 90/314/[CEE a Consiliului] prevede, la articolul 5 alineatul (1) că „[s]tatele membre iau măsurile necesare pentru ca organizatorul și/sau detailistul parte contractantă să răspundă față de consumator pentru buna executare a obligațiilor ce decurg din acest contract, indiferent dacă aceste obligații vor fi executate de ei înșiși sau de către alți furnizori de servicii sub rezerva dreptului organizatorului și/sau detailistului de a-i acționa în instanță pe ceilalți furnizori de servicii”.

9.- Articolul 13 din Regulamentul [(CE) nr.] 261/2004 prevede că: „[î]n cazul în care un operator de transport aerian plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în conformitate cu prezentul regulament, nici una din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu dreptul intern aplicabil”.

10.- Comunicarea Comisiei din 15 iunie 2016 stabilește, la punctul 2.2.3, că: „[î]n conformitate cu articolul 3 alineatul (5), transportatorul aerian efectiv este cel întotdeauna responsabil pentru îndeplinirea obligațiilor în temeiul regulamentului și nu, de exemplu, un alt transportator aerian care ar fi putut să vândă biletul. Noțiunea de transportator aerian efectiv (operatorul de transport aerian) este prezentată în considerentul (7)”.

11.- În Hotărârea Bossen, pronunțată în cauza C-559/16 la 7 septembrie 2017, s-a subliniat că dispozițiile Regulamentului [(CE) nr. 261/2004] „prevăd un drept la compensație al pasagerilor fără a distinge în funcție de aspectul dacă aceștia

*ajung la destinația lor finală prin intermediul unui zbor direct sau al unui zbor cu legătură directă”.*

**ÎN AL DOILEA RÂND.-** *Îndoielile care justifică formularea cererii de decizie preliminară*

**[OR 6]**

1.- Astfel cum s-a arătat în motivele în drept anterioare, reglementarea comunitară pare să prevadă că operatorul efectiv de transport aerian este cel care are obligația să plătească compensația financiară prevăzută la articolul 7 din Regulamentul [(CE) nr.] 261/2004, indiferent cine a vândut biletul. Această situație pare clară în cazul în care o agenție de turism este cea care a vândut biletul și, prin urmare, care a încheiat contractul cu pasagerul. Cu toate acestea, îndoiala se ridică atunci când biletul este vândut de o companie care are ca obiect de activitate transportul aerian de pasageri, dar care nu este cea care efectuează zborul, deoarece, ca urmare a alianțelor dintre companiile aeriene, zborul este realizat efectiv de o altă companie. Aceasta este situația care se regăsește în litigiul principal. Astfel, în acest caz, Iberia este cea care vinde biletul, fiind o societate care își desfășoară activitatea în domeniul transportului aerian de pasageri. Or, compania respectivă nu este cea care operează zborul din Alicante în Madrid, deoarece acest segment de zbor este realizat efectiv de o altă companie – în acest caz, de Air Nostrum, ca urmare a alianțelor dintre cele două companii.

Pentru acest motiv, se ridică problema dacă obligația de plată a compensației prevăzute la articolul 7 din Regulamentul [(CE) nr.] 261/004 revine în mod exclusiv companiei care operează zborul și care, prin urmare, îl realizează efectiv, sau dacă obligația respectivă poate fi impusă și companiei care nu operează zborul, având în vedere că aceasta este cea cu care se încheie un contract și care efectuează de asemenea zboruri de pasageri. Sau – ceea ce este același lucru – dacă se poate considera că o societate care are ca obiect de activitate transportul aerian de pasageri, care vinde biletul, dar care nu operează zborul, cu alte cuvinte nu îl realizează efectiv, este inclusă în noțiunea de „operator efectiv de transport aerian”.

În consecință, prima întrebare care se adresează este: în raport cu articolul 2 litera (b) și cu articolul 3 alineatul (5) din Regulamentul [(CE) nr.] 261/2004, se poate considera că o societate care are ca obiect de activitate transportul aerian de pasageri și care vinde biletul, dar care nu operează zborul, cu alte cuvinte nu îl realizează efectiv, este inclusă în noțiunea de „operator efectiv de transport aerian”?

2.- În cazul unui răspuns negativ la [întrebarea] anterioară, se ridică problema privind compania care trebuie să plătească compensația în cazul în care, în cadrul aceluiași [OR 7] zbor, au intervenit două sau mai multe companii în realizarea efectivă a acestuia, fiind vorba despre un zbor de legătură.

Astfel, după cum s-a arătat, jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene a stabilit că criteriul determinant pentru impunerea obligației de a plăti compensația financiară este întârzierea de mai mult de trei ore față de ora de sosire la destinația finală. Aceasta indiferent dacă întârzierea s-a produs în raport cu ora de plecare, în timpul zborului sau ca urmare a unei întârzieri a unui zbor de legătură.

Această din urmă împrejurare este cea care suscită îndoieli privind modalitatea de interpretare a Regulamentului [(CE) nr. 261/2004]. Astfel, problema care se ridică în cazurile în care, precum în litigiul principal, zborul este compus din două segmente, fiecare fiind realizat de un operator efectiv de transport aerian, și are loc o pierdere a zborului de legătură ca urmare a întârzierii primului segment de zbor, și, concret, atunci când întârzierea în cadrul primului segment de zbor este mai mică de trei ore, însă întârzierea la destinația finală este mai mare de trei ore, ca urmare a pierderii conexiunii.

Dacă ar fi vorba despre zboruri diferite, în mod cert nu ar exista dreptul la compensație.

Problema apare atunci când există un singur zbor cu legătură. Astfel, în prezenta cauză, prima companie aeriană însărcinată cu efectuarea zborului l-a realizat cu întârziere față de ora de sosire prevăzută, însă întârzierea respectivă a fost mai mică de trei ore. Cu toate acestea, ca urmare a întârzierii primului segment de zbor, se ajunge la destinația finală cu o întârziere prelungită.

Prin urmare, îndoielile care se ridică sunt: există dreptul la compensație în favoarea pasagerilor prevăzut la articolul 7 din Regulamentul [(CE) nr.] 261/2004 în cazul în care zborul este compus din mai multe segmente și, ca urmare a unei întârzieri ușoare (mai mică de trei ore) în cadrul unuia dintre segmente, are loc o întârziere prelungită (mai mare de trei ore) la destinația finală, ca urmare a pierderii zborului de legătură? În cazul unui răspuns afirmativ, dacă operatorii efectivi de transport aerian pentru diversele segmente sunt diferiți, operatorul efectiv de transport aerian care a realizat zborul în cadrul căruia a avut loc o întârziere ușoară (mai mică de trei ore), dar care este responsabil pentru pierderea zborului de legătură și, prin urmare, pentru o întârziere prelungită (mai mare de trei ore) la destinația finală este obligat să plătească compensația financiară prevăzută la articolul 7 din Regulamentul [(CE) nr.] 261/2004?

## DISPOZITIV

**INSTANȚA HOTĂRĂȘTE:** În temeiul considerațiilor prezentate, adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarele întrebări preliminare:

1.- Se poate considera că o societate care are ca obiect de activitate transportul aerian de pasageri și care vinde biletul, dar care nu operează zborul, cu alte cuvinte nu îl realizează efectiv, este inclusă în noțiunea de „operator efectiv de transport aerian”?

2.- În cazul unui răspuns negativ la întrebarea anterioară, există dreptul la compensație în favoarea pasagerilor prevăzut la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 în cazul în care zborul este compus din mai multe segmente și, ca urmare a unei întârzieri ușoare (mai mică de trei ore) în cadrul unuia dintre segmente, are loc o întârziere prelungită (mai mare de trei ore) la destinația finală, ca urmare a pierderii zborului de legătură? În cazul unui răspuns afirmativ, dacă operatorii efectivi de transport aerian pentru diversele segmente sunt diferiți, operatorul efectiv de transport aerian care a realizat zborul în cadrul căruia a avut loc o întârziere ușoară (mai mică de trei ore), dar care este responsabil pentru pierderea zborului de legătură și, prin urmare, pentru o întârziere prelungită (mai mare de trei ore) la destinația finală este obligat să plătească compensația financiară prevăzută la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004?

[omissis] **[OR 9]** [omissis]

[omissis] **[OR 10]** [omissis] [formule finale și semnătura]

DOCUMENT DE LUCRU