

Cauza C-451/20**Cerere de decizie preliminară****Data depunerii:**

23 septembrie 2020

Instanța de trimitere:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

Data deciziei de trimitere:

25 august 2020

Reclamantă:

Airhelp Limited

Pârâtă:

Austrian Airlines AG

[omissis]

În cauza introdusă de reclamanta **Airhelp Ltd**, [omissis] Central Hong Kong (HK), împotriva pârâtei **Austrian Airlines AG**, 1300 Wien-Flughafen, [omissis] având ca obiect suma de **300 EUR** [omissis], ca urmare a apelului reclamantei împotriva hotărârii Bezirksgericht Schwechat [Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria] din 6 aprilie 2020 [omissis], Landesgericht Korneuburg [Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria], în calitate de instanță de apel [omissis], a adoptat, în ședința din camera de consiliu, următoarea

Ordonanță:

[I] Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele **întrebări preliminare**:

[1] Articolul 3 alineatul (1) 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 privind drepturile pasagerilor” sau „regulamentul”) trebuie interpretat în sensul că **[OR 2] se aplică de asemenea unui zbor cu legătură, pentru care a existat o rezervare unică, compusă din două segmente de zbor, ambele segmente de zbor urmând a fi efectuate de același operator de transport aerian comunitar, dacă atât locul de plecare al primului zbor de legătură, cât și locul de sosire al celui de al doilea zbor de legătură sunt situate într-un stat terț, și doar locul de sosire al primului zbor de legătură și locul de plecare al celui de al doilea zbor de legătură sunt situate pe teritoriul unui stat membru?**

În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare:

[2] Articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) 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 („Regulamentul privind drepturile pasagerilor”) trebuie interpretat în sensul că **pasagerul are dreptul la o compensație în temeiul articolului 7 alineatul (1) din acest regulament în cazul în care, deși prin zborul de redirectionare oferit ar ajunge, conform programului, la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută a zborului anulat, în fapt nu ajunge, însă, la această destinație în acest interval de timp?**

[II] Suspendă judecarea cauzei până la comunicarea deciziei preliminare pronunțate de Curtea de Justiție a Uniunii Europene [*omissis*].

Motivare:

Pasagerul N***** T***** dispunea de o rezervare confirmată la zborul cu legătură care urma să fie efectuat de pârâtă **[OR 3]**

- OS 656 de la Chișinău (KIV) la Viena (VIE), cu plecarea prevăzută pentru 29.05.2019, ora 15:55, și sosirea prevăzută pentru 29.05.2019, ora 16:40, și
- OS 25 de la Viena (VIE) la Bangkok (BKK), cu plecarea prevăzută pentru 29.05.2019, ora 23:20, și sosirea prevăzută pentru 30.05.2019, ora 14:20.

Zborul OS 656 a fost anulat cu mai puțin de șapte zile înainte de plecarea prevăzută. Prin urmare, pârâta a modificat rezervarea pasagerului, transferându-l la zborul TK 68 de la Istanbul (IST) la Bangkok (BKK), cu plecarea prevăzută pentru 30.05.2019, ora 01:25, și sosirea prevăzută pentru 30.05.2019, ora 15:00. (Nu a putut fi stabilit modul și intervalul orar în care pasagerul a fost transportat de la KIV la IST.) Zborul TK 68 a ajuns la BKK la ora 16:47, și anume cu o întârziere de o oră și 47 de minute.

Pasagerul ar fi ajuns, aşadar, cu zborul TK 68, la destinaţia sa finală, BKK, cu 40 minute mai târziu decât cu zborul OS 25 rezervat iniţial, în cazul în care acesta ar fi fost efectuat conform programului. Cu toate acestea, întârzierea efectivă a zborului TK 68 faţă de sosirea prevăzută a zborului OS 25 a fost de 2 de ore şi 27 de minute.

(De altfel, zborul OS 25 – care nu a fost anulat, dar care nu a putut fi utilizat de pasager ca urmare a anulării zborului de aport, OS 656 – a ajuns la BKK la ora 15:15, aşadar cu o întârziere de 55 de minute).

Potrivit metodei rutei ortodromice, distanţa KIV-BKK este de peste 3 500 km.

Pasagerul a cedat reclamantei dreptul său în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004; aceasta din urmă a acceptat cesiunea.

Întemeindu-se pe articolul 5 alineatul (1) litera (c) coroborat cu articolul 7 alineatul (1) litera (c) şi cu articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004, **reclamanta** solicită obligarea la plata sumei de 300 EUR, susţinând în esenţă că pasagerul are dreptul la o compensaţie, întrucât pârâta nu i-a oferit o redirectionare [**OR 4**] care să îi permită să ajungă în mod efectiv la destinaţia sa finală, BKK, în mai puţin de două ore după ora de sosire prevăzută a zborului OS 25. Pârâta ar avea totuşi dreptul de a reduce compensaţia prevăzută la articolul 7 alineatul (2) din regulamentul, întrucât ar fi ajuns la destinaţia finală într-un termen de până la patru ore.

Pârâta contestă acţiunea, solicită respingerea cererii şi susţine în esenţă că pasagerul nu poate pretinde o despăgubire, deoarece zborul TK 68 ar fi sosit, conform programului, la ora 15:00.

Prin **hotărârea** atacată, Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria), sesizat în primă instanţă, a admis cererea. Pe baza situaţiei de fapt constatate, redate iniţial şi necontestate [*omissis*], această instanţă a apreciat în drept că din modul de redactare a regulamentului reiese în mod clar că, [în cadrul articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004], este determinantă comparaţia între ora de sosire prevăzută a zborului iniţial şi ora de sosire efectivă la destinaţia finală cu zborul de redirectionare. Prin urmare, un operator de transport aerian ar fi scutit de plata unei compensaţii numai în cazul în care, prin zborul de înlocuire propus, pasagerul ajunge, în fapt, la destinaţia sa finală în mai puţin de două ore faţă de ora de sosire prevăzută iniţial. În caz contrar, pasagerul ar avea dreptul la o compensaţie ca urmare a anulării zborului iniţial, pe care l-a planificat, chiar şi atunci când zborul de înlocuire – în cazul în care a fost efectuat conform programului – ar fi scutit pârâta de obligaţia de despăgubire. În speţă, pasagerul ar fi trebuit să aterizeze la BKK, cu zborul OS 25, la ora 14:20, dar, în realitate, acesta a ajuns [**OR 5**] la destinaţia finală cu zborul TK 68 abia la ora 16:47. Prin urmare, dreptul la compensaţie, redus cu 50 % potrivit articolului 7 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, ar fi întemeiat. Instanţa de prim grad de jurisdicţie nu a abordat problema dacă

dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004 erau aplicabile situației de fapt din prezenta cauză.

Pârâta a declarat **apel** la instanța de trimitere împotriva acestei hotărâri, solicitând modificarea hotărârii atacate în sensul respingerii cererii. Apelanta susține în esență că din modul de redactare a articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 nu reiese că, în stabilirea cadrului temporal descris la acest articol, trebuie avută în vedere sosirea efectivă la destinația finală; ceea ce ar fi important este comparația dintre sosirea prevăzută a zborului rezervat inițial și sosirea prevăzută a zborului de redirecționare.

În **memoriul în răspuns**, reclamanta arată în esență că teza susținută de instanța de prim grad este corectă, deoarece, în cazul în care se ia ca punct de plecare ora de sosire prevăzută a zborului de redirecționare, nu se garantează că pasagerul este scutit de inconvenientul sosirii tardive la destinația finală.

Instanța de trimitere este chemată să se pronunțe, în calitate de **instanță de apel**, în a doua și ultima instanță cu privire la drepturile invocate de reclamantă. Astfel, instanța trebuie [*omissis*] să se limiteze la examinarea unor chestiuni de drept.

Cu privire la întrebările preliminare: [OR 6]

Cu privire la prima întrebare:

Potrivit articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, acest regulament se aplică:

(a) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul;

(b) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul, exceptând cazurile în care aceștia au primit indemnizații sau compensații și au beneficiat de asistență în țara terță respectivă, în cazul în care operatorul de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar.

Din considerațiile introductive detaliate formulate de Curtea de Justiție a Uniunii Europene în Hotărârea [din 11 iunie 2020] pronunțată în cauza C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses [EU:C:2020:460] (punctul 31 și următoarele), având ca obiect un zbor cu legătură cu plecarea de la Fortaleza (Brazilia), cu escală la Lisabona (Portugalia) și cu destinația Oslo (Norvegia), s-ar putea deduce că aceasta a recunoscut aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 numai sub rezerva aplicării articolului 47 alineatul (2) Acordul privind SEE în coroborare cu dispozițiile articolului 126 alineatul (1) din acest acord, ale punctului 8 din Protocolul 1 la acest acord și ale anexei XIII la acest acord și în condițiile stabilite de regulament pentru zborurile cu plecare de pe sau cu sosire pe un aeroport de pe teritoriul norvegian [*omissis*]. Prin urmare, escafa făcută pe teritoriul Uniunii (la

Lisabona) nu ar fi fost de natură să întemeieze aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004.

În prezenta speță, aceasta ar însemna că Regulamentul nr. 261/2004 nu trebuie aplicat în ceea ce privește zborul de legătură rezervat KIV-VIE-BKK.

Este însă îndoielnică că această interpretare a fost în intenția legiuitorului, ținând seama de **[OR 7]** nivelul ridicat de protecție menționat în considerentul (1) al regulamentului.

Astfel, dacă cele două zboruri nu ar fi făcut obiectul unei rezervări comune, fiecare dintre cele două zboruri ar intra, într-adevăr, ca urmare a modului clar de redactare a articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, în domeniul de aplicare al acestui regulament. Pasagerul ar fi lipsit de protecție prin simplul fapt al rezervării unice.

Fiecare dintre redirecționările suplimentare (prevăzute) de același operator de transport aerian, fie pe un zbor de aport pe teritoriul Uniunii, fie pe un zbor de legătură cu plecare de pe teritoriul Uniunii, ar priva astfel pasagerul de protecția de care ar beneficia în lipsa unui zbor de legătură rezervat suplimentar.

Cu privire la a doua întrebare:

În speță, trebuie să se stabilească dacă dispoziția articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004, potrivit căreia,

în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirecționare care să le permită să plece cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută,

trebuie interpretată în sensul că cadrul temporal stabilit de aceasta se referă la orele de plecare și de sosire normale prevăzute sau efective ale zborului de redirecționare. În cazul în care se face referire la sosirea prevăzută la destinația finală (diferența de timp: 40 de minute), dreptul la compensație dispare; în cazul în care se face referire la sosirea efectivă (diferența de timp: 2 ore și 27 de minute), acest drept este întemeiat. **[OR 8]**

În limbajul curent, expresia „care să le permită” denotă faptul că sunt create condițiile efective necesare atingerii unui obiectiv, iar de destinație depinde numai aspectul dacă își exercită sau nu posibilitatea care îi este oferită. Or, legiuitorul ar fi putut foarte bine alege o formulare mai clară din punct de vedere lingvistic, pentru a ține seama de împrejurările efective. Totuși, acest argument poate fi aplicat de asemenea în sens invers, întrucât, chiar dacă legiuitorul ar fi intenționat să se refere numai la datele prevăzute ale zborului de redirecționare, ar fi fost posibilă o formulare mai clară din punct de vedere lingvistic.

Prin urmare, se recomandă o privire asupra altor versiuni lingvistice ale textului regulamentului. Astfel, rezultă că versiunea în limba engleză –

„...are offered re-routing, allowing them to...” –

și versiunea în limba franceză –

„...un réacheminement leur permettant...” –

sunt aproximativ echivalente celei în limba germană; cu toate acestea, versiunea în limba neerlandeză –

„...[hun een] andere vlucht naar hun bestemming wordt aangeboden die niet eerder dan één uur voor de geplande vertrektijd vertrekt en hen minder dan twee uur later dan de geplande aankomsttijd op de eindbestemming brengt.” –

și versiunea în limba daneză –

„... og får tilbudt en omlægning af rejsen, så de kan afrejse højst en time før det planlagte afgangstidspunkt og ankomme til det endelige bestemmelsessted senest to timer efter det planlagte ankomsttidspunkt.” –

par să se refere în mod clar la orele de plecare și de sosire efective, în timp ce versiunea în limba italiană –

„...e sia stato loro offerto di partire con un volo alternativo non più di un'ora prima dell'orario di partenza previsto e di raggiungere la destinazione finale [OR 9] meno di due ore dopo l'orario d'arrivo previsto.” –

pare să nu ia în considerare în mod determinant ora de sosire efectivă.

În măsura în care instanța de apel poate să observe, cel puțin cea mai mare parte a jurisprudenței instanțelor naționale interpretează dispoziția în cauză în sensul că determinantă este comparația între ora de sosire prevăzută a zborului anulat și ora de sosire efectivă a zborului de redirecționare. [omissis]

De asemenea, în Hotărârea [din 27 iunie 2018, flightright/Eurowings (C-130/18, EU:C:2018:496)], Curtea de Justiție s-a raportat la diferența dintre sosirea prevăzută a zborului anulat și sosirea efectivă a zborului de redirecționare; cu toate acestea, situația de fapt aflată la originea acelei hotărâri nu permitea să se stabilească dacă și diferența dintre sosirea prevăzută a zborului anulat și sosirea efectivă a zborului de redirecționare era sau nu mai mare de două ore. De asemenea, întrebarea preliminară adresată în acea cauză nu privea interpretarea articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, contestată în speță, ci raportul tensionat dintre acest articol și Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene din [19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (pronunțată în cauzele conexe C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716)].

Cu toate acestea, argumentația apelantei potrivit căreia ar trebui luat în considerare orarul de zbor prevăzut al zborului de redirectionare este pe deplin pertinentă, întrucât aceasta demonstrează, cu ajutorul a două exemple, că, în cazul luării în considerare doar a orarului de zbor efectiv al zborului de redirectionare, s-ar putea să se obțină rezultate care sunt vădit contrare obiectivelor Regulamentului nr. 261/2004 de a asigura un nivel ridicat de protecție a pasagerilor **[OR 10]** în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor [considerentele (1) și (2)].

Exemplul 1:

Orarul de zbor al zborului anulat pe termen scurt este de la ora 10:00 până la ora 12:00. Pasagerul primește o ofertă pentru un zbor de redirectionare, care trebuie să decoleze la ora 07:00. Cu toate acestea, zborul respectiv suferă ulterior o întârziere la decolare de două ore și jumătate, decolând abia la ora 09:30. Deși, în speță, pasagerul suportă automat două neplăceri, și anume, mai întâi, obținerea unei oferte care nu îndeplinește criteriile prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din regulament (ceea ce determină, poate, în plus, faptul că trebuie să se prezinte la aeroport mai devreme decât era prevăzut) și, ulterior, o întârziere (chiar dacă mai mică de trei ore), acesta nu ar avea dreptul la o compensație. În acest sens, operatorul efectiv de transport aerian al zborului anulat ar fi chiar „recompensat” pentru întârzierea zborului de redirectionare.

Exemplul 2:

Orarul de zbor al zborului anulat pe termen scurt este de la ora 10:00 până la ora 12:00. Pasagerul primește o ofertă pentru un zbor de redirectionare care trebuie să decoleze la ora 09:00. Astfel, neplăcerea cauzată pasagerului este redusă, deoarece el trebuie să „suporte”, propriu-zis, doar o modificare a rezervării, dar rămâne, în esență, în orarul de călătorie prevăzut. Pasagerul nu ar dispune, nici în acest caz, de un drept la compensație. Or, dacă zborul corespunzător este înregistrat mai devreme decât era prevăzut ca urmare a celerității procedurilor de înregistrare (de exemplu, întrucât un număr mult mai mic de pasageri sunt transportați pe zborul de redirectionare) astfel încât acesta poate, de exemplu, să decoleze deja la ora 08:55, ar rezulta că pasagerul dispune, în acest caz, de un drept la compensație, întrucât zborul decolează cu peste o oră mai devreme decât zborul rezervat inițial. Prin urmare, operatorul de transport aerian s-ar fi găsit într-o poziție mai bună dacă și-ar lăsa timp pentru procedurile de înregistrare, iar pasagerul obține o compensație pentru faptul că zborul pleacă cu câteva minute mai devreme, deși – contrar exemplului precedent **[OR 11]** –, nu are un orar de zbor diferit. În acest caz, operatorul de transport aerian al zborului anulat ar fi „pedepsit” pentru celeritatea procedurilor de înregistrare ale operatorului efectiv de transport aerian al zborului de redirectionare.

Nimic din modul de redactare a acestei dispoziții nu permite să se afirme că articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (ii) și (iii) din Regulamentul nr. 261/2004 a intenționat să facă o diferențiere în ceea ce privește cadrul temporal al

zborului de redirecționare în sensul că, în privința orelor de plecare, trebuie să se țină seama de cele prevăzute, dar în privința orelor de sosire, trebuie să se țină seama de cele efective.

În plus, trebuie să se țină seama de următorul aspect: potrivit modului său de redactare („*li se oferă*”), norma care trebuie interpretată pare să considere că operatorul de transport aerian trebuie să facă o singură ofertă (susceptibilă în mod real de a fi acceptată) de redirecționare, astfel încât acesta trebuie, în orice caz, să efectueze numai modificarea rezervării către un zbor de redirecționare, al cărui operator efectiv de transport aerian nu trebuie să fie el însuși. Așadar, acesta nu datorează el însuși efectuarea zborului de redirecționare, ci trebuie doar să „permită” pasagerului să beneficieze de un asemenea zbor. Astfel, se ridică problema dacă o eventuală întârziere a zborului de redirecționare, care, în funcție de împrejurări, ar putea să nu depindă de comportamentul său, ar trebui să fie imputabilă operatorului de transport aerian pârât; sau dacă, prin oferta de modificare a rezervării (și punerea în aplicare a acestei modificări ca urmare a acceptării ofertei de către pasager), acesta și-a îndeplinit deja toate obligațiile, astfel încât să evite posibilitatea invocării unui drept la compensație împotriva sa.

Acest lucru trebuie luat în considerare, în special în lumina Hotărârii recente a Curții de Justiție a Uniunii Europene [din 12 martie 2020, în cauza Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204)] potrivit căreia neplăcerile cauzate pasagerului prin anularea zborului rezervat și printr-o întârziere prelungită a zborului de redirecționare trebuie evaluate separat, putând, eventual, da naștere la două [OR 12] drepturi la compensație (Hotărârea [*omissis*] Finnair, punctul 31).

Acest lucru ar putea conduce, la rândul său – dacă se ține seama de ora de sosire efectivă a zborului de redirecționare – la consecințe juridice diferite în situații comparabile.

Exemplul 3:

Zborul anulat pe termen scurt ar fi trebuit să ajungă la destinația finală la ora 15:00. Zborul de redirecționare oferit pasagerului ajunge în mod efectiv la această destinație la ora 20:00.

Varianta 1

Operatorul de transport aerian transferă pasagerul pe un zbor de redirecționare prevăzut să ajungă la destinația finală la ora 16:00.

În acest caz, pasagerul ar avea dreptul la două compensații: pe de o parte, împotriva operatorului de transport aerian care ar fi trebuit să efectueze zborul anulat, întrucât sosirea efectivă a zborului de redirecționare este întârziată cu cinci ore față de sosirea prevăzută a zborului anulat și, prin urmare, nu sunt respectate limitele impuse la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din regulament; pe de altă parte, împotriva operatorului efectiv de transport aerian al zborului de

redirecționare, întrucât acest zbor a avut o întârziere mare, de patru ore, la sosirea la destinația finală, în raport cu propriul program de zbor.

Varianta 2

Operatorul de transport aerian transferă pasagerul pe un zbor de redirecționare prevăzut să ajungă la destinația finală la ora 18:30.

În acest caz, pasagerul primește de asemenea o compensație din partea operatorului de transport aerian care ar fi trebuit să efectueze zborul anulat; cu toate acestea, el nu primește nicio compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian al zborului de redirecționare, întrucât acesta din urmă a avut, în raport cu propriul orar de zbor, o întârziere la sosire de numai o oră și 30 de minute.

Neplăcerile cauzate pasagerului sunt aceleași în cele două cazuri: anularea zborului inițial și întârzierea de cinci ore față de sosirea prevăzută a zborului anulat. **[OR 13]**

Cu toate acestea, dacă s-ar lua în considerare sosirea prevăzută a zborului de redirecționare, pasagerul ar primi, în ambele cazuri, doar o compensație; în varianta 1, de la operatorul efectiv de transport aerian al zborului de redirecționare; în varianta 2, de la operatorul efectiv de transport aerian al zborului anulat.

Astfel, din perspectiva instanței de trimitere, interpretarea potrivit căreia problema dacă, pentru îndeplinirea condițiilor de scutire prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004, este necesar să se ia în considerare ora de sosire efectivă a zborului de redirecționare poate determina fie o soluție în care situații de fapt similare determină consecințe juridice diferite, fie una în care pasagerul este privat de un drept care pare să fi luat naștere, deși neplăcerile acestuia au crescut. Astfel de interpretări par să contravină finalității regulamentului în cauză, în special considerentelor (1) și (2) ale acestuia.

În măsura în care – potrivit aprecierii instanței de trimitere – această problemă nu a fost încă clarificată în mod definitiv în jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene, iar instanța de trimitere intenționează să pună în aplicare o interpretare diferită de cea a altor instanțe naționale, această instanță era obligată să efectueze o trimitere preliminară.

[omissis]

Landesgericht Korneuburg [omissis]

Korneuburg, 25 august 2020

[omissis]