

# Versiune anonimizată

Traducere C-191/19 – 1

**Cauza C-191/19**

**Cerere de decizie preliminară**

**Data depunerii:**

27 februarie 2019

**Instanța de trimitere:**

Landgericht Frankfurt am Main (Germania)

**Data deciziei de trimitere:**

20 februarie 2019

**Reclamantă-apelantă:**

IO

**Pârâtă-intimată:**

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA

---

**Landgericht Frankfurt am Main**

**Secția a 24-a civilă**

[omissis]

**Ordonanță**

**în litigiul introdus de**

OI [omissis]

reclamantă-apelantă,

[omissis]

împotriva

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA, [omissis] Valencia,

pârâtă-intimată,

[omissis]

În urma ședinței din 27.11.2018, Secția a 24-a civilă a Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt am Main, Germania) a hotărât următoarele:

I. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în vederea pronunțării unei decizii preliminare, următoarele întrebări privind interpretarea articolului 4 alineatul (3), a articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii), a articolului 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al [OR 2] 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:

1. Modificarea rezervării unui pasager aerian care dispune de o rezervare confirmată pentru un anumit zbor și căruia, atunci când se prezintă la aeroport în vederea efectuării înregistrării, i se atribuie un loc pentru un zbor ulterior împotriva voinței sale, constituie un caz de refuz la îmbarcare în sensul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care zborul pentru care pasagerul dispune de o rezervare confirmată este totuși efectuat?

2. În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004 se aplică prin analogie în cazurile de refuz la îmbarcare vizate la articolul 4 alineatul (3) din regulamentul menționat?

II. Procedura de apel se suspendă. [OR 3]

#### Motive

Reclamanta dispunea de rezervări confirmate la pârâtă pentru zborul IB 8505, care urma să fie efectuat de aceasta la 3 octombrie 2015 de la Jerez (ora prevăzută pentru plecare: 13:35) la Madrid (ora prevăzută pentru sosire: 14:45) și pentru zborul de legătură AB 5325, care urma să fie efectuat la 3 octombrie 2015 de la Madrid (ora prevăzută pentru plecare: 20:00) la Frankfurt (ora prevăzută pentru sosire: 22:40).

Reclamantei i-a fost modificată rezervarea fiind transferată de la zborul IB 8505 la zborul IB 8507. Zborul IB 8507 a plecat de la Jerez în jurul orei 17:55 și a sosit la Madrid în jurul orei 19:05. Zborul de legătură AB 5325 a avut loc, astfel cum era prevăzut, la ora 20:00, astfel încât reclamanta a ajuns la Frankfurt fără întârziere, chiar cu zece minute mai devreme decât fusese planificat.

După ce i s-a rambursat valoarea parțială în cuantum de 200 de euro, reclamanta a solicitat, în cele din urmă, întâi în primă instanță în fața Amtsgericht (Tribunal Districtual), plata unei compensații în cuantum de 400 euro în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 7/vol. 12, p. 218, denumit în continuare „regulamentul”).

Tribunalul Districtual a respins plângerea reclamantei, întrucât reclamanta a ajuns la destinația finală în cadrul impus de articolul 5 I litera (c) punctul (iii) din Regulament.

Împotriva deciziei Tribunalului Districtual se îndreaptă apelul reclamantei, care solicită în continuare plata a 200 euro. Reclamanta consideră, în esență, că ar avea dreptul, în temeiul regulamentului, la o compensație în cuantum de 200 euro ca urmare a refuzului la îmbarcare. Restricțiile privind acest drept, astfel cum sunt acestea prevăzute de cazurile de anulare menționate la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din regulamentul, nu pot fi aplicate.

Decizia instanței de apel care a declanșat procedura preliminară depinde de răspunsul Curții de Justiție a Uniunii Europene la întrebările formulate.

Instanța de trimitere consideră, în primul rând, că dreptul la compensații poate fi avut în vedere numai în cazul în care în speță există un caz de refuz la îmbarcare ca urmare a redirectionării. Astfel, anularea - ca singura altă neîndeplinire a obligației de furnizare a serviciului care poate fi avută în vedere - nu este ca atare un element constitutiv, întrucât zborul cu care ar fi trebuit de fapt să fie transportată reclamanta (IT 8505) a fost, cu toate acestea, efectuat, iar programarea zborului nu a fost complet abandonată. În plus, în acest caz, dreptul la compensații [OR 4] nu ar exista, ca urmare a aplicării directe a articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din regulamentul.

La acest aspect se referă la prima întrebare preliminară. Instanța de trimitere consideră că există argumente puternice în favoarea faptului că modificarea rezervării unui pasager aerian căruia îi este atribuit un loc pentru alt zbor împotriva voinței sale intră sub incidența articolului 4 alineatul (3) din regulamentul, în cazul în care zborul inițial este în continuare efectuat. În caz contrar, există riscul ca un operator efectiv de transport aerian să poată eluda consecințele juridice ale regulamentului, de pildă prin transferul pasagerilor aeriени către capacități de zbor ulterioare și, astfel, i-ar fi atribuită o competență de a dispune cu privire la drepturile pasagerilor care ar fi incompatibilă cu scopurile regulamentului (în primul rând, protecția pasagerilor aeriени). Această interpretare corespunde, de asemenea, opiniei predominante din jurisprudența și doctrina germane [omissis].

În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare preliminară, devine relevant pentru soluționarea litigiului aspectul dacă dispoziția de la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din regulamentul trebuie aplicată prin analogie cazurilor de refuz la îmbarcare prevăzute la articolul 4 alineatul (3) din regulamentul. Astfel,

sunt întrunite elementele constitutive ale unui astfel de caz. La acest aspect se referă cea de a doua întrebare preliminară.

Până în prezent, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) a lăsat această chestiune în mod explicit deschisă [*omissis*].

În opinia instanței de trimitere, există argumente puternice în favoarea unei aplicări prin analogie, care se întemeiază în mod determinant pe sensul și pe scopul atât ale dreptului la compensație prevăzut la articolul 7, cât și ale excluderii răspunderii prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulament.

Dreptul la compensație ar trebui să reducă în mod forfetar, în primul rând dificultățile și neplăcerile cauzate de pierderea timpului și de prejudiciile suferite ca urmare a unei neîndepliniri a obligației de furnizare a serviciului reglementată de regulament. În acest context, scopul reglementării cuprinse la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din regulament trebuie interpretat în sensul că legiuitorul Uniunii a considerat că, în cazurile reglementate de dispoziția respectivă, pasagerului aerian nu i-au fost cauzate dificultăți și neplăceri necesitând o reparație sub forma unui drept la [OR 5] compensație forfetară. Faptul că, în aceste cazuri, un pasager aerian este (ușor) prejudiciat, întrucât transportul impus operatorului efectiv de transport aerian în virtutea confirmării rezervării nu a fost efectuat astfel cum a fost rezervat, trebuie să fie acceptat de pasagerul aerian fără vreo despăgubire. Faptul că, astfel, unui pasager aerian (ușor) prejudiciat nu îi este recunoscută, în temeiul regulamentului, nicio compensație financiară este admisibil, atât din perspectiva protecției consumatorilor, în general, cât și din cea a protecției pasagerilor aerieni, în particular. Astfel, respectivul regulament este menit să reglementeze doar drepturile minime ale pasagerilor aerieni.

Această legătură normativă între articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 din Regulament ar putea fi transpusă în cazurile de refuz la îmbarcare. Din perspectiva unui pasager aerian, nu reprezintă o diferență semnificativă dacă neefectuarea transportului a fost cauzată de un refuz la îmbarcare sau de o anulare. În ambele cazuri, prejudiciul cauzat pasagerului constă în faptul că transportul său nu a fost efectuat conform rezervării. Acest lucru rezultă de asemenea din faptul că distincția dintre un refuz la îmbarcare și o anulare are loc numai în funcție de aspectul dacă zborul în cauză este în continuare efectuat sau programarea zborului este în totalitate abandonată. Or, faptul că unui pasager îi este refuzat transportul în sensul articolului 4 alineatul (3) din regulament, însă pe de altă parte, programarea zborului este menținută sau faptul că unui pasager îi este refuzat transportul în sensul articolului 5 din acest regulament, întrucât programarea zborului este abandonată, nu afectează natura și amploarea dificultăților și neplăcerilor provocate acestuia ca urmare a neefectuării transportului.

Acest punct de vedere ar trebui să fie, de asemenea, confirmat de faptul că astfel de dificultăți și neplăceri pasagerilor sunt cauzate unui pasager în mod nemijlocit atunci când i se precizează că nu va fi transportat astfel cum era prevăzut. Pasagerul urmează să afle, nu rareori, abia ulterior, dacă respectivul transport

neefectuat reprezintă un refuz la îmbarcare sau o anulare. Astfel, în momentul apariției dificultăților și neplăcerilor, pasagerul nu poate decela imediat dacă neefectuarea transportului pasagerului are loc în contextul abandonării rezervării unui zbor de către un operator de transport aerian.

O aplicare prin analogie nu ar trebui, de asemenea, exclusă nici pentru motiv că acordarea unei compensații în cazurile de refuz la îmbarcare ar trebui să aibă, cel puțin [OR 6] în anumite privințe, caracterul unei sancțiuni. Astfel, dreptul la compensație nu are caracterul unei clauze penale.

[omissis]

**Frankfurt pe Main, 20 februarie 2019**

[omissis]

DOCUMENT DE LUCRU