

Versiune anonimată

Traducere

C-190/19 - 1

Cauza C-190/19

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

27 februarie 2019

Instanța de trimitere:

Amtsgericht Hamburg (Germania)

Data deciziei de trimitere:

8 februarie 2019

Reclamante:

MG

NH

Pârâtă:

Germanwings GmbH

[omissis]

și

Germanwings GmbH, [omissis] Köln

- pârâtă -

[omissis]

Amtsgericht Hamburg [Tribunalul Districtual din Hamburg, Germania] [omissis]
dispune, la 8 februarie 2019:

- 1 Suspendarea judecării cauzei.

- 2 Sesizarea Curții de Justiție a Uniunii Europene cu următoarea întrebare referitoare la interpretarea dreptului Uniunii, în conformitate cu articolul 267 TFUE:

Există un drept la compensare în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 și atunci când un pasager nu a putut să prindă, din cauza unei întârzieri la sosire relativ minime, un zbor de corespondență direct, iar aceasta a avut drept consecință o întârziere de trei ore sau mai mult la destinația finală, în condițiile în care cele două zboruri erau asigurate de operatori de transport aerian diferiți, iar rezervarea fusese confirmată de o agenție de voiaj care a combinat zborurile pentru clientul său? [Or. 2]

Motive:

Reclamanții solicită o compensație pârâtei ca urmare a unei călătorii cu avionul.

Reclamanții rezervaseră prin intermediul unei agenții de voiaj un zbor pentru data de 11 octombrie 2014, compus din două segmente de zbor. Se prevăzuse ca reclamanții să ia zborul 4U 7214 la ora 6.45 (toate orarele sunt indicate în ora locală) de la Hamburg la Stockholm și să ajungă la destinație la ora 8.10. Confirmarea rezervării pentru acest zbor indica „Operated by EW EUROWINGS” (efectuat de EW EUROWINGS). Elementul numărului de zbor „4U” reprezenta codul IATA (International Air Trade Association) al pârâtei. La ora 9.05, reclamanții trebuiau să fie direcționați spre Newark printr-un zbor de corespondență al Deutsche Lufthansa AG, LH 9108, unde ar fi trebuit să ajungă la ora 12.05. Zborul 4U 7214 nu a ajuns la Stockholm decât la ora 8.30, cu o întârziere de 20 de minute.

La încheierea fazei de cercetare judecătorească, instanța a considerat că reclamanții nu au mai putut să prindă zborul de corespondență din cauza întârzierii zborului 4U 7214. Instanța consideră, în plus, că reclamanții spun adevărul atunci când afirmă că ulterior au luat alte zboruri, cu escală la München, pentru a efectua legătura între Stockholm și Newark, unde au ajuns cu 6 ore și 30 de minute mai târziu decât ceea ce era inițial prevăzut.

Potrivit instanței, pârâta trebuie să fie considerată ca fiind operatorul de transport aerian efectiv, în sensul articolului 2 litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, pentru zborul 4U 7214. Instanța pleacă, desigur, la încheierea fazei de cercetare judecătorească, de la premisa că zborul 4U 7214 a fost asigurat cu un avion și cu un echipaj al companiei aeriene Eurowings. Astfel, reclamanții nu au reușit să dovedească faptul că un avion și un echipaj ale pârâtei au fost utilizate pentru acel zbor. Cu toate acestea, instanța consideră că pârâta trebuie să fie considerată ca fiind operatorul de transport aerian efectiv în sensul articolului 2 litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, indiferent de cine era proprietarul avionului utilizat și de cui aparținea echipajul folosit. Astfel, instanța consideră că, în conformitate cu [omissis] [jurisprudență națională], chiar și în cazul unui contract de locațiune cu echipaj („wet lease”), operatorul de transport aerian efectiv este operatorul de transport aerian al cărui cod IATA a servit pentru a se

rezerva zborul, iar nu operatorul de transport aerian care a închiriat avionul și echipajul. [Revirement] al jurisprudenței germane. [omissis] În prezent, instanța consideră că operatorul de transport aerian căruia îi aparține avionul și echipajul, dar al cărui cod IATA nu a fost utilizat pentru rezervarea zborului, nu mai poate fi considerat ca fiind operator de transport aerian efectiv decât în caz de partajare de cod („codesharing”). Or, pârâta nu a prezentat nicio dovadă care să permită să se conchidă în sensul existenței unui cod partajat. [omissis] **[Or. 3]** [omissis] [Motive pentru care pârâta ar fi trebuit să prezinte dovezi în acest sens].

Pe de altă parte, instanța pleacă de la premisa că nu a existat nicio împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) n° 261/2004 care să poată să justifice întârzierea zborului 4U 7214. Astfel, informațiile obținute de la Eurocontrol nu au confirmat susținerea pârâtei privind o autorizare de decolare tardivă.

Având în vedere considerentele care precedă, soluționarea prezentului litigiu depinde de aspectul dacă Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că răspunderea pârâtei trebuie să fie angajată pentru întârzierea sosirii la destinația finală, în condițiile în care zborul de corespondență pierdut a fost asigurat de o altă companie aeriană, cele două segmente de zbor au fost combinate de o agenție de voiaj pentru reclamant, iar zborul asigurat de pârâtă nu a avut el însuși decât o întârziere relativ mică.

Prezenta speță este similară, cu privire la acest aspect, cu cauza care a făcut obiectul procedurii în fața Curții de Justiție a Uniunii Europene înregistrate sub nr. C-186/17 [flightright], în care avocatul general s-a pronunțat în favoarea unei răspunderi a companiei aeriene, dar în care cererea de decizie preliminară a fost ulterior retrasă. De asemenea, prezenta speță este similară cu trimiterea preliminară trimisă de Bundesgerichtshof la 19 iulie 2016 [omissis] [Markmann și alții, înregistrată la Curte sub nr. C-479/16, radiată însă din registrul Curții prin Ordonanța din 11 octombrie 2016].

[omissis]

[omissis] [semnătură]