

## Versiune anonimată

Traducere

C-530/19 – 1

### Cauza C-530/19

#### Cerere de decizie preliminară

**Data depunerii:**

11 iulie 2019

**Instanța de trimitere:**

Oberster Gerichtshof (Austria)

**Data deciziei de trimitere:**

17 iunie 2019

**Pârâtă, intimată în apel și recurentă:**

NM în calitate de administrator judiciar în procedura privind patrimoniul NIKI Luftfahrt GmbH

**Reclamantă, apelantă și intimată în recurs:**

ON

---

Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă, Austria), în calitate de instanță de recurs [omissis] în cauza introdusă de reclamanta ON, Guttaring [omissis], împotriva pârâtei NM, avocată, Viena [omissis], în calitate de administrator judiciar în procedura de insolvență privind patrimoniul NIKI Luftfahrt GmbH, având ca obiect constatarea creanțelor insolvenței [omissis], plata sumei de 18.916,51 euro, majorată cu cheltuieli de judecată și alte cereri de constatare [omissis], în procedura privind recursul pârâtei împotriva deciziei pronunțate de Oberlandesgericht Wien (Tribunalul Regional Superior din Viena, Austria) în calitate de instanță de apel la 14 februarie 2019, [omissis] prin care a fost anulată hotărârea pronunțată de Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg) la 21 noiembrie 2018 [omissis], ca urmare a apelului reclamantei, cauza fiind trimisă la instanța de prim grad spre rejudecare cu completarea procedurii și pronunțarea unei noi decizii, [OR 2] 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 în vederea unei decizii preliminare:

1. Un operator de transport aerian care, în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 (Regulamentul privind drepturile pasagerilor care utilizează transportul aerian), trebuie să ofere asistență în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (b) din acest regulament, este răspunzător în temeiul acestui regulament pentru prejudiciile rezultate ca urmare a leziunilor suferite de un pasager ca urmare a comportamentului neglijent al lucrătorilor hotelului pus la dispoziție de transportatorul aerian?

2. În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare:

Obligația operatorului de transport aerian în temeiul articolului 9 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 se limitează la a intermedia pentru pasager un hotel și a prelua cheltuielile de cazare sau acesta este obligat să asigure cazarea ca atare?

II. Suspendă procedura în conformitate cu articolul 90a alineatul (1) din Legea privind organizarea judiciară (Gerichtsorganisationsgesetz, denumită în continuare „GOG”) până la primirea deciziei preliminare.

*Motivare:*

**A. Situația de fapt**

Avocata pârâtă este administratorul judiciar al unui operator de transport aerian austriac. Această întreprindere trebuia să efectueze, pentru reclamanta cu reședința în Austria [OR 3], un zbor din Mallorca la Viena, în cadrul unui contract privind un pachet de servicii de călătorie. Din cauza anulării acestui zbor, a fost efectuată o modificare a rezervării pentru seara zilei următoare. Pentru acest motiv, operatorul a trebuit să ofere o cazare la hotel, conform articolului 5 alineatul (1) litera (b) coroborat cu articolul 9 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 (denumit în continuare „regulamentul”). Aceasta și-a îndeplinit această obligație prin intermedierea cazării reclamantei la un hotel din localitate.

Reclamanta este dependentă de un scaun rulant. În ziua următoare, aceasta a făcut o plimbare împreună cu soțul său, care o împingea în scaunul rulant. La întoarcerea la hotel, scaunul rulant a rămas blocat cu roțile din față într-un șanț transversal din asfaltul drumului. Reclamanta a căzut în față din scaunul rulant și s-a rănit grav.

## B. Argumentele și concluziile părților

Reclamanta solicită despăgubiri. Pe de o parte, aceasta solicită constatarea creanței sale compensatorii, notificată de ea în procedura de insolvență, dar contestată de administratorul judiciar pârât, pe de altă parte, aceasta cere obligarea administratorului judiciar la plată în cazul executării în alt mod a sumei acoperite de asigurarea de răspundere obligatorie a transportatorului aerian. Aceasta susține că accidentul ar fi avut loc în perimetrul hotelului, iar personalul operatorului hotelier ar fi acționat în mod neglijent, întrucât nici nu au eliminat și nici nu au asigurat în alt mod șanțul transversal din drum.

În replică, pârâta arată că nici din Regulamentul nr. 261/2004, nici din dreptul național nu decurge răspunderea unui transportator aerian pentru comportamentul neglijent al personalului angajat de operatorul hotelier. Dimpotrivă, regulamentul s-ar opune unei astfel de răspunderi, deoarece [OR 4] obligațiile transportatorului aerian ar fi limitate la furnizarea unor locuri de cazare. O răspundere bazată pe dreptul național ar dubla obligația de a răspunde personal a transportatorului aerian. În plus, personalul hotelului nu ar fi acționat neglijent; reclamanta ar trebui să demonstreze că șanțul transversal se afla în perimetrul hotelului și că nu era asigurat.

## C. Procedura desfășurată până în prezent

Instanța de prim grad a respins cererea. A arătat că reclamanta nu putea să dobândească drepturi în temeiul regulamentului, întrucât transportatorul aerian era obligat doar să îi ofere un loc de cazare; din regulament nu rezultă o răspundere pentru prejudiciile indirecte cauzate de comportamentul neglijent al personalului hotelului. De asemenea, dreptul național nu oferă un temei pentru un astfel de drept, deoarece între reclamantă și transportatorul aerian nu a existat o relație contractuală, iar în domeniul extracontractual răspunderea pentru fapta altuia este doar una limitată; în această privință, reclamanta nu a prezentat argumente valabile. În conformitate cu această interpretare a legii, instanța de prim grad nu a făcut nicio constatare cu privire la aspectul dacă accidentul a avut loc în perimetrul hotelului și nici la aspectul dacă personalul hotelului acționase în mod neglijent.

Instanța de apel a anulat această hotărâre și a trimis cauza la instanța de prim grad spre rejudecare și completarea procedurii.

Transportatorul aerian care operează efectiv zborul ar fi fost obligat, în acest caz specific, la prestații în temeiul articolului 9 alineatul (1) litera (b) din regulament. Dacă nu și-ar fi îndeplinit această obligație, acesta ar fi trebuit să plătească reclamantei, printr-o compensație adecvată și rezonabilă, cheltuielile astfel cauzate. Acest drept [OR 5] este consecința neîndeplinirii obligației prevăzute de dreptul național aplicabil în conformitate cu articolul 12 din acest regulament. Același lucru ar trebui să fie valabil în cazul unei îndepliniri necorespunzătoare a obligațiilor ce revin operatorului hotelier (respectiv, de către personalul acestuia)

cu care a încheiat un contract transportatorului aerian. Chiar și o astfel de îndeplinire necorespunzătoare justifică un drept în conformitate cu legislația națională, transportorul aerian fiind răspunzător, conform dreptului austriac, pentru comportamentul neglijent al personalului hotelului. Întrucât instanța de prim grad, pe baza opiniei sale juridice diferite, nu s-a pronunțat cu privire la circumstanțele concrete ale accidentului, hotărârea atacată ar trebui anulată, iar instanța de prim grad ar trebui să rejudece cauza cu completarea procedurii.

Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă) trebuie să se pronunțe cu privire la recursul pârâtei, prin care aceasta urmărește menținerea hotărârii inițiale de respingere a cererii reclamantei. Aceasta consideră că, prin punerea la dispoziție cu titlu gratuit a cazării, transportatorul aerian și-ar fi îndeplinit obligațiile în conformitate cu articolul 9 din regulament. Aplicarea dreptului național în temeiul articolului 12 din regulament nu ar trebui să aibă ca rezultat impunerea unor obligații suplimentare transportatorului aerian. Acest lucru decurge însă din opinia instanței de apel, deoarece, pentru a evita angajarea propriei răspunderi, transportatorul aerian ar trebui să verifice facilitățile hoteliere oferite de el. Făcând abstracție de acest aspect, precizările instanței de apel cu privire la dreptul austriac sunt eronate din motivele detaliate în recurs.

#### **D. Temeiurile juridice**

1. Obligația transportatorului aerian de a presta servicii de asistență rezultă din următoarele dispoziții ale Regulamentului (CE) nr. 261/2004 [OR 6] 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 întâzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91:

*„Articolul 5: Anularea zborului*

*(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie:*

*[...] să li se ofere asistență de către operatorul de transport aerian [...] în eventualitatea unei redirectionări, în cazul în care ora de plecare anticipată a unui nou zbor este de cel puțin o zi după plecarea programată pentru zborul anulat, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c) [...]*”

*„Articolul 9: Dreptul la deservire*

*(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii au dreptul de a li se oferi gratuit următoarele:*

*(a) [omissis]*

*(b) cazare hotelieră*

- în cazul în care este necesară o ședere de una sau mai multe nopți sau
- în cazul în care este necesară o ședere suplimentară față de cea prevăzută de pasager;

[omissis]

2. Articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede:

*„Articolul 12: Compensații suplimentare*

*(1) Prezentul regulament se aplică fără a se aduce atingere drepturilor pasagerilor la o compensație suplimentară. Compensația acordată în conformitate cu prezentul regulament poate fi scăzută din această compensație. [OR 7]*

3. Articolul 1313a din Codul civil general austriac („ABGB”) are următorul cuprins:

*Orice persoană care are obligația de a presta un serviciu unei alte persoane este răspunzătoare de culpa imputabilă reprezentantului său legal, precum și de culpa imputabilă persoanelor ale căror servicii le utilizează, în același mod ca în cazul propriei sale culpe.*

## **E. Motivarea trimiterii preliminare**

### **1. Cu privire la prima întrebare**

1.1. Din modul de redactare a Regulamentului (CE) nr 261/2004 reiese, într-o primă fază, în cazul articolului 5 alineatul (1) litera (b) a doua alternativă, numai obligația transportatorului aerian de a oferi cu titlu gratuit cazare hotelieră. Cu toate acestea, Curtea de Justiție a statuat că, nerespectarea acestei obligații determină un drept la compensație al pasagerului aerian care nu poate fi calificat drept „compensație” în sensul articolului 12 din regulament (Hotărârea Curții în cauza C-83/10, *Sousa Rodriguez*, punctul 43 și urm.). Compensația nu poate depăși valoarea care, „date fiind circumstanțele proprii fiecărei spețe, s-ar dovedi necesar[ă], adecvat[ă] și rezonabil[ă] pentru a suplini neacordarea asistenței respectivilor pasageri de către operatorul de transport aerian” (Hotărârea *McDonagh*, C-12/11, punctul 51).

1.2. Potrivit instanței de trimitere, din aprecierile Curții de Justiție reiese în mod clar că acesta este un drept care se întemeiază în mod direct pe regulament. Prin urmare, nu este necesar să se recurgă la dispoziții din dreptul național (aceasta fiind, de asemenea, opinia predominantă în cadrul doctrinei recente de limbă germană [omissis] [OR 8] [omissis]).

1.3. În cazul în care neîndeplinirea obligației de a acorda asistență întemeiată în mod direct pe regulament determină un drept la compensație al pasagerului, nu este exclus ca în același mod să fie tratată situația îndeplinirii necorespunzătoare. Prin urmare, s-ar putea prezuma că un transportator aerian, care trebuie să ofere cazare hotelieră, trebuie să răspundă personal, direct în temeiul regulamentului, pentru serviciile deficitare furnizate de hotelul însărcinat de el cu cazarea.

1.4. Împotriva acestei interpretări este, totuși, faptul că despăgubirea acordată în cazul neîndeplinirii (punctul 1.1 de mai sus) trebuie considerată un echivalent al serviciului nefurnizat. Astfel, pare să existe un drept (secundar) întemeiat direct pe regulament, iar acest lucru se întâmplă deoarece, în caz contrar, nerespectarea dreptului primar ar rămâne nesancționată în dreptul Uniunii. În schimb, în cazul îndeplinirii necorespunzătoare, sunt despăgubite prejudicii care depășesc cheltuielile de cazare și care, prin urmare, potrivit economiei regulamentului, intră sub incidența articolului 12 din acesta. Astfel, drepturile legate de această situație, trebuie evaluate - cu excepția cazului în care se aplică o convenție internațională - potrivit dreptului național. [OR 9]

1.5. Cu toate acestea, nu este exclus ca Curtea de Justiție a Uniunii Europene - de exemplu, în scopul creării unor condiții-cadru uniforme pentru toți transportatorii aerieni care operează în Uniune [considerentul (4) din regulament] - să considere ca fiind echivalente îndeplinirea necorespunzătoare și neîndeplinirea și să accepte, și în acest caz, un drept la compensație întemeiat direct pe regulament. Punctul 1 din cererea de decizie preliminară are ca scop clarificarea acestui aspect.

## **2. Cu privire la cea de a doua întrebare**

2.1. În cazul în care abaterea (pretinsă) a lucrătorului hotelier nu determină un drept întemeiat direct pe regulament, este necesar să se examineze dacă există un drept la compensație în sensul articolului 12 din regulament. În cazul în care există un astfel de drept, acesta trebuie evaluat, în orice caz, conform convențiilor internaționale aplicabile, iar, în al doilea rând, conform dreptului național aplicabil.

2.2. În speță, este cert că prejudiciul s-a produs în afara perioadei petrecute la bordul aeronavei sau în decursul oricărei operațiuni de îmbarcare sau debarcare, astfel cum este prevăzut la articolul 17 alineatul (1) din Convenția de la Montreal, astfel încât dreptul de despăgubire nu poate fi, în orice caz, întemeiat pe această dispoziție. Nu poate fi luat în considerare nici un prejudiciu rezultat dintr-o întârziere în sensul articolului 19 din această convenție, întrucât reclamanta nu a declanșat acțiunea împotriva transportatorului aerian din cauza întârzierii unui zbor, ci din cauza furnizării unei asistențe deficitare în temeiul regulamentului. Aceste servicii nu intră în domeniul de aplicare al convenției (Hotărârea Curții de Justiție, C-344/04, IATA, punctul 44 și urm., privind serviciile de asistență în temeiul articolului 6 din regulament). Același lucru trebuie să se aplice de

asemenea în cazul neîndeplinirii sau al îndeplinirii necorespunzătoare a unor asemenea servicii. [OR 10]

2.3. În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare, un drept al reclamantei nu ar putea să rezulte, aşadar, decât din legislaţia naţională aplicabilă. Dat fiind că situaţia prezintă un element de extraneitate ca urmare a producerii prejudiciului în Spania, acest drept trebuie stabilit pe baza normelor de drept privat internaţional. În acelaşi timp, în acest caz specific, nu trebuie clarificat aspectul dacă dreptul reclamantei trebuie calificat drept contractual sau extracontractual. Astfel, toate normele privind conflictul de legi relevante fac trimitere la dreptul austriac: în cazul calificării drept materie contractuală (pentru drepturi care decurg în mod direct din regulament, a se vedea Hotărârea Curţii *flightright GmbH și alții*, C-274/16, C-447/16 și C-448/16), aplicarea acestui drept se întemeiază pe articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul Roma I (reședința obișnuită a reclamantei și locul de destinație al transportului fiind în Austria), în cazul calificării drept materie extracontractuală, pe articolul 4 alineatul (2) coroborat cu articolul 23 alineatul (1) din Regulamentul Roma II (reședința obișnuită a reclamantei și reședința obișnuită a transportatorului aerian fiind în Austria). De asemenea, din faptul că ambele părți au prezentat argumente cu privire la dispoziții din dreptul austriac, ar putea fi dedusă o alegere concludentă a acestui drept în temeiul articolului 3 alineatul (1) coroborat cu articolul 5 alineatul (2) din Regulamentul Roma I sau în temeiul articolului 14 alineatul (2) din Regulamentul Roma II [omissis].

2.4. Conform dreptului austriac, răspunderea transportatorului implică faptul că acestuia îi poate fi imputat comportamentul neglijent al personalului hotelier. Un posibil temei în acest sens este articolul 1313a din Codul civil (Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch, denumit în continuare „ABGB”), potrivit căruia cel care este obligat să presteze un serviciu unei alte persoane este răspunzător pentru culpa acelor persoane la ale căror servicii recurge pentru îndeplinirea acestei obligații. Această dispoziție are ca obiect, în primul rând, încălcarea obligațiilor contractuale, potrivit unei jurisprudențe constante, ea trebuie [OR 11] însă aplicată de asemenea în cazul în care obligațiile rezultă dintr-un raport juridic special, fără să existe un contract [omissis]. Un astfel de raport juridic special există, în speță, ca urmare a obligației de a oferi asistență, astfel cum este prevăzut la articolul 5 alineatul (1) litera (b) coroborat cu articolul 9 alineatul (1) litera (b) din regulament.

2.5. Cu toate acestea, comportamentul unei persoane va fi imputat debitorului numai în cazul în care persoana acționează în cadrul îndeplinirii obligațiilor debitorului [omissis]. Prin urmare, aspectul determinant este care dintre obligațiile transportatorului aerian este îndeplinită în cazul de față. Dat fiind faptul că această obligație rezultă din articolul 5 alineatul (1) litera (b) coroborat cu articolul 9 alineatul (1) litera (b) din regulament, aceasta este o chestiune de interpretare a dreptului Uniunii. Instanța de trimitere consideră că sunt posibile două interpretări:

(a) Pe de o parte, transportatorul aerian ar putea fi obligat la organizarea șederii peste noapte, și anume numai la intermedierea unui hotel și la suportarea costurilor. Partenerul contractual al operatorului hotelier ar fi, în acest caz, pasagerul însuși, cel mult reprezentat la încheierea contractului de către transportatorul aerian. În acest caz, transportatorul aerian ar putea fi răspunzător numai pentru o eventuală culpă în ceea ce privește selectarea hotelului; prejudiciile pentru comportamentul neglijent al unor lucrători hotelieri ar trebui să fie invocate de către pasagerul aerian față de operatorul hotelier. În acest caz specific, nu se poate stabili o culpă în procesul de selecție [culpa in eligendo] - chiar dacă este avut în vedere articolul 9 alineatul (3) din regulament (referitor la atenția specială acordată nevoilor persoanelor cu mobilitate redusă). Prin urmare, cererea trebuie respinsă. **[OR 12]**

(b) Pe de altă parte, se poate considera că transportatorul aerian este răspunzător pentru cazare ca atare. Această cazare ar putea fi efectuată, în anumite circumstanțe, într-un hotel al transportatorului însuși, cu excepția cazului în care transportatorul aerian a încheiat în acest scop contracte cu operatori hotelieri terți. În acest caz, transportatorul aerian utilizează serviciile operatorului hotelier în cadrul îndeplinirii propriilor obligații. Acest lucru ar determina, potrivit dreptului austriac, răspunderea pentru comportamentul neglijent al personalului hotelier, transportatorul aerian trebuind să demonstreze absența culpei în cazul unei deficiențe obiective în domeniul hotelului [*omissis*]. Astfel, chiar o întreprindere independentă și personalul acesteia pot fi considerate - potrivit unei jurisprudențe constante - persoane la ale căror servicii se poate recurge în vederea îndeplinirii propriilor obligații și, prin urmare, a căror culpă îi angajează răspunderea [*omissis*]. De asemenea, răspunderea nu poate fi exclusă nici de faptul că transportatorul aerian nu ar fi în măsură să dea instrucțiuni concrete personalului hotelier sau să supravegheze comportamentul acestor persoane.

2.6. Potrivit Oberste Gerichtshof (Curtea Supremă), este de asemenea posibilă interpretarea conform căreia transportatorul aerian este răspunzător pentru efectuarea cazării ca atare.

Desigur, modul de redactare al articolului 9 alineatul (1) litera (b) din regulament impune doar „oferirea” de cazare hotelieră, ceea ce ar putea însemna o simplă obligație de a intermedia serviciile unui hotel și de a prelua costurile. Cu toate acestea, regulamentul urmărește, în conformitate cu considerentul (1) al acestuia, obiectivul de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor. Un asemenea nivel de protecție nu ar putea **[OR 13]** fi asigurat în cazul în care transportatorul aerian ar avea doar aceste obligații limitate. În acest caz, pasagerul ar deveni partener contractual al operatorului hotelier și ar trebui să invoce, în cazul furnizării unor servicii deficitare, drepturi la despăgubire împotriva acestuia. În acest scop, ar avea la dispoziție instanța de la reședința sa obișnuită numai dacă ar fi îndeplinite condițiile prevăzute la articolul 17 din Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 (JO 2012, L 351, p. 1 - orientarea activității operatorului hotelier în funcție de statul consumatorului); în caz contrar, pasagerul aerian ar trebui să formuleze cererea în statul operatorului hotelier, în temeiul articolului 4 din Regulamentul (UE) nr.



1215/2012. În schimb, în cazul acțiunilor formulate împotriva operatorului efectiv de transport aerian, este de obicei disponibilă instanța de la locul de destinație (Hotărârea Curții *Rehder* în cauza C-204/08, iar, mai recent, Hotărârea *flightright GmbH și alții*, C-274/16, C-447/16 și C-448/16), ceea ce a înlesnit în mod semnificativ formularea cererii de despăgubire. În schimb, obligația de despăgubire nu ar împovăra în mod excesiv transportatorul aerian, întrucât, în cazul angajării răspunderii, acesta nu ar trebui să suporte în mod definitiv prejudiciul, ci ar putea să acționeze în regres în conformitate cu termenii contractului încheiat cu operatorul hotelier. Dat fiind că, numai din cauza unei deficiențe (cel puțin obiective) în sfera de responsabilitate a transportatorului aerian, pasagerul a trebuit să petreacă noaptea în hotelul pus la dispoziție de acesta, este clar că riscul unei acțiuni judiciare formulate în străinătate și posibilitatea formulării unei acțiuni în regres trebuie să fie impuse transportatorului, iar nu pasagerului.

2.7. Așadar, conform dreptului austriac, existența răspunderii depinde de clarificarea în prealabil a chestiunii - ce ține de dreptul Uniunii - privind întinderea obligațiilor operatorilor de transport aerian în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (b) coroborat cu articolul 9 alineatul (1) litera (b) din regulament. Acest aspect ar trebui să fie clarificat prin intermediul celei de a doua întrebări.

### C. Aspecte procedurale [OR 14]

1. Nici în ceea ce privește prima întrebare, nici în ceea ce privește cea de a doua întrebare, nu există un *acte clair* sau jurisprudență a Curții de Justiție a Uniunii Europene. Din acest motiv, Oberster Gerichtshof (Curtea Supremă), în calitate de ultimă instanță de recurs, este obligată să solicite pronunțarea unei decizii preliminare.

2. În așteptarea deciziei Curții de Justiție a Uniunii Europene, procedura privind recursul reclamantei se va suspenda.

[omissis]