

**Cauza C-826/19****Cerere de decizie preliminară****Data depunerii:**

13 noiembrie 2019

**Instanța de trimitere:**

Landesgericht Korneuburg (Austria)

**Data deciziei de trimitere:**

29 octombrie 2019

**Reclamant-apelant:**

WZ

**Pârâtă-intimată:**

Austrian Airlines AG

REPUBLICA AUSTRIA

[omissis]

**Landesgericht Korneuburg**

Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria), în calitate de instanță de apel [omissis] în procedura [omissis] inițiată de reclamantul **WZ**, [omissis] împotriva pârâtei **Austrian Airlines AG** [omissis], pentru plata sumei de 250 euro plus dobânzi și cheltuieli de judecată [omissis], ca urmare a apelului formulat împotriva hotărârii Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria) pronunțate la 24 iunie 2019 [omissis], a adoptat următoarea

**Ordonanță:**

I.) Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele întrebări în vederea unei decizii preliminare:

1.) Articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11.02.2004 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 trebuie interpretat în sensul că este aplicabil în privința a două aeroporturi [OR 2], aflate amândouă în imediata apropiere a centrului unui oraș, însă doar unul pe teritoriul urban, iar celălalt în landul învecinat?

2.) Articolul 5 alineatul (1) litera (c), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că, în cazul aterizării pe un alt aeroport de destinație din același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, există un drept la compensație ca urmare a anulării zborului?

3.) Articolul 6 alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că, în cazul aterizării pe un alt aeroport din același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, există un drept la compensație ca urmare a unei întârzieri prelungite?

4.) Articolele 5 și 7 și articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că, pentru a stabili dacă un pasager a suferit o întârziere de trei ore sau mai mult în sensul Hotărârii Curții de Justiție din 19 noiembrie 2009 în cauzele conexe C-402/07 și C-432/07, Sturgeon și alții, întârzierea trebuie calculată în funcție de momentul aterizării pe celălalt aeroport de destinație sau de momentul transferului la aeroportul de destinație indicat în rezervarea inițială sau la o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul?

5.) Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că operatorul de transport aerian care efectuează zboruri potrivit unui sistem de rotație a zborurilor poate invoca un incident, în speță o reducere a ratei sosirilor ca urmare a unei furtuni, care s-a produs în timpul antepenultimei rotații a zborului în cauză?

6.) Articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, în cazul [OR 3] aterizării pe un alt aeroport de destinație, operatorul de transport aerian trebuie să ofere din proprie inițiativă transferul către un alt loc sau pasagerul trebuie să solicite transferul?

7.) Articolul 7 alineatul (1), articolul 8 alineatul (3) și articolul 9 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că pasagerul are dreptul la o compensație ca urmare a încălcării obligațiilor de asistență și de deservire prevăzute la articolele 8 și 9?

II.) Suspendă judecarea cauzei până la primirea deciziei preliminare a Curții de Justiție a Uniunii Europene.

#### **Motivare:**

Următoarele fapte sunt necontestate sau au fost [omissis] dovedite:

Reclamantul dispunea de o rezervare confirmată pentru zborul efectuat de pârâtă, nr. OS 940, cu plecare de la Klagenfurt (KLU) la 21 mai 2018, ora 18:35, și sosire la Viena (VIE) la 21 mai 2018, ora 19:20, și pentru zborul efectuat de pârâtă, nr. OS 239, cu plecare de la Viena (VIE) la 21 mai 2018, ora 21:00, și sosire la Berlin Tegel (TXL) la 21 mai 2018, ora 22:20. Pârâta a deviat zborul OS 239 de la Berlin Tegel către Berlin Schönefeld (SXF), orarul efectiv de zbor fiind: plecare la 21 mai 2018, ora 22:07, de la Viena (VIE) și sosire la 21 mai 2018, ora 23:18, la Berlin Schönefeld (SXF). Distanța Viena-Berlin Tegel, respectiv, Viena-Berlin Schönefeld este mai mică de 1 500 km, distanța de la Klagenfurt este nespacificată. Motivul devierii zborului de la Berlin Tegel la Berlin Schönefeld a fost acela că zborul ar fi depășit cu trei minute interdicția zborurilor pe timp de noapte de pe Berlin Tegel. Cauza întârzierii zborului la plecare [OR 4] a fost faptul că antepenultima rotație a zborului în cauză ar fi trebuit să decoleze la ora 14:40 de la Berlin Tegel și ar fi trebuit să aterizeze la ora 15:45 la Viena, însă Eurocontrol a alocat pârâtei un slot abia la ora 15:53, din cauza unei furtuni la Viena. Următoarele zboruri, penultima rotație și ultima rotație, au fost efectuate integral conform planificării, însă întârzierea nu a mai putut fi recuperată. Pârâta nu a oferit reclamantului nicio variantă alternativă de transfer de la aeroportul Berlin Schönefeld la aeroportul Berlin Tegel. De la aeroportul Berlin Schönefeld, reclamantului îi sunt necesare 41 de minute pentru a ajunge la locuința sa, iar de la aeroportul Berlin Tegel - 15 minute.

Reclamantul a solicitat pârâtei plata sumei de 250 de euro drept compensație în temeiul articolului 5 coroborat cu articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004. El se întemeiază, pe de o parte, pe sosirea cu întârziere a zborului și, pe de altă parte, pe faptul că reclamantului nu i-ar fi fost oferită nicio variantă de transfer de la aeroportul Berlin Schönefeld până la Berlin Tegel. Potrivit reclamantului, articolul 8 alineatul (3) din regulamentul menționat nu ar fi aplicabil, întrucât aeroportul Berlin Schönefeld nu ar fi situat în Berlin.

Pârâta a contestat cererea formulată, solicitând respingerea acțiunii și susținând că reclamantul a ajuns la destinația finală, Berlin, cu o întârziere de 58 de minute, că aeroportul Berlin Schönefeld se situează la o distanță mai mică de 24 km de adresa domiciliului reclamantului, iar aeroportul Berlin Tegel la doar 8 km de adresa domiciliului reclamantului. În ambele cazuri, reclamantul ar fi trebuit să utilizeze un mijloc de transport pentru a ajunge la domiciliu. În continuare, pârâta s-a întemeiat pe existența unor împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, invocând existența unor probleme meteorologice grave, care ar fi condus la întârziere.

Bezirksgericht Schwechat a respins cererea și a arătat că schimbarea aeroportului Berlin Tegel cu aeroportul Berlin Schönefeld nu ar fi trebuit [OR 5] considerată o modificare substanțială a itinerarului, astfel încât nu ar fi necesar să fie considerată drept anulare a zborului. Întârzierea nu ar fi fost mai mare sau egală cu trei ore. Nu ar exista niciun drept în temeiul articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, pentru motivul că pasagerul nu ar fi demonstrat costurile pe care le-ar fi suportat ca urmare a transferului.

Împotriva acestei hotărâri se îndreaptă apelul reclamantului bazat pe motivul unei aprecieri juridice eronate, solicitându-se modificarea hotărârii atacate în sensul admiterii cererii.

În memoriul în răspuns la cererea de apel, pârâta solicită respingerea acestuia.

Landesgericht Korneuburg, în calitate de instanță de apel, este chemată să se pronunțe, în a doua și ultima instanță, cu privire la drepturile invocate de reclamant.

Faptul că nici primul punct de plecare, nici ultimul punct de sosire al călătoriei reclamantului nu sunt situate în raza de jurisdicție a Bezirksgericht Schwechat conduce, potrivit jurisprudenței Curții (Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder, în cauza C-204/08, punctul 47 și Hotărârea din 7 martie 2018, flightright și alții, în cauzele conexe C-274/16, C-447/16 și C-448/16, punctul 48), la concluzia că această instanță nu este competentă să judece cauza în calitate de instanță de la locul de executare a obligației în temeiul articolului 7 punctul 1 din Regulamentul (UE) nr. 1215/2012 (JO 2012, L 351, p. 1); această împrejurare nu mai poate fi însă luată în considerare, întrucât pârâta s-a înfățișat, în sensul articolului 26 alineatul (1) din Regulamentul nr. 1215/2012.

Soluția depinde de interpretarea dispozițiilor Regulamentului nr. 261/2004, al cărui conținut nu este atât de evident încât să se considere a fi un *acte clair*. În esență, obiectul prezentei proceduri îl constituie interpretarea articolului 8 alineatul (3) din acest regulament, și anume, dacă această dispoziție se aplică în speță, dacă situația de fapt trebuie să fie considerată o anulare, o întârziere sau o situație de sine stătătoare, dacă este sau nu posibilă invocarea unor împrejurări excepționale și dacă [OR 6] există un drept la compensație ca urmare a încălcării obligațiilor de asistență și de deservire.

Cu privire la fiecare dintre întrebări:

Cu privire la întrebarea 1:

Atât aeroportul Berlin Tegel, prevăzut în planul de zbor inițial, cât și aeroportul Berlin Schönefeld, utilizat după modificarea planului de zbor sunt considerate aeroporturi care deservește Berlinul, chiar dacă numai Berlin Tegel este situat în orașul Berlin. Potrivit constatărilor primei instanțe, pentru a ajunge de la aeroportul Berlin Schönefeld la domiciliul reclamantului, sunt necesare 41 de minute, iar de la aeroportul Berlin Tegel - 15 minute. Aspectul dacă cele două aeroporturi sunt situate în [aceeași] regiune este apreciat în mod diferit de către părți. Instanța de apel consideră, cu titlu provizoriu, că articolul 8 alineatul (3) din regulament este aplicabil, întrucât sunt în discuție două aeroporturi din [aceeași] regiune, chiar dacă ele se situează în landuri diferite. Acest aspect este justificat de instanța de apel prin faptul că, în mod obișnuit, aeroporturile internaționale ale marilor orașe nu sunt construite în centrul orașului, ci la marginea orașului sau în afara teritoriului urban.

Cu privire la întrebările 2 și 3:

Dreptul la despăgubire al reclamantului există în cazul în care există o disfuncționalitate menționată de regulament în furnizarea serviciului. Nu este necesar să se examineze dacă a existat un refuz la îmbarcare, ci dacă devierea zborului către un alt aeroport de destinație din aceeași regiune trebuie să fie considerată o anulare a zborului sau o efectuare a zborului cu întârziere. În favoarea soluției de a considera situația drept o anulare pledează considerațiile Curții din Hotărârea pronunțată la 13 octombrie 2011 în cauza Sousa Rodríguez și alții, C-83/10, punctul 30, potrivit căreia se poate concluziona că un zbor este anulat atunci când programarea zborului inițial este abandonată. În schimb, Bezirksgericht [OR 7] Schwechat consideră că situația de fapt ar trebui apreciată drept întârziere la sosire, întrucât destinația finală, și anume orașul Berlin, a fost atinsă, chiar dacă cu întârziere. În sfârșit, există posibilitatea ca articolul 8 alineatul (3) din regulament să reglementeze un caz de sine stătător de disfuncționalitate în furnizarea serviciului, care nu poate fi considerat nici anulare, nici întârziere la sosire. La această concluzie ajunge instanța de apel, întemeindu-se pe considerentul că, în caz contrar, dispoziției i-ar lipsi domeniul de aplicare. Dreptul de a fi transportat la aeroportul de destinație inițial sau la o altă destinație s-ar putea întemeia în egală măsură pe articolul 8 alineatul (1) sau pe articolul 9 alineatul (1) litera (c) din regulamentul menționat. Dacă se intenționează recunoașterea unui domeniu de aplicare articolului 8 alineatul (3) din regulament, trebuie să se concluzioneze că această dispoziție recunoaște pasagerului aerian doar dreptul de a fi transferat la aeroportul de destinație inițial sau la o altă destinație, cu excluderea celorlalte drepturi prevăzute în cazul anulării sau al întârzierii, în special a dreptului la compensație, care este invocat în speță. Examinarea existenței unor împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament nu ar mai fi necesară.

Cu privire la întrebarea 4:

În cazul în care Curtea va concluziona că situația din speță este o întârziere, se pune problema calculării întârzierii. Având în vedere că articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 se referă în mod explicit la aeroportul de destinație inițial sau la o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul, pare logic ca, în calcularea acestei întârzieri, să nu fie determinant momentul aterizării pe celălalt aeroport de destinație, ci momentul în care pasagerul ajunge pe aeroportul inițial sau la o altă destinație convenită. Desigur, Bezirksgericht Schwechat consideră că întârzierea la sosire nu înregistrează în niciun caz 3 ore. Instanța menționată nu ține însă seama de faptul că primul aeroport de plecare [OR 8] al reclamantului a fost Klagenfurt, iar călătoria de la Klagenfurt (KLU) a început la 21 mai 2011[8], ora 18:35 (Hotărârea Curții de Justiție din 26 februarie 2013, Folkerts, C-11/11, punctul 47).

Cu privire la întrebarea 5:

În cazul în care Curtea va concluziona că există un drept la compensație ca urmare a anulării sau întârzierii prelungite, trebuie să se țină seama de argumentul pârâtei, potrivit căruia anularea/întârzierea este cauzată de o împrejurare excepțională. Pare evident pentru instanța de apel că jurisprudența Curții nu a statuat încă dacă incidentele survenite pe antepenultima rotație în cadrul unui sistem de rotație a zborurilor îndreptătesc operatorul de transport aerian să întemeieze o anulare sau o întârziere prelungită pe un astfel de eveniment, în special dacă acesta a survenit în aceeași zi [a se vedea considerentul (15) al acestui regulament]. Nu există nicio îndoială că reducerea numărului de sloturi din speță a fost la originea nerespectării planificării pârâtei, înainte de a surveni interdicția privind zborul pe timp de noapte, pârâta nemaiputând astfel efectua zborul către Berlin Tegel. Cu toate acestea, este necesar să se examineze dacă, pentru a garanta un nivel ridicat de protecție a pasagerilor aerieni, trebuie să se introducă o limitare în ceea ce privește o legătură de timp mai strictă [independent de considerentul (15) al regulamentului] sau în ceea ce privește numărul de zboruri anterioare din cadrul sistemului de rotație a zborurilor.

#### Cu privire la întrebarea 6:

Pârâta nu a asigurat reclamantului transferul prevăzut la articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. În opinia instanței de apel, este irelevant dacă reclamantul ar fi avut oricum nevoie de un mijloc de transport suplimentar până la domiciliul său. Astfel, este posibil ca acesta să își fi parcat vehiculul la aeroportul de destinație prevăzut inițial sau să își fi organizat drumul spre casă în alt mod, astfel încât, în pofida distanței scurte de la aeroportul Berlin Schönefeld până la domiciliul acestuia, reclamantul poate avea în continuare un interes [OR 9] de a fi transferat la aeroportul Berlin Tegel. Doctrina în limba germană consideră că prestațiile de deservire, precum oferirea de mese și băuturi răcoritoare, cazarea hotelieră, dar și transportul între aeroport și locul de cazare trebuie să fie oferite, ceea ce se interpretează în sensul că operatorul de transport aerian trebuie să acorde aceste prestații în mod spontan, nu doar la cererea pasagerilor [*omissis*]. Articolul 8 din Regulamentul nr. 261/2004 este, în general, considerat o prestație de asistență, fiind diferențiat de prestațiile de asistență prevăzute la articolul 9 din același regulament. Având în vedere apropierea dintre serviciul de transport prevăzut la articolul 9 alineatul (1) litera (c) din regulament și dreptul de a beneficia de transfer prevăzut la articolul 8 alineatul (3) din același regulament, instanța de apel consideră cu titlu provizoriu că operatorul de transport aerian trebuie să ofere pasagerului această prestație chiar și în lipsa unei cereri din partea acestuia din urmă (a se vedea de asemenea Concluziile avocatei generale Sharpston în cauza Sousa Rodriguez și alții, C-83/10, punctul 62).

#### Cu privire la întrebarea 7:

Presupunând că operatorul de transport aerian pârât nu și-a îndeplinit obligația de transfer la aeroportul de destinație inițial sau la o altă destinație apropiată, acesta nu și-a îndeplinit obligația care decurge din articolele 8 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004. Instanțele naționale consideră că încălcarea obligației de asistență și de

deservire obligă operatorul de transport aerian (numai) la repararea prejudiciului {de exemplu, Amtsgericht (Tribunalul Districtual) Königs Wusterhausen, 2 februarie 2017, 4 C 1350/16 [*omissis*]}. Cu toate acestea, instanța de apel consideră, pe baza precizărilor Curții din Hotărârea din 13 octombrie 2011 în cauza Sousa Rodriguez și alții, C-83/10, punctul 44, că încălcarea obligației de asistență și de deservire are (de asemenea) **[OR 10]** ca efect faptul că pasagerilor le revine un drept de compensare (Landesgericht Korneuburg, 7 septembrie 2017, 21 R 246/17z [*omissis*]). Întrucât această problemă este interpretată în mod diferit de instanțele naționale, este necesară o clarificare din partea Curții de Justiție.

[*omissis*] [Suspendarea procedurii]

**Landesgericht Korneuburg [*omissis*]**

**Korneuburg, 29 octombrie 2019**

[*omissis*]

[*omissis*] [Semnătură]

DOCUMENT DE LUCRU