

**Cauza C-810/19**

**Cerere de decizie preliminară**

**Data depunerii:**

4 noiembrie 2019

**Instanța de trimitere:**

Landgericht Frankfurt am Main (Germania)

**Data deciziei de trimitere:**

22 august 2019

**Apelantă-reclamantă:**

Flightright GmbH

**Intimată-pârâtă:**

Qatar Airways

---

[*omissis*]

**Ordonanță**

În litigiul

dintre Flightright GmbH, [*omissis*] Potsdam,  
apelantă-reclamantă

[*omissis*] împotriva

Qatar Airways [*omissis*],  
[*omissis*],  
intimată-pârâtă

[*omissis*], Camera a 24-a Civilă a Landgericht Frankfurt am Main [Tribunalul Regional din Frankfurt am Main]

[*omissis*] a hotărât: **[OR. 2]**

I. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarele întrebări preliminare în temeiul articolului 267 TFUE, în vederea interpretării

Regulamentului (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):

1. Un zbor poate fi calificat drept „zbor cu legătură directă” în sensul articolului 2 litera (h) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 și atunci când, în cazul zborurilor care fac obiectul unei rezervări unice și care cuprinde o escală pe un aeroport de transfer din afara teritoriului Uniunii Europene, este programată o ședere mai îndelungată la locul de escală, iar zborul de corespondență nu este cel mai apropiat zbor posibil?

2. În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare:

Articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că regulamentul se aplică inclusiv unui transport aerian de pasageri efectuat printr-un zbor care nu pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, dar care a făcut parte dintr-o rezervare unică ce cuprindea și un zbor cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, și atunci când nu este vorba despre un zbor cu legătură directă?

II. Procedura de apel se suspendă.

### **Motive:**

#### **I.**

Reclamanta a introdus acțiunea în temeiul subrogării în drepturile a patru pasageri (denumiți în continuare „pasageri”).

Pasagerii au rezervat la pârâtă zboruri din Frankfurt am Main către Doha (zborul QR 070), la data de 18 iulie 2018, cu plecarea prevăzută la ora locală 10.55 [OR. 3] și cu sosirea prevăzută la ora locală 17.55, precum și din Doha către Windhoek, la data de 20 iulie 2018 (zborul QR 1373), cu plecarea prevăzută la ora locală 2.00 și cu sosirea prevăzută la ora 10.40.

Pentru perioada de ședere în Doha cuprinsă între 18 iulie 2018 ora 17.55 și 20 iulie 2018 ora 2.00 (în total 32 de ore și 5 minute), pasagerii au rezervat un hotel în Doha.

Un zbor din Doha către Windhoek operat de pârâtă ar fi fost posibil și la data de 19 iulie 2018, cu plecare la ora 2.00.

La 18 iulie 2018, pasagerii s-au înregistrat pentru zborul cu plecare din Frankfurt am Main către Doha. Pasagerii urmau să preia bagajele în Doha și să le predea din nou pentru zborul de corespondență către Windhoek.

La acest moment, nu s-a stabilit dacă pasagerii primiseră deja tichetele de îmbarcare pentru zborul de corespondență cu plecare din Doha către Windhoek. După cum își amintesc pasagerii, aceștia se înregistraseră online pentru întregul zbor până în Namibia, înaintea plecării din Frankfurt am Main. În opinia părâtei, la Frankfurt am Main nu ar fi fost emis niciun tichet de îmbarcare pentru zborul de corespondență către Windhoek, ci numai pentru zborul cu destinația Doha.

Zborul cu plecare din Frankfurt am Main către Doha a avut loc la timp și fără întârziere. În Doha, pasagerii și-au preluat bagajele și le-au predat din nou pentru zborul de corespondență către Windhoek. Zborul cu plecare din Doha către Windhoek a avut o întârziere de 5 ore și 52 de minute. În loc de ora 10.40, pasagerii au ajuns la Windhoek abia la ora 16.32.

Pasagerii au cedat reclamantei drepturile la compensație pe care le au față de pârâtă. Reclamanta solicită pârâtei să îi plătească suma de 600 de euro pentru fiecare pasager (în total 2 400 de euro) ca urmare a sosirii la Windhoek cu o întârziere de peste 3 ore.

Amtsgericht [Tribunalul Districtual] a respins acțiunea privind plata sumei de 2 400 de euro. În motivare, instanța sesizată a reținut că nu era competentă să soluționeze litigiul, [OR. 4] întrucât întârzierea privește un zbor care trebuia să aibă loc din Doha către Windhoek, iar pârâta nu este o companie aeriană din Comunitatea Europeană. Faptul că primul zbor a plecat din Frankfurt am Main ar fi lipsit de relevanță. Ar trebui să se plece de la premisa a două zboruri distincte, întrucât între cele două zboruri a existat o ședere de „aproximativ 56 de ore” astfel că acesta nu ar trebui considerat o escală. Zborul cu plecare din Doha către Windhoek nu ar constitui un zbor cu legătură directă.

Împotriva respingerii acțiunii sale, reclamanta a formulat apel cu a cărui soluționare este investită instanța de trimitere, Landgericht Frankfurt am Main, în calitate de instanță de apel.

## II.

Soluția apelului depinde în mod decisiv de aspectul dacă zborul cu plecare din Doha către Windhoek trebuie considerat un zbor cu legătură directă în sensul articolului [2] litera (h) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 (denumit în continuare „regulamentul”) în raport cu zborul cu plecare din Frankfurt am Main către Doha.

În cazul în care zborul cu plecare din Doha către Windhoek ar fi considerat drept zbor cu legătură directă în raport cu zborul cu plecare din Frankfurt am Main către Doha, în temeiul subrogării în drepturile pasagerilor, reclamanta ar avea dreptul la plata unei compensații în cuantumul solicitat, întrucât, în această situație, „destinația finală” ar fi locul de destinație al ultimului zbor, așadar Windhoek, iar nu Doha ca destinație a primului zbor.

Astfel cum a statuat Curtea în cauza C-402/07 (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, [*omissis*] Sturgeon/Condor) având ca obiect cererea de decizie preliminară formulată de Bundesgerichtshof [Curtea Federală de Justiție] și după cum Marea Cameră a Curții a confirmat prin Hotărârea din 23 octombrie 2012 (C-581/10 – Nelson/Lufthansa), nu doar pasagerii zborurilor anulate, ci și pasagerii zborurilor întârziate pot invoca dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din regulament atunci când suferă, ca urmare a întârzierii, o pierdere de timp egală sau mai mare de trei ore, întrucât aceștia ajung la destinația lor finală cu trei **[OR. 5]** ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian.

Aceasta ar fi situația în prezentul litigiu, întrucât pasagerii au ajuns la destinația finală a zborurilor lor numai după o întârziere de 5 ore și 52 de minute.

De asemenea, astfel cum a statuat Curtea în cauza C-537/17 (Hotărârea din 31 mai 2018, [*omissis*]), articolul 3 alineatul (1) litera (a) din regulament trebuie interpretat în sensul că acest regulament se aplică unui transport de pasageri efectuat în temeiul unei rezervări unice și care cuprinde, între plecarea sa de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru și sosirea sa pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat terț, o escală programată, cu schimbarea aeronavei.

Și aceste condiții ar fi îndeplinite în speță, întrucât zborul cu plecare din Frankfurt am Main către Doha și zborul cu plecare din Doha către Windhoek au fost rezervate împreună la pârâtă și confirmate totodată de pârâtă în cadrul „E-Ticket-Receipt” ca fiind o unitate [*omissis*]. Planificarea zborului pasagerilor cuprindea o călătorie către Namibia cu o escală în Doha, pasagerii intenționând să folosească escala pentru a-și aștepta prietenii sosiți ulterior și pentru a vizita orașul.

Potrivit Hotărârii Curții din 31 mai 2018 ([*omissis*] C-537/17 [*omissis*]), nu prezintă relevanță faptul că zborul de corespondență către Windhoek urma să aibă loc cu o altă aeronavă decât primul zbor.

Astfel cum a statuat Curtea și în cauza CS și alții/Ceske aeroline a.s. (Hotărârea din 11 iulie 2019, [*omissis*] C-502/18), circumstanța că, în cazul unui zbor cu legătură alcătuit din două zboruri, întârzierea care obligă la plata unei compensații nu survine decât la cel de al doilea zbor, nu împiedică obligarea la plata compensației inclusiv a operatorului de transport aerian care a efectuat primul zbor, în cazul în care rezervarea a făcut obiectul unei rezervări unice. Potrivit acestei hotărâri, circumstanța că primul și al doilea zbor au fost efectuate de **[Or. 6]** operatori de transport aerian diferiți este lipsită de relevanță, întrucât operatorul de transport aerian care a efectuat primul zbor este, de asemenea, obligat la plata compensației.

În aplicarea acestei hotărâri a Curții, pârâta ar fi obligată la plata compensației chiar dacă nu este vorba despre un operator de transport comunitar, iar punctele de plecare și de sosire ale celui de al doilea zbor nu se află pe teritoriul Comunității Europene, întrucât, în orice caz, pârâta este un operator de transport aerian obligat la plata compensației, în considerarea faptului că locul de plecare al primului zbor

a fost Frankfurt am Main [a se vedea articolul 3 alineatul (1) litera (a) din regulament].

Totuși, acest litigiu prezintă particularitatea că între primul și cel de al doilea zbor a existat o ședere la locul de escală de aproximativ 32 de ore, iar zborul de corespondență nu a constituit prima posibilitate de zbor de la locul de escală către locul destinației finale. Dimpotrivă, zborul de corespondență ar fi fost posibil deja cu 24 de ore mai devreme, întrucât pârâta a oferit un zbor din Doha către Windhoek și la 19 iulie 2018, cu plecare la ora 2.00, pe care pasagerii nu l-au utilizat doar pentru că intenționau să își aștepte prietenii și să viziteze orașul, acesta fiind și motivul pentru care au rezervat o noapte în Doha. Zborul cu legătură directă care ar fi fost de asemenea posibil, ar fi fost zborul din data de 19 iulie 2018, iar nu zborul din data de 20 iulie 2018.

Prin urmare, problema care se pune este dacă, într-un asemenea caz, se mai poate considera că există un „zbor cu legătură directă” în sensul articolului 2 litera (h) din regulament.

Aspectul dacă perioada de ședere la locul de escală și posibilitatea unui zbor de legătură existent mai devreme reprezintă sau nu reprezintă un criteriu decisiv, nu poate fi dedus din jurisprudența publicată a Curții. Atât Hotărârea din 31 mai 2018, cât și Hotărârea pronunțată în cauza Folkerts din 11 iulie 2019 ([*omissis*] C-11/11) nu indică perioada de ședere la locul de escală. Cu toate acestea, [OR. 7] în situația care a stat la baza cauzei Folkerts, zborul de legătură nu a putut fi utilizat ca urmare a unei întârzieri de aproximativ două ore și jumătate a zborului anterior, ceea ce permite să se concluzioneze că timpul de ședere programat la locul de escală nu a depășit această perioadă. În această privință, în întrebările preliminare formulate de Bundesgerichtshof atunci când este vorba despre zboruri compuse din mai multe etape de călătorie, aceasta folosește, de asemenea, formularea „transport aerian de persoane pe o rută compusă din două zboruri, care nu presupune o ședere cu o durată considerabilă pe aeroporturile de transfer” [*omissis*].

Cu toate acestea, din hotărârile pronunțate de Curte nu reiese cu certitudinea necesară faptul că, dreptul la compensație impune, atunci când o întârziere survine numai la cel de al doilea zbor, pe lângă necesitatea unei rezervări unice și a unei escale programate, o condiție suplimentară reprezentată de necesitatea existenței unei legături temporale directe între sosirea la locul de escală și plecare.

Dacă aceasta trebuie să fie situația, depinde, în definitiv, de definiția noțiunii de „zbor cu legătură directă” prevăzute la articolul 2 litera (h) din regulament. În această privință, în opinia instanței de trimitere, definiția noțiunii militează în favoarea unei legături directe între prima și cea de a doua etapă de călătorie, întrucât, în conformitate cu articolul 2 litera (h) din regulament, pentru definirea destinației finale nu este suficientă doar legătura dintre cele două zboruri, ci este necesar ca zborurile să aibă legătură „directă”. Astfel, se sugerează că zborul de corespondență trebuie să constituie prima posibilitate de plecare către destinația

finală, după sosirea la locul de escală. În cazul în care pasagerii aleg un zbor ulterior, întrucât intenționează să utilizeze șederea în alte scopuri decât transferul (de exemplu, pentru așteptarea unor prieteni sau pentru vizitarea orașului), nu mai este vorba despre o legătură directă și nu mai există un zbor cu legătură „directă”. **[OR. 8]** Aceasta ar avea drept consecință faptul că ar trebui să se plece de la premisa a două zboruri distincte, iar Doha să fie considerată destinația finală în sensul articolului 2 litera (h) din regulament. În acest caz, al doilea zbor cu plecare din Doha către Windhoek nu ar intra în domeniul de aplicare al regulamentului în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (a), întrucât punctul de plecare al zborului nu s-ar fi aflat pe teritoriul unui stat membru.

Cu toate acestea, nu se poate exclude nici faptul că pentru problema aplicabilității regulamentului în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) din regulament, nu prezintă nicio relevanță aspectul dacă cel de al doilea zbor dintre zborurile făcând obiectul unei rezervări unice trebuie considerat ca fiind „zbor cu legătură directă”, întrucât simpla rezervare unice a zborurilor compuse ar putea fi suficientă pentru aplicabilitatea regulamentului. Cea de a doua întrebare a ordonanței de trimitere se referă la această problemă.

Întrucât este vorba despre o interpretare a unei noțiuni din regulament, iar hotărârile anterioare nu conțin clarificări cu privire la necesitatea unei legături directe și la aplicabilitatea regulamentului, este necesară adresarea unei trimeri preliminare Curții, în conformitate cu articolul 267 TFUE.

[*omissis*]