

Cauza C-164/20**Cerere de decizie preliminară****Data depunerii:**

20 aprilie 2020

Instanța de trimitere:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

Data deciziei de trimitere:

27 februarie 2020

Apelantă:

Airhelp Limited

Intimată:

Austrian Airlines AG

REPUBLICA AUSTRIA

Landesgericht Korneuburg

În cauza introdusă de reclamanta **Airhelp Limited**, Central Hong Kong, [omissis] împotriva pârâtei **Austrian Airlines AG**, [omissis] Aeroportul din Viena, [omissis] având ca obiect suma de **1200 euro** [omissis], ca urmare a apelului reclamantei împotriva hotărârii Bezirksgericht Schwechat din 21 octombrie 2019 [omissis], Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria), în calitate de instanță de apel [omissis]

a adoptat următoarea**ORDONANȚĂ:**

[1] Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarea întrebare, în vederea **pronunțării unei decizii preliminare**:

„Articolele 5, 6 și 7 din Regulamentul (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 trebuie interpretate în sensul că îmbolnăvirea și caracterul inapt pentru îmbarcare, constatate de un medic din cadrul aeroportului, ale unui pasager aflat deja la bordul unei aeronave care nu a decolat încă **[OR 2]**, transportul acestui pasager fiind, pentru acest motiv, respins de operatorul de transport aerian, astfel încât pasagerul trebuie să părăsească aeronava, iar bagajele sale trebuie să fie descărcate, trebuie considerate o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (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?

[2] Suspendă judecarea cauzei până la pronunțarea deciziei preliminare de către Curtea de Justiție a Uniunii Europene.

Motive

I. Cu privire la litigiul principal:

a. Următoarea situație de fapt este necontestată [*omissis*]:

R***** M***** și H***** M***** dispuneau de o rezervare confirmată la pârâtă pentru următoarele zboruri:

- OS 872 de la Teheran (IKA) la Viena (VIE), cu plecarea prevăzută pentru 09.01.2018, ora 03:50, și sosirea prevăzută pentru 09.01.2018, ora 06:00;
- OS 451 de la Viena (VIE) la Londra (LHR), cu plecarea prevăzută pentru 09.01.2019, ora 06:40, și sosirea prevăzută pentru 09.01.2018, ora 08:15;
- AC 8283 de la Londra (LHR) la Halifax (YHZ), cu plecarea prevăzută pentru 09.01.2018, ora 11:10, și sosirea prevăzută pentru 09.01.2018, ora 14:00. **[OR 3]**

Zborul OS 872 a fost întârziat cu 53 minute și a decolat efectiv de pe IKA abia la ora 04:30 a zilei de 09.01.2018, aterizând la VIE la ora 06:53. Distanța de zbor dintre IKA și YHZ este mai mare de 3500 km.

Întârzierea zborului OS 872 se datorează, până la 40 de minute, următoarelor fapte: După începerea îmbarcării pe IKA și abia la bord, șefa echipajului de cabină al pârâtei a remarcat starea de sănătate aparent proastă a unui pasager. În conformitate cu manualul de operațiuni (Operation Manual) al pârâtei, persoanele considerate ca nefiind apte pentru îmbarcare din cauza unor probleme de sănătate nu sunt transportate. Există excepții de la această regulă în cazul în care pasagerul deține un document medical, ceea ce nu a fost cazul în speță. Șefa echipajului de cabină a informat medicul din cadrul aeroportului cu privire la aprecierea sa inițială. Acesta din urmă a considerat, la rândul său, că pasagerul nu era apt pentru îmbarcare, motiv pentru care transportul pasagerului a fost refuzat de pârâtă.

Pasagerul a fost obligat să părăsească aeronava, iar bagajele sale au trebuit să fie descărcate. Nu a fost posibil să se stabilească în ce consta în mod concret problema de sănătate.

Zborul OS 872 a întârziat cu încă 13 de minute, neputându-se stabili motivele pentru această întârziere.

Durata minimă de transfer (*minimum connecting time*) pe aeroportul VIE este de 25 minute. Dacă zborul ar fi întârziat numai 13 minute și dacă întârzierea suplimentară de 40 minute nu ar fi avut loc, pasagerii ar fi putut ajunge la zborul de legătură.

b. Reclamanta solicită acordarea unei compensații de 1200 de euro majorată cu dobândă, în conformitate cu articolul 5 coroborat cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 [OR 4] 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.

În motivare, aceasta susține – în măsura în care este încă relevant pentru procedura de apel – că R***** M***** și H***** M***** i-ar fi cesionat creanțele lor; ea ar fi acceptat aceste cesiuni. Zborul OS 872 ar fi fost întârziat, motiv pentru care R***** M***** și H***** M***** ar fi pierdut zborul de legătură și ar fi ajuns la destinație cu o întârziere mai mare de trei ore. Nu ar fi fost prezentate împrejurări excepționale și în special împrejurări legate de starea vremii, sau alte motive de excludere prevăzute de regulamentul menționat.

c. Pârâta solicită respingerea acțiunii. Aceasta susține – în măsura în care este relevant pentru procedura de apel – că o persoană în vârstă de patru ani (H***** M*****) nu poate formula o declarație de cesiune valabilă. Întârzierea zborului OS 872 de la IKA la VIE ar fi fost cauzată de împrejurări excepționale, dat fiind că, la data de 9 ianuarie 2018, pe zborul OS 872, un pasager s-a îmbolnăvit respectiv a decedat și, ca urmare a acestui fapt, zborul a întârziat cu 40 minute.

d. Instanța de prim grad a respins acțiunea în întregime, arătând în esență că îmbolnăvirea sau decesul membrilor echipajului (crew) nu constituia, de regulă, un motiv suficient în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, întrucât această împrejurare intră în domeniul riscurilor suportate de operatorul de transport aerian. În schimb, îmbolnăvirea sau decesul unui pasager ar trebui privită în mod diferit, indiferent dacă evenimentul respectiv s-a produs în cursul zborului în cauză [OR 5] sau în cursul zborului anterior; această împrejurare nu ar intra în domeniul riscurilor suportate de operatorul de transport aerian, ea constituind doar manifestarea unui risc general de viață. În orice caz, nu ar fi posibil să se ia în calcul și nici nu ar face parte din operațiunile obișnuite și previzibile ale transportului aerian ca un pasager să se afle, înainte de plecarea prevăzută, într-o stare de sănătate care să nu îi permită îmbarcarea. Această împrejurare nu ar fi putut fi evitată de pârâtă și nici nu s-ar fi aflat sub controlul

acesteia, deoarece pârâta nu ar fi avut nicio influență asupra stării de sănătate a pasagerului. Instanța a considerat că nu i se poate impune pârâtei să precizeze natura și gravitatea concretă a bolii în cauză, întrucât aceasta din urmă nu poate, din considerente legate de protecția datelor cu caracter personal, să colecteze și să păstreze date referitoare la sănătatea pasagerilor. Îmbolnăvirea unui pasager cu puțin timp înainte de plecarea prevăzută ar constitui o împrejurare excepțională. În consecință, pârâta ar fi întreprins toate demersurile necesare pentru a transporta pasagerul de la bord și pentru a descărca bagajele acestuia. În această situație, nu ar fi existat măsuri rezonabile care ar fi putut fi luate pentru a accelera transportul celorlalți pasageri. Punerea la dispoziție a unei aeronave de înlocuire sau redirectionarea către un alt zbor ar fi determinat întârzieri și mai mari. Prin urmare, pârâta ar fi luat toate măsurile rezonabile pentru a asigura transportul pasagerilor cu cea mai mică întârziere posibilă. Întârzierea suplimentară de 13 de minute nu ar fi constituit cauza pierderii zborului de legătură.

e. Această interpretare este contestată de reclamantă în **apelul** său. Aceasta arată, în esență, că **[OR 6]** aprecierea juridică a primei instanțe este incorectă: Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) ar fi constatat deja în mai multe rânduri că legiuitorul nu permite să se considere ca fiind împrejurări excepționale orice evenimente inevitabile, ci numai acele evenimente care nu corespund desfășurării normale a lucrurilor, cu alte cuvinte, care se situează în afara operațiunilor obișnuite previzibile ale transportului aerian. Prin urmare, nici decesul, nici îmbolnăvirea unui pasager nu ar trebui considerate împrejurări excepționale, întrucât aceste incidente nu ar fi rare în desfășurarea cotidiană a transportului aerian. În special, pe zborurile pe distanțe lungi, cum este și cel din speță, îmbolnăvirea unui pasager ar fi mai probabilă, fie și pentru simplul motiv că, la zborurile pe distanțe lungi, numărul de pasageri este mai ridicat. Ar trebui să se țină seama de faptul că există, așadar, operațiuni prestabilite în această privință. În manualul de operațiuni, ar exista o procedură în ceea ce privește abordarea pasagerilor bolnavi, ceea ce ar implica faptul că pârâta ar fi trebuit să ia în considerare posibilitatea îmbolnăvirii pasagerilor. Acest unic motiv nu ar putea justifica o împrejurare excepțională în sensul Regulamentului (CE) nr. 261/2004. În orice caz, chiar dacă frecvența nu constituie, prin ea însăși, un element suficient pentru existența unei împrejurări excepționale, atât frecvența, precum și faptul că există procese predefinite în acest scop ar indica faptul că incidentul în cauză este unul obișnuit în transportul aerian. Mai mult, ar fi esențial să se știe cât timp, din întârzierea de 40 minute, a durat debarcarea pasagerului și descărcarea bagajelor și cât timp a durat intervenția medicală efectivă.

f. În **memoriul său în răspuns la apel**, pârâta solicită Tribunalului să nu dea curs apelului, făcând trimitere la decizii ale instanțelor germane care consideră că **[OR 7]** îmbolnăvirea unui pasager constituie o împrejurare excepțională și se alătură, în esență, fondului argumentației primei instanțe.

g. 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.

Mai întâi, trebuie să se rețină că, în privința drepturilor invocate de R***** M*****, problema cesiunii efective este clarificată. Problema existenței unei cesiuni valabile și în privința drepturilor invocate de H***** M***** * * * * nu este considerată ca ținând de dreptul Uniunii. Pentru motive procedurale naționale și din considerațiile de drept ale instanței de apel, nu este necesar să se răspundă la aceasta decât în ipoteza în care Curtea ar răspunde negativ la întrebarea preliminară. Prin urmare, decizia depinde de interpretarea dispoziției prevăzute la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, cel puțin în ceea ce îl privește pe R***** M*****.

II. Cu privire la întrebarea preliminară:

În calitate de instanță de apel, Landesgericht Korneuburg consideră, în temeiul jurisprudenței actuale în materie de drept al Uniunii, că un eveniment constituie o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 ori de câte ori acesta rezultă dintr-un incident care nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză și scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian datorită naturii sau originii sale (C-549/07, C-402/07, C-432/07, C-12/11, și C-257/14).

În plus, există numeroase hotărâri divergente pronunțate de instanțele austriece și germane cu privire la problema dacă o situație medicală de urgență rezultată din [OR 8] îmbolnăvirea unui pasager constituie o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Este suficient pentru a deduce că conținutul dispoziției menționate nu este suficient de evident încât să se considere că este un *acte claire*.

Instanța de apel consideră că nu este necesară o distincție suplimentară între partea din întârzierea de 40 de minute datorată intervenției medicale propriu-zise și partea din aceeași întârziere datorată debarcării pasagerului și descărcării bagajelor acestuia, cu atât mai mult cu cât debarcarea și descărcarea se prezintă ca o consecință directă și inevitabilă a rezultatului examenului medical.

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg), Completul 22

Korneuburg, 27 februarie 2020

[omissis]