

Cauza C-672/20**Cerere de decizie preliminară****Data depunerii:**

10 decembrie 2020

Instanța de trimitere:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

Data deciziei de trimitere:

23 noiembrie 2020

Apelantă-pârâtă:

L GmbH

Intimat-reclamant:

FK

[*omissis*] **LANDESGERICHT KORNEUBURG**

În cauza introdusă de reclamanta **F***** K******* [*omissis*] împotriva pârâtei **L***** GmbH** [*omissis*], ca urmare a apelului pârâtei împotriva hotărârii pronunțate de Bezirksgericht Schwechat [Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria] la 26 august 2020, [*omissis*] Landesgericht Korneuburg [Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria], în calitate de instanță de apel [*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 3 alineatul (2) litera (a) 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 și de abrogare a Regulamentul (CEE) nr. 295/91 (Regulamentul privind drepturile pasagerilor) trebuie interpretat în sensul că acest regulament se aplică unui pasager care s-a înregistrat online încă înainte [OR 2] de a ajunge la aeroport și care nu are bagaje care să necesite înregistrare; identifică întârzierea zborului pe panoul de afișaj al aeroportului, așteaptă informații suplimentare la poarta de îmbarcare, se informează la ghișeul operatorului de transport aerian cu privire la plecarea zborului rezervat; nu primește de la personalul pârâtei nicio precizare cu privire la plecarea zborului și la ora de decolare, nici o ofertă de redirectionare pe un zbor alternativ și, ca urmare a acestui fapt, rezervă el însuși un alt zbor către destinația sa finală, fără a se îmbarca pe zborul rezervat inițial?

[2] Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor trebuie interpretat în sensul că un operator de transport aerian nu este obligat să despăgubească pasagerul în temeiul articolului 7 din acest regulament **atunci când ajunge la destinația finală a pasagerului cu o întârziere de 8 ore și 19 minute**, ca urmare a faptului că aparatul de zbor a fost deteriorat de o descărcare electrică în timpul primului dintre cele trei zboruri anterioare; tehnicianul unei întreprinderi de întreținere mandatate de operatorul de transport aerian, chemat după aterizare, a găsit avarii minore („*some minor findings*”), care nu afectau însă funcționalitatea avionului; zborul de legătură care a precedat zborul anterior a fost efectuat; cu toate acestea, în cursul unei verificări premergătoare efectuării zborului (*pre-flight-check*) anterioare zborului în cauză, s-a dovedit că aparatul de zbor nu mai era pentru moment utilizabil; și, în consecință, în locul aparatului de zbor prevăzut inițial și deteriorat, operatorul de transport aerian a utilizat o aeronavă de înlocuire care a efectuat zborul cu o întârziere la plecare de 7 ore și 40 de minute?

[3] Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor trebuie interpretat în sensul că, **printre măsurile rezonabile pe care trebuie să le ia operatorul de transport aerian se numără și aceea de a oferi pasagerului modificarea rezervării pentru un alt zbor, cu care acesta ar fi ajuns la destinația sa finală cu o întârziere de 5 ore** [OR 3] (și, ca urmare a rezervării efectuate de el din proprie inițiativă, a ajuns și de facto), **deși operatorul de transport aerian a efectuat zborul cu o aeronavă care a înlocuit-o pe cea care nu mai era utilizabilă, cu care pasagerul ar fi ajuns la destinația sa finală cu o întârziere de 8 ore și 19 minute?**

[II] [*omissis*] [suspendarea procedurii]

Motivare:

Reclamantul dispunea de o rezervare confirmată pentru următorul zbor operat de pârâtă:

- OE 105 cu plecare din Palma de Mallorca (PMI; Spania) la 21 octombrie 2019, ora 14:30 și sosire la Viena (VIE; Austria) la 21 octombrie 2019, ora 16:50.

Potrivit metodei de calcul ortodromice, distanța rutei Palma de Mallorca (PMI) – Viena(VIE) este mai mică de 1 500 kilometri.

Potrivit afirmațiilor pârâtei, aeronava prevăzută inițial pentru acest zbor a fost utilizată, la 21 octombrie 2019, pentru următoarele zboruri:

[1] OE 1318 cu plecare din Viena (VIE) la ora 07:30 și sosire la Bergamo (BGY; Italia) la ora 09:00. Zborul a fost efectuat punctual.

[2] OE 1319 cu plecare din Bergamo (BGY) la ora 09:25 și sosire la Viena (VIE) la ora 10:55. Zborul a fost efectuat cu o întârziere la plecare de 2 ore și 15 minute și o întârziere la sosire de 2 ore și 40 de minute.

În continuare, acesta ar fi trebuit să fie utilizat pentru următoarele alte zboruri:
[Or. 4]

[3] OE 100 cu plecare din Viena (VIE) la ora 11:30 și sosirea la Palma de Mallorca (PMI) la ora 13:55. Zborul a fost efectuat – cu o aeronavă de înlocuire – cu o întârziere la plecare de 7 ore și 40 de minute și o întârziere la sosire de 7 ore și 41 de minute.

[4] OE 105, zborul în cauză. Zborul a fost efectuat – cu aceeași aeronavă de înlocuire – cu o întârziere la plecare de 8 ore și 26 de minute și o întârziere la sosire de 8 ore și 19 minute.

Reclamantul a solicitat pârâtei, cu titlu de compensație în temeiul articolului 5 [alineatul (1) litera (c) punctul (iii)] coroborat cu articolul 7 [alineatul (1) litera (a)] din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, plata unei sume de 250 EUR, majorată cu dobânzi, întemeindu-se pe întârzierea mai mare de opt ore la sosire a zborului OE 105. [omissis] [Argumentele reclamantului, reproduse de instanța de apel în cele ce urmează încă o dată, în măsura în care sunt relevante]

Pârâta [omissis] a arătat că reclamantul nu s-a îmbarcat pe zborul OE 105; prin urmare, conform articolului 3 alineatul (2) litera (a), Regulamentul privind drepturile pasagerilor nu ar fi aplicabil. [omissis] **[OR 5]** [omissis] [Argumentele pârâtei, reproduse de instanța de apel în cele ce urmează încă o dată, în măsura în care sunt relevante]

Prin **hotărârea** atacată, Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat), sesizat în primă instanță, a admis cererea și a efectuat constatările redate mai sus în întrebarea [1] cu privire la comportamentul reclamantului pe aeroportul din Palma de Mallorca (PMI). Bezirksgericht Schwechat nu a efectuat constatări cu privire la cauza întârzierii. Din punct de vedere juridic, acesta a considerat că, pentru soluționarea procedurii, nu era relevant să se stabilească dacă, după ce s-a înregistrat, reclamantul s-a îmbarcat sau nu în mod efectiv pe zborul întârziat. Această instanță pare să fi considerat că o descărcare electrică constituia o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor și a expus anumite măsuri care puteau

fi așteptate în mod rezonabil din partea pârâtei. Printre altele, aceasta evocă lipsa unor precizări în cadrul procedurii cu privire la o eventuală modificare a repartizării pasagerilor pe un alt zbor de la Palma de Mallorca (PMI) la Viena (VIE), precum și lipsa prezentării motivului pentru care pârâta nu s-a putut organiza pentru a găsi o aeronavă de înlocuire direct pentru zborul OE 105 cu plecare din Palma de Mallorca (PMI). Aceasta a arătat că, încă de la momentul descărcării electrice în jurul orei 9 [OR 6], pârâta trebuia să se aștepte că rotațiile subsecvente ar putea suferi o întârziere prelungită, chiar dacă, în cele din urmă, în cursul inspecției, nu a fost descoperit niciun prejudiciu relevant.

[omissis]

[omissis] [concluzii] [omissis] Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg) este chemat, în calitate de **instanță de apel**, să decidă, în a doua și ultima instanță, cu privire la cererile formulate de reclamant.

Cu privire la **întrebările preliminare**:

Cu privire la prima întrebare:

Interpretarea articolului 3 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor este contestată în speță în două privințe:

[a] În primul rând, trebuie să se examineze dacă reclamantul s-a prezentat la timp pentru înregistrare. Potrivit constatărilor primei instanțe, reclamantul s-a înregistrat online și a obținut astfel cartea de îmbarcare.

Pe de o parte, se poate susține că, odată cu livrarea cărții de îmbarcare, procesul de înregistrare este deja încheiat de către operatorul de transport aerian. Pe de altă parte, se poate susține că, în locul prezentării la înregistrare, este suficientă prezentarea la îmbarcare.

În sfârșit, trebuie să se ridice problema dacă „ora indicată” prevăzută la articolul 3 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor este cea corespunzătoare planului de zbor sau dacă, în caz de întârziere, trebuie să se aplice ora anunțată vocal pentru acest caz. [Or. 7]

În opinia instanței de trimitere, în speță, este suficient ca pârâta să fi transmis reclamantului pe cale electronică cartea de îmbarcare și ca acesta să se prezinte la îmbarcare la timp, ținând seama de planul de zbor. În schimb, nu este necesar, în opinia instanței de trimitere, ca pasagerul să continue să aștepte la îmbarcare după ora de plecare prevăzută inițial, iar apoi să fie obligat să se prezinte din nou la îmbarcare sau la un ghișeu, la ora indicată pentru zborul întârziat, cu cel puțin 45 de minute înainte de ora de plecare anunțată a zborului întârziat.

Problema nu a fost analizată încă de Curtea de Justiție.

[b] Celălalt aspect privește aspectul dacă pasagerul trebuie să fie efectiv transportat pe zborul întârziat sau dacă dreptul la compensație pentru întârzierea (prelungită) există și atunci când el însuși organizează un transport de înlocuire.

[omissis] [Jurisprudența germană și austriacă] [omissis] Părțile la litigiu argumentează, fiecare, făcând referire la Ordonanța Curții de Justiție a Uniunii Europene din 24 octombrie 2019, pronunțată în cauza *easyjet Airline*, C-756/18, EU:C:2019:902. **[Or. 8]** Punctul de plecare al acestei decizii este întrebarea preliminară privind modul în care pasagerul trebuie să facă dovada prezenței la înregistrare.

Din răspunsul Curții de Justiție se poate deduce, pe de o parte, că această dovadă trebuie făcută în mod diferit după cum pasagerul a fost sau nu a fost transportat cu zborul întârziat. În primul caz, prezentarea cărții de îmbarcare nu este necesară, în al doilea caz, prezentarea sa este necesară. Răspunsul poate fi, însă, interpretat de asemenea în sensul că, în cazul în care operatorul de transport aerian pretinde că pasagerul nu a fost transportat pe zborul întârziat, acestuia din urmă îi revine sarcina de a face dovada, prin prezentarea cărții de îmbarcare, că s-a prezentat la înregistrare la timp și că a fost transportat pe zborul întârziat.

[omissis] [Jurisprudența națională] [omissis] Instanța de trimitere tinde mai degrabă să considere că dreptul la compensație există independent de aspectul dacă pasagerul s-a îmbarcat sau nu pe zborul întârziat. În speță, exista o posibilitate de transport alternativ, care ar fi putut conduce și **[OR 9]** a și condus pasagerul la destinația sa finală mai repede decât zborul întârziat. Or, dacă pasagerul alege să ajungă la destinația sa finală în alt mod decât pe zborul întârziat, acestuia i-au fost deja cauzate, prin așteptarea prelungită, pe de o parte, și prin operațiunea de modificare a rezervării, pe de altă parte, neplăceri care trebuie să fie remediate prin plata compensației.

Cu toate acestea, mai multe instanțe ale Uniunii Europene răspund în mod diferit la această întrebare, astfel încât este necesară o luare de poziție a Curții de Justiție.

Cu privire la a doua întrebare:

Drept cauză a întârzierii (prelungite), pârâta a invocat existența unei împrejurări excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, arătând că primul dintre cele trei zboruri anterioare fusese afectat de o descărcare electrică. Aceasta ar fi determinat inspecția și – după efectuarea zborului de legătură care a precedat zborul anterior – la necesitatea reparării aparatului de zbor prevăzut inițial. Această împrejurare a fost contestată în mod expres de reclamant în cursul procedurii desfășurate în primă instanță, însă instanța de prim grad de jurisdicție nu a adoptat nicio concluzie în această privință.

Cu toate acestea, în cursul procedurii în primă instanță, reclamantul a afirmat de asemenea că, în orice caz, o descărcare electrică nu putea să constituie o împrejurare excepțională; mai degrabă ar fi în discuție – spre deosebire de

coliziunea între o aeronavă și o pasăre – un risc inerent exploatării unei aeronave, întrucât interacțiunea ar avea loc între aeronavă și câmpul electric al unui nor de furtună, ceea ce ar avea drept consecință faptul că aeronava ar atrage asupra sa descărcări electrice. În această privință, reclamantul face referire la studii științifice.

Clarificarea problemei dacă o descărcare electrică este, în principiu, de natură să constituie o împrejurare excepțională este, pentru instanța de apel – în pofida situației de fapt care nu a fost stabilită cu privire la acest aspect – o condiție necesară pentru soluționarea concretă **[OR 10]** a speței, deoarece, în cazul unui răspuns negativ la întrebare, este în măsură să confirme imediat hotărârea atacată în sensul respingerii acțiunii, fără a trebui să aducă alte constatări instanței de prim grad de jurisdicție.

De asemenea, instanța de trimitere pornește dintotdeauna de la ipoteza că o descărcare electrică constituie o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor *[omissis]*. *[omissis]*

Instanța de apel ia în considerare să se îndepărteze de jurisprudența sa constantă, ținând seama de următoarele considerente: Aviația civilă transportă dintotdeauna pasageri utilizând impulsul aerodinamic; formulat pe scurt, utilizează curenții de aer formați de aripi. S-ar putea deduce de aici că starea atmosferei face parte din exercițiul normal al aviației. Stările instabile ale atmosferei – și, prin urmare, și descărcările electrice – ar putea fi, așadar, atribuite sferei răspunderii operatorului de transport aerian; o deteriorare a aeronavei astfel rezultată ar fi, prin natura sau prin originea sa, un element inerent exercitării activității operatorului de transport aerian și s-ar distinge astfel de coliziunea între o aeronavă și o pasăre (a se vedea Hotărârea Curții din 4 mai 2017, *Pešková și Peska*, C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 24).

Ținând seama de necesitatea eventuală a unor probe științifice susceptibile să fie prezentate de instanța de apel instanței de prim grad de jurisdicție după anularea hotărârii atacate, Curtea de Justiție trebuie să precizeze dacă o descărcare electrică poate determina, în principiu, o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor. **[Or. 11]**

Cu privire la a treia întrebare

În apelul formulat de ea, [apelanta-pârâtă] contestă punctul de vedere juridic al primei instanțe, potrivit căruia nu a prezentat niciun argument referitor la o eventuală modificare a rezervării reclamantului. Apelanta contestă argumentația instanței de prim grad potrivit căreia aceasta a prezentat argumente suficiente referitoare la o măsură rezonabilă: pentru a evita întârzierea zborului OE 105, aceasta ar fi schimbat aparatul de zbor inițial și ar fi pus la dispoziție un aparat de înlocuire din propria flotă. Prin urmare, aceasta ar fi efectuat zborul, chiar dacă întârziat. În cazul unei întârzieri, o modificare a rezervării nu ar putea constitui, fie și ca o consecință logică, o măsură viabilă din punct de vedere economic, întrucât

aceasta ar avea drept consecință faptul că zborul întârziat ar trebui efectuat ca zbor fără încărcătură, cu atât mai mult cu cât toți pasagerii care trebuiau transportați cu acest zbor ar fi fost în prealabil transferați.

Reclamantul opune acestei poziții – astfel cum a făcut-o deja instanța de prim grad de jurisdicție – opinia juridică a Curții de Justiție din Hotărârea din 11 iunie 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, pronunțată în cauza C-74/19, potrivit căreia operatorul de transport aerian trebuie să pună în aplicare toate mijloacele aflate la dispoziția sa pentru a asigura o redirecționare rezonabilă, satisfăcătoare și cât mai repede posibil, printre care figurează căutarea altor zboruri directe sau indirecte operate eventual de alți operatori de transport aerian care aparțin sau nu aceleiași alianțe aeriene și care sosesc la un orar mai puțin tardiv decât zborul următor al operatorului de transport aerian în cauză (Hotărârea *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 59). [omissis] **[OR 12]** [omissis] [omissis] La rândul său, apelanta nu abordează această argumentație și pare să considere că, în cazul efectuării cu întârziere a zborului cu un aparat de înlocuire, au fost luate toate măsurile rezonabile.

Situația de fapt din speță diferă în mod clar de cea prezentată Curții de Justiție în cauza C-74/19. În acea cauză, era în discuție faptul că, în urma unei întârzieri, pasagerul nu a putut ajunge la zborul de legătură și, astfel, a ajuns la destinația sa finală cu o întârziere prelungită; așadar, era în orice caz necesară o redirecționare de la zborul de legătură ratat către un transport alternativ. Curtea de Justiție a Uniunii Europene a clarificat cerințele dreptului Uniunii în ceea ce privește această redirecționare.

În prezenta cauză, pârâta ar fi putut transporta reclamantul pe zborul rezervat – chiar dacă cu o întârziere prelungită; nu era necesară o redirecționare. Cu toate acestea, pentru reclamant exista, pe ruta aeriană concretă, o altă posibilitate de a ajunge la destinația finală, de asemenea cu o întârziere prelungită, dar mult mai devreme decât pe zborul întârziat al pârâtei, pe care pârâta nu i-a oferit-o reclamantului, dar pe care acesta din urmă a utilizat-o din proprie inițiativă.

Instanța de apel consideră că redirecționarea concretă ar fi fost viabilă din punct de vedere economic, iar efortul organizatoric ar fi fost gestionabil. Cu toate acestea, potrivit instanței de apel, acest raționament nu s-ar aplica decât în privința unui pasager individual. **[Or. 13]** Or, redirecționarea tuturor pasagerilor pe un zbor (sau, eventual, pe mai multe) efectuat mai devreme și care ajungea mai devreme la destinația finală ar putea fi, în ansamblu, neviabilă. În această privință, situația de fapt concretă se distinge de cea care s-a aflat la originea Hotărârii *Transportes Aéreos Portugueses*, în măsura în care în acea cauză era în discuție redirecționarea unui singur pasager pe un anumit zbor de legătură precis, iar nu despre redirecționarea tuturor pasagerilor care au trebuit să aștepte o aeronavă de înlocuire întârziată. Astfel, problema care trebuie soluționată în speță de instanța de apel nu a fost soluționată definitiv de Curtea de Justiție, în special nu prin motivarea cuprinsă în Hotărârea *Transportes Aéreos Portugueses*, citată anterior. Curtea trebuie să ofere mai multe clarificări pentru situația în care, în cazul

întârzierii unui zbor, unele redirectionări sunt nerezonabile pentru operatorul de transport aerian întrucât i se cere un sacrificiu inacceptabil.

Examinarea tuturor întrebărilor este necesară instanței de apel pentru a putea soluționa în mod definitiv apelul. După cum pasagerul intră sau nu în domeniul de aplicare al acestui regulament, se impune fie reformarea imediată a hotărârii atacate în sensul respingerii acțiunii, fie continuarea examinării (prima întrebare). Dacă, însă, descărcarea electrică nu constituie o împrejurare excepțională, hotărârea atacată trebuie, în orice caz, confirmată (a doua întrebare). După cum operatorul de transport aerian a reușit sau nu să facă dovada că a pus în aplicare toate măsurile rezonabile prin simpla executare întârziată pe o aeronavă de înlocuire, hotărârea atacată trebuie fie confirmată, fie reformată în sensul respingerii acțiunii (a treia întrebare).

[omissis] **[OR 14]**

[omissis]