

Versiune anonimată

Traducere

C-49/22 – 1

Cauza C-49/22

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

24 ianuarie 2022

Instanța de trimitere:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

Data deciziei de trimitere:

4 ianuarie 2022

Apelantă, pârâtă inițială:

Austrian Airlines AG

Intimat, reclamant inițial:

TW

[omissis]

În cauza introdusă de reclamantul **TW**, [omissis] împotriva pârâtei **Austrian Airlines AG**, [omissis] Aeroportul din Viena, [omissis] având ca obiect suma de **1 000 de euro** [omissis], ca urmare a apelului pârâtei împotriva Hotărârii Bezirksgericht Schwechat [Tribunalul Districtual din Schwechat] din 13 aprilie 2021, 26 C 276/20p-12, [omissis], Landesgericht Korneuburg [Tribunalul Regional din Korneuburg], 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 **pronunțării unei decizii preliminare**:

1) Articolul 5 alineatul (1) litera (a) și articolul 8 alineatul (1) litera (b) 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 Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (Regulamentul privind drepturile pasagerilor) trebuie interpretate în sensul că trebuie de asemenea considerat drept redirectionare, în condiții de transport comparabile, către destinația finală pe care operatorul efectiv de transport aerian trebuie să o ofere în cazul unei anulări, zborul de repatriere efectuat în cadrul exercitării autorității publice a unui stat atunci când operatorul efectiv de transport aerian, chiar dacă nu poate dovedi un drept de transport al pasagerului, ar putea totuși înregistra pasagerul în acest scop și ar putea suporta costurile și, în temeiul unui acord contractual cu statul, operatorul efectuează în cele din urmă zborul cu aceeași aeronavă și la aceleași ore de zbor care ar fi fost prevăzute pentru zborul inițial anulat?

2) Articolul 8 alineatul (1) 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 Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (Regulamentul privind drepturile pasagerilor) trebuie interpretat în sensul că un pasager care se înregistrează el însuși pentru un zbor de repatriere descris la prima întrebare și care plătește o contribuție obligatorie la costurile suportate de stat în acest scop beneficiază de un drept la compensație – decurgând direct din Regulamentul privind drepturile pasagerilor – corespunzătoare acestor cheltuieli față de operatorul de transport aerian, chiar dacă aceste costuri nu constau exclusiv în costurile de zbor?

[II] [omissis] [Suspendarea procedurii]

MOTIVARE:

I. Situația de fapt

Pârâta este un operator de transport aerian austriac. Reclamantul și soția sa dispuneau fiecare de rezervări confirmate pentru zborurile O 17 efectuat de pârâtă la 7 martie 2020 de la Viena (VIE) cu destinația Mauritius (MRU) și OS 18 efectuat la 20 martie 2020 din Mauritius (MRU) cu destinația Viena (VIE). Ambele zboruri făceau parte dintr-o ofertă de pachet de servicii turistice adresată reclamanților.

În timp ce zborul OS 17 a fost efectuat conform programului, la data de 18 martie 2020, pârâta a anulat zborul OS 18 ca urmare a pandemiei de COVID-19 și a măsurilor luate de guvernul federal austriac în acest context. Deși dispunea de datele de contact ale reclamantului și ale soției acestuia, pârâta nu i-a contactat și, prin urmare, nu i-a informat cu privire la drepturile lor în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor. Abia la data de 19 martie 2020, reclamantul și soția sa au fost contactați telefonic de către operatorul de turism care i-a informat cu privire la anulare și la un zbor de

repatriere programat de Ministerul Afacerilor Externe din Austria pentru data de 20 martie 2020. La data respectivă, nu se mai efectuau alte zboruri regulate.

Reclamantul și soția sa s-au înregistrat online pentru acest zbor pe site-ul internet al Ministerului Afacerilor Externe. În acest scop, fiecare a plătit o contribuție obligatorie în cuantum de 500 de euro la costurile suportate de Ministerul Afacerilor Externe. Zborul a fost efectuat de pârâta sub numărul OS 1024 la aceeași oră de zbor la care ar fi trebuit să fie programat zborul OS 18. Pârâta nu a avut posibilitatea să modifice ea însăși rezervarea pasagerilor pentru acest zbor de repatriere, dar ar fi putut să efectueze înregistrarea pasagerilor pe site-ul internet al Ministerului Afacerilor Externe și să compenseze costurile. Din suma de 500 de euro pe care fiecare pasager a trebuit să o plătească, pârâta a primit o parte nedeterminată.

Soția reclamantului i-a cedat acestuia drepturile care decurg din anularea zborului OS 18.

B. Argumentele și concluziile părților

Prin intermediul acțiunii introduse la 14 septembrie 2020, **reclamantul** a solicitat inițial suma de 900 de euro, majorată cu dobânzi. El a arătat că, deși zborul OS 18 ar fi fost efectuat de pârâta, acesta a fost totuși „facturat dublu”, cu 900 de euro. Prin actul de procedură pregătit din 27 ianuarie 2021, reclamantul și-a extins cererea la suma de 1 000 de euro, majorată cu dobânzi, iar de această dată, a arătat că, deși pârâta ar fi anulat zborul OS 18, ea l-ar fi efectuat totuși „deghizat drept aeronavă guvernamentală”, pentru care fiecare călător ar fi trebuit să plătească suma de 500 de euro. Prin urmare, zborul a fost efectuat, dar a fost „facturat dublu cu suma de 500 de euro”. Pârâta nu numai că nu ar fi oferit sau nu ar fi organizat un transport alternativ, ci chiar ar fi facturat costuri pentru transportul organizat de reclamantul însuși, încălcând articolul 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor. Întrucât, în această privință, ea nu și-ar fi îndeplinit obligațiile prevăzute de dreptul Uniunii, pârâta ar fi răspunzătoare pentru prejudiciile suferite de reclamant ca urmare a faptului că a fost obligat să asigure înlocuirea și remedierea pe cheltuiala proprie.

Pârâta a solicitat respingerea acțiunii, a contestat și a replicat, în esență, că zborul OS 18 a trebuit să fie anulat ca urmare a pandemiei de COVID-19. Reclamantul ar fi ajuns la destinația sa finală printr-o operațiune de repatriere efectuată de Ministerul Afacerilor Externe; pârâta însăși nu i-ar fi perceput nicio taxă pentru aceasta. Rezervarea zborului OS 18 s-ar fi efectuat în cadrul unui pachet de servicii turistice; reclamantul nu ar fi furnizat dovezi privind prețul biletului în acest scop, ceea ce ar face ca cererea reclamantului să fie lipsită de relevanță. Operatorul de turism nu i-ar fi furnizat pârâtei datele de contact ale reclamantului. Zborul de repatriere nu ar fi un zbor alternativ în sensul articolului 3 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, întrucât nu ar fi vorba despre un tarif accesibil publicului. Alte zboruri regulate nu ar fi fost disponibile. Decizia cu

privire la persoanele care urmau să fie transportate cu zborul de repatriere ar fi aparținut exclusiv Ministerului Afacerilor Externe; prin urmare, pârâta nu ar fi fost în măsură să modifice ea însăși rezervarea reclamantului pentru acest zbor.

C. Procedura desfășurată până în prezent

Prima instanță a admis în totalitate cererea reclamantului în privința creanței principale; aceasta a respins în rest o cerere minoră privind dobânzile, aspect care nu a fost contestat. Această instanță a constatat faptele rezumate mai sus și a concluzionat, din punct de vedere juridic, că pârâta ar fi anulat zborul OS 18 și că ar fi fost obligată, în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, să ofere asistență în sensul articolului 8 din Regulamentul privind drepturile pasagerilor. În cazul încălcării acestei obligații, pasagerii ar fi îndreptățiți să invoce un drept la compensație care decurge direct din dreptul Uniunii. Ca urmare a faptului că nu a informat pasagerii cu privire la anulare și la posibilitatea de alegere prevăzută la articolul 8 din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, pârâta nu și-ar fi îndeplinit obligațiile și ar fi răspunzătoare pentru prejudiciul în cuantum de 500 de euro pentru fiecare pasager. Declarația de cesiune ar acoperi invocarea de către reclamant a drepturilor soției sale. Chiar dacă ar fi fost necesară o culpă a pârâtei pentru a putea fi invocat dreptul la compensație, pârâta ar fi în culpă, întrucât nu ar fi înregistrat ea însăși pasagerii pe site-ul internet al Ministerului Afacerilor Externe și nu ar fi suportat costurile zborului de repatriere.

Împotriva acestei hotărâri se îndreaptă **apelul** formulat de pârâtă care ca obiect modificarea hotărârii atacate în sensul respingerii acțiunii; în subsidiar, este formulată o cerere de anulare. În măsura în care este relevant pentru trimiterea preliminară, apelanta susține că nu i s-ar putea reproșa un comportament culpabil care să aibă o legătură de cauzalitate cu prejudiciul suferit de pasageri. Ea nu ar fi avut posibilitatea de a modifica rezervarea pasagerilor. Zborurile regulate nu ar mai fi avut loc, iar zborul de repatriere nu ar fi un transport alternativ în sensul articolului 8 din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, întrucât aceasta nu ar fi putut influența modificarea rezervării pasagerilor pentru acest zbor. Dimpotrivă, zborul ar constitui o măsură de autoritate publică a statului destinată aducerii cetățenilor înapoi acasă. Ar constitui o depășire a obligației de diligență a unui operator de transport aerian solicitarea înregistrării pasagerilor pentru astfel de zboruri. De asemenea, suma de 500 de euro per pasager nu ar reprezenta o taxă de transport obișnuită, ci o contribuție la costuri percepută de Republica Austria. Chiar dacă pârâta ar fi informat pasagerii cu privire la zborul de repatriere organizat de Ministerul Afacerilor Externe, aceștia ar fi trebuit să achite contribuția la costuri. Chiar dacă această plată ar trebui să fie totuși considerată drept prejudiciu, evenimentul cauzator al prejudiciului ar fi fost anularea zborului OS 18. La rândul său, acest lucru ar fi fost necesar ca urmare a pandemiei de COVID-19 și nu ar putea fi reproșat apelantei.

În memoriul în răspuns la cererea de apel, reclamantul solicită respingerea acestuia. El susține, în esență, că punctul de vedere reținut de prima instanță ar fi corect.

Instanța de trimitere este chemată, în calitate de **instanță de apel**, să se pronunțe în a doua și în ultimă instanță cu privire la drepturile reclamantului. În această privință, în temeiul dispozițiilor consacrate în dreptul procesual național, acestea îi revine sarcina de a se limita la examinarea problemelor de drept.

D. Temeiuri juridice

Obligația operatorului de transport aerian de a acorda asistență decurge din următoarele dispoziții ale Regulamentului privind drepturile pasagerilor:

Articolul 5 – Anularea zborului

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

[...]

(a) să li se ofere asistență de către operatorul efectiv de transport aerian în conformitate cu articolul 8;

Articolul 8 – Dreptul la rambursare sau redirectionare

(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a alege între [...]

(b) redirectionarea, în condiții de transport comparabile, către destinația finală, cât mai repede posibil [...]

E. Motivarea trimiterii preliminare

Cu privire la prima întrebare

Cu titlu introductiv, este necesar să se arate că sprijinul pentru asistență și repatriere în situații de urgență, drept componentă a protecției consulare, face parte dintre atribuțiile consulare ale Republicii Austria [articolul 3 alineatul (2) punctul 5 din KonsG (Konsulargesetz, Legea consulară)]. Exercitarea acestora constituie o activitate de autoritate publică a statului (a se vedea RIS-Justiz RS0132961). Operatorul de transport aerian pârât a acționat în calitate de partener contractual al Republicii Austria, însă nu a avut nicio influență asupra deciziei acesteia.

Soluționarea litigiului depinde, așadar, de interpretarea corectă a termenilor „să ofere”, care figurează la articolul 5 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul

privind drepturile pasagerilor, și „redirecționare”, care figurează la articolul 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor.

Termenul „să ofere” care figurează la articolul 5 alineatul (1) litera (b) din acest regulament ar putea fi înțeles în sensul că, deși operatorul efectiv de transport aerian nu este obligat să efectueze el însuși transportul alternativ, acesta trebuie, totuși, să confere pasagerului un drept executoriu la transport față de un alt operator de transport aerian. Aceasta corespunde poziției exprimate în anumite părți ale doctrinei potrivit căreia operatorul de transport aerian ar trebui să cumpere și să pună la dispoziția pasagerului bilete pentru zborul alternativ [*omissis*]. Articolul 2 litera (f) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor definește biletul ca fiind un document valabil care dă dreptul la transport [...], emis sau autorizat de către operatorul de transport aerian sau de agentul autorizat al acestuia.

Aceasta privește, în esență, argumentația apelantei potrivit căreia nu ar fi fost în măsură să confere pasagerilor un astfel de drept în cazul de față.

Dacă obligația operatorului efectiv de transport aerian privește conferirea unui drept, dar nu poate conferi un astfel de drept, s-ar putea considera că neadoptarea altor măsuri, precum, în speță, înregistrarea pasagerilor pentru un zbor de repatriere, nu constituie o încălcare a obligațiilor de asistență prevăzute la articolul 8 din Regulamentul privind drepturile pasagerilor și, în consecință, nu există nici un element de legătură pentru un drept la compensare în sensul Hotărârii Curții pronunțate în cauza C-83/10, *Rodriguez/Air France*.

Cu toate acestea, potrivit instanței de trimitere, există și argumente care pledează în favoarea tezei potrivit căreia obligația prevăzută la articolul 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor nu se limitează la cazurile în care operatorul de transport aerian este în măsură să confere un astfel de drept.

Pe de o parte, în ceea ce privește articolul 9 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, Curtea a statuat că această dispoziție nu definește modalitățile care reglementează raporturile contractuale care pot decurge din punerea în aplicare a acestei obligații [C-530/19, *NM/ON* (punctul 28)]. În concluzie, Curtea a negat astfel existența unei obligații prevăzute de dreptul Uniunii a operatorului de transport aerian de a asigura modalitățile de cazare ca atare. Având în vedere aceeași finalitate a ambelor dispoziții, această concluzie ar putea fi transpusă în speță. În aceste condiții, pare întemeiat ca obligațiile operatorului de transport aerian să nu se limiteze la a conferi pasagerului un drept direct față de un terț.

Pe de altă parte, cu ocazia interpretării Regulamentului privind drepturile pasagerilor, Curtea s-a referit deja în mai multe rânduri la obiectivul care reiese din primul considerent, care constă în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor [C-74/19, *TAP* (punctele 54 și 58); C-826/19, *WZ/Austrian Airlines AG* (punctul 26 și urm.)]. Obligația de a asigura un transport alternativ cât mai

repede posibil nu include doar obligația de a-l oferi, ci și de a suporta costurile aferente. Desigur, pasagerul nu este obligat să contribuie activ la căutarea unui transport alternativ corespunzător [C-354/18, *Rusu* (punctul 55)]. În cazul în care pasagerul face totuși acest lucru și poate obține un transport alternativ în condiții comparabile, pe care însuși operatorul de transport aerian nu l-ar fi putut asigura, ar fi contrar obiectivului unui înalt nivel de protecție ca doar pentru acest motiv să nu fie reținută nici obligația operatorului de transport aerian de a suporta costurile transportului alternativ.

Cu toate acestea, decizia depinde, în cele din urmă, și de aspectul dacă un zbor de repatriere efectuat de către stat trebuie considerat ca fiind o „redirecționare în condiții de transport comparabile” în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor.

În această privință, instanța de trimitere consideră că trăsătura caracteristică a „condițiilor de transport comparabile” se referă, înainte de toate, la împrejurările de fapt ale călătoriei cum ar fi mijlocul de transport utilizat, ora de plecare și ora de sosire programate, precum și itinerariul. Prin urmare, nu există nicio îndoială că zborul supus aprecierii în speță a fost efectuat în condiții comparabile.

Cu toate acestea, apelanta susține că nu ar exista o redirecționare în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, întrucât zborul de repatriere a fost efectuat la un tarif care nu este disponibil direct sau indirect publicului și care, prin urmare, nu intră sub incidența regulamentului în conformitate cu articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor.

Nici acest argument nu este considerat pertinent de către instanța de trimitere. Trebuie arătat că articolul 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor se referă numai la „redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală”. Din această dispoziție nu se poate deduce că numai zborurile care intră ele însele sub incidența regulamentului ar putea fi considerate transport alternativ. Desigur, Curtea a statuat că un zbor oferit drept transport alternativ și acceptat de pasageri în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor intră de asemenea în domeniul de aplicare al acestui regulament (C-832/18, *Finnair*). Totuși, această decizie a fost pronunțată într-un caz în care pasagerii au fost redirecționați în mod efectiv către un alt zbor regulat. Prin urmare, aceasta nu trebuie interpretată fără echivoc în sensul că un transport alternativ ar trebui să fie efectuat, în orice caz, sub forma unui zbor care intră sub incidența regulamentului.

Cu privire la a doua întrebare

Curtea a statuat deja că, în cazul încălcării de către operatorul de transport aerian a obligațiilor prevăzute la articolele 8 și 9 din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, aceștia își pot valorifica dreptul la compensare în temeiul elementelor prevăzute la articolele menționate, acest drept nefiind întemeiat pe legislația

națională în materia reparării prejudiciilor [C-83/10, *Sousa Rodriguez/Air France* (punctul 43 și urm.)]. În plus, în ceea ce privește articolul 9 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, Curtea a precizat deja că dreptul la rambursare al pasagerului este determinat în funcție de criteriile necesității, adecvării și al caracterului rezonabil [C-12/11 (punctul 66) *McDonagh/Ryanair*, C-530/19 *NM/ON* (punctul 36)].

Instanța de trimitere consideră că aceleași criterii trebuie aplicate și pentru dreptul la rambursare în cazul încălcării obligației prevăzute la articolul 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor. Rezultă că, într-un caz precum cel din speță, operatorul de transport aerian ar fi obligat să ramburseze integral aceste costuri, chiar dacă ele nu se referă exclusiv la transportul propriu-zis.

Această interpretare pare posibilă în opinia instanței de trimitere în măsura în care aceasta ar contribui cel mai bine la realizarea obiectivelor urmărite de articolul 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, și anume ca pasagerul să ajungă cât mai repede posibil la locul de destinație [*omissis*]. În caz contrar, pasagerii care, indiferent din ce motiv, au reușit să organizeze un transport alternativ adecvat, pe care operatorul de transport aerian nu l-a putut organiza în mod efectiv, s-ar putea afla în situația de a nu putea beneficia de acest transport din cauza costurilor pe care ar trebui să le suporte ei înșiși.

F. Aspecte procedurale

[*omissis*] [Considerații procedurale]

[*omissis*] [Suspendarea procedurii]

Landesgericht Korneuburg [*omissis*]

Korneuburg, 4 ianuarie 2022

[*omissis*]