

**Cauza C-336/21**

**Cerere de decizie preliminară**

**Data depunerii:**

27 mai 2021

**Instanța de trimitere:**

Landesgericht Korneuburg (Austria)

**Data deciziei de trimitere:**

4 mai 2021

**Apelantă:**

L

**Intimați:**

F

BW

SW

---

[*omissis*]

**Landesgericht Korneuburg**

[*omissis*]

În cauzele conexe introduse de reclamantii [1] (21 C 51/20p) F\*\*\*\*\* GmbH, [2] (21 C 71/20d) B\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\*, [3] (21 C 72/20a) S\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\*[*omissis*] [*omissis*] împotriva pârâtei L\*\*\*\*\* GmbH,[*omissis*] [*omissis*], cu ocazia apelului pârâtei împotriva hotărârii Bezirksgericht Schwechat [Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria] din 29 aprilie 2020 în cauza 21 C 51/20p-11[*omissis*], Landesgericht Korneuburg [Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria], pronunțându-se în apel, 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 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 și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (denumit de asemenea „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 7 ore și 41 de minute, ca urmare a faptului că aparatul de zbor a fost deteriorat de o descărcare electrică în timpul primului dintre cele două 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 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?**

[2] 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 pasagerilor modificarea rezervării pentru un alt zbor, cu care aceștia ar fi ajuns la destinația finală cu o întârziere mai mică, deși operatorul de transport aerian a efectuat zborul cu o aeronavă care a înlocuit-o pe cea care nu mai era utilizabilă, pasagerii ajungând la destinația lor finală cu o întârziere mai mare?**

[II] [*omissis*] [suspendarea procedurii] [OR 3]

#### Motivare:

P\*\*\*\*\* S\*\*\*\*\* , a doua reclamantă și a treia reclamantă dispuneau de câte o rezervare confirmată la zborul OE 100 cu plecarea din Viena (VIE) prevăzută pentru 21 octombrie 2019, ora 11:30 și cu sosirea la Palma de Mallorca (PMI) prevăzută pentru 21 octombrie 2019, ora 13:55, efectuat de pârâtă.

Pârâta a efectuat zborul cu întârziere, ora de plecare efectivă fiind 19:10, iar ora de sosire efectivă 21:36. Calculată conform metodei distanței ortodromice, ruta de zbor prevăzută avea mai puțin de 1 500 km. P\*\*\*\*\* S\*\*\*\*\* a cesionat drepturile care îi reveneau împotriva pârâtei ca urmare a acestui incident primei reclamante, care a acceptat cesiunea.

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 cu o întârziere la sosire de 2 ore și 40 de minute.

În continuare, aceasta ar fi trebuit să fie utilizată pentru următoarele alte zboruri:

[3] OE 100 cu plecare din Viena (VIE) la ora 11:30 și sosire la Palma de Mallorca (PMI) la ora 13:55 – zborul care face obiectul prezentei cauze. 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, care face obiectul procedurii 22 R 258/20a de pe rolul prezentei instanțe, respectiv al cauzei C-672/20 de pe rolul Curții de Justiție. Zborul [OR 4] 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.

Prin intermediul unor acțiuni separate, **reclamantele** solicită pârâtei plata sumei de 250 de euro [*omissis*], susținând că nu existau împrejurări excepționale. Acestea contestă că o descărcare electrică ar fi fost motiv de întârziere. Nu poate fi luată în considerare o împrejurare atunci când s-a produs chiar înainte de zborul de legătură imediat anterior. Pârâta nu ar fi luat nici toate măsurile care puteau fi așteptate în mod rezonabil din partea sa pentru a evita întârzierea zborului. Aceasta ar fi trebuit să organizeze și să pună la dispoziția pasagerilor la timp o aeronavă de înlocuire, cu echipaj de cabină disponibil. Pârâta ar trebui să arate motivele pentru care modificarea rezervării pasagerilor nu a fost posibilă.

**Pârâta** nu a contestat începutul curgerii dobânzii, dar a contestat fondul și cuantumul cererii, a solicitat respingerea cererii și a susținut că aparatul de zbor fusese deteriorat de descărcarea electrică la momentul ultimei rotații. În cursul verificării premergătoare efectuării zborului în cauză (*pre-flight-check*), ar fi reieșit că, aparent, prejudiciile sau reparațiile provizorii s-au deteriorat cu ocazia zborului anterior, iar pilotul a dispus efectuarea reparației, precum și a unei noi inspecții. Reexaminarea ar fi început la ora 15:05. Nu ar fi fost posibil să se prevadă durata lucrărilor de inspecție. La ora 15:07, ar fi fost activat un aparat de zbor de înlocuire, aeronava a sosit la Viena la ora 18:15. Cu această aeronavă a fost posibilă efectuarea zborului cu întârziere. [OR 5]

Prin **hotărârea atacată**, instanța de prim grad a admis acțiunea. Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat) nu a efectuat constatări cu privire la cauza întârzierii. 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 câteva măsuri care

puteau fi așteptate în mod rezonabil din partea pârâtei. Aceasta a dedus din situația de fapt prezentată (rezumată în esență) că pârâta nu prezentase suficiente măsurile rezonabile pentru evitarea întârzierii. O eventuală măsură rezonabilă ar fi fost transferul pasagerilor pe un alt zbor de la Viena la Palma de Mallorca sau utilizarea unei aeronave de înlocuire provenite din propria flotă sau dintr-un subcharter pentru a putea efectua zborul în mod punctual sau, cel puțin, cu o întârziere de mai puțin de trei ore. Aceasta a arătat că, încă de la momentul descărcării electrice în jurul orei 9:00, 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][Concluzii] **[OR 6]**

Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg), în calitate de **instanță de apel**, este chemată să se pronunțe, în a doua și ultimă instanță, cu privire la drepturile invocate de reclamante.

Rotația pârâtei din 21 octombrie 2019 face obiectul mai multor proceduri pendinte în fața instanței de apel, introduse de numeroși pasageri aerieni împotriva aceleiași pârâte, printre altele în cadrul procedurii 22 R 258/20a. În cadrul acestei proceduri, instanța de apel a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții de Justiție a Uniunii Europene – pe lângă o întrebare referitoare la domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 261/2004 care nu este relevantă în speță – întrebările preliminare care figurează în hotărârea pronunțată. Între timp, această procedură a fost închisă prin retragerea apelului. Cererea de decizie preliminară pendinte în fața Curții în cauza C-672/20 a fost retrasă la 28 aprilie 2021. Prin urmare, aceste întrebări sunt (aproape) identice cu a doua și cu a treia întrebare din cererea de decizie preliminară retrasă.

Cu privire la **întrebările preliminare**:

Cu privire la prima 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 două zboruri anterioare fusese afectat de o descărcare electrică. Aceasta ar fi condus la inspecție 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 reclamante în cursul procedurii desfășurate în primă instanță, însă instanța de prim grad de jurisdicție nu a adoptat nicio concluzie în această privință.

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 **[OR 7]** condiție necesară pentru soluționarea concretă 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 (hotărârea Landesgericht Korneuburg din 24 octombrie 2019, 21 R 222/19y; cel mai recent, cea din 21 iulie 2020, 22 R 209/20i). Totuși, problema este soluționată în sens contrar de alte instanțe austriece (de exemplu, de Bezirksgericht für Handelsachen Wien [Tribunalul Districtual pentru cauze comerciale din Viena, Austria] în hotărârea pronunțată la 31 martie 2017, 11 C 227/16m = RRa 2018, 289).

Instanța de apel ia în considerare (în continuare) 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, a căror efectuare de către instanța de prim grad de jurisdicție ar trebui dispusă în situația anulării hotărârii atacate de către instanța de apel, Curtea de Justiție trebuie să precizeze dacă o descărcare electrică [OR 8] poate determina, în principiu, o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor.

Cu privire la a doua întrebare:

În apelul formulat, pârâta 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 100, 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.

Reclamantele opun 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 redirectionare 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 [OR 9] *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 59). [omissis] [Detalii privind procedura națională]

La rândul său, apelanta nu abordează argumentația din Hotărârea *Transportes Aéreos Portugueses* 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 redirectionare 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 redirectionare.

În prezenta cauză, pârâta a putut transporta pasagerii pe zborul rezervat – chiar dacă cu o întârziere prelungită; nu era necesară o redirectionare. Problema dacă ar fi existat o altă posibilitate, pe ruta aeriană concretă, pentru a ajunge la destinația finală cu o întârziere prelungită, dar mult mai devreme decât cu zborul întârziat al pârâtei, este, în prezent, deschisă (spre deosebire de procedura [omissis] în fața acestei instanțe, respectiv în cauza C-672/20-L a Curții de Justiție) și [OR 10] ar trebui să fie examinată de instanța de prim grad în cazul relevanței redirectionării.

Instanța de apel consideră (de asemenea) că redirectionarea 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 se aplică decât în privința unui singur pasager. Or, redirectionarea tuturor pasagerilor pe un zbor (sau, eventual, pe mai multe) efectuat mai devreme și care sosea 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 redirectionarea unui singur pasager pe un anumit zbor de legătură precis, iar nu despre redirectionarea 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 în mod definitiv de Curtea de Justiție, în special nu prin motivarea cuprinsă în Hotărârea *Transportes Aéreos Portugueses*.

Examinarea celor două întrebări este necesară instanței de apel pentru a putea soluționa în mod definitiv apelul. În ipoteza în care descărcarea electrică nu este o împrejurare excepțională, hotărârea atacată trebuie, în orice caz, confirmată, iar în ipoteza în care descărcarea electrică este o împrejurare excepțională, va reveni instanței de prim grad de jurisdicție sarcina de a verifica dacă la originea întârzierii prelungite se afla o descărcare electrică (prima 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 cu o aeronavă de înlocuire, hotărârea atacată trebuie fie confirmată, fie anulată (a doua întrebare). **[OR 11]**

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

Landesgericht Korneuburg, secția 22

Korneuburg, 4 mai 2020

[*omissis*]

DOCUMENT DELIBERU