

Versiune anonimată

Traducere

C-502/18 - 1

Cauza C-502/18

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

30 iulie 2018

Instanța de trimitere:

Městský soud v Praze (Republica Cehă)

Data deciziei de trimitere:

17 mai 2018

Reclamanți:

CS

DR

EQ

FP

GO

HN

IM

JL

KK

LJ

MI

Pârâtă:

České aerolinie a.s.

RO

(Omissis)

ORDONANȚĂ

Městský soud v Praze (Tribunalul Municipal din Praga, Republica Cehă) a decis, ca instanță de apel (*omissis*) în cauza privind pe:

a/ CS(*omissis*)

b/ DR(*omissis*)

c/ EQ(*omissis*)

d/ FP(*omissis*)

e/ GO(*omissis*)

f/ HN(*omissis*)

g/ IM(*omissis*)

h/ JL(*omissis*)

ch/ KK(*omissis*)

i/ LJ(*omissis*)

j/ MI(*omissis*)

(reclamanți în primă instanță)

împotriva

České aerolinie, (*omissis*) cu sediul în Praga 6 (*omissis*)

(pârâtă în primă instanță)

având ca obiect plata sumei de 6600 euro plus dobânzi și cheltuieli de judecată.

Privind un apel formulat de pârâta din prima instanță împotriva hotărârii pronunțate de Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul Sectorului Praga 6, Republica Cehă) în data de 12 ianuarie 2016 (*omissis*) [,] după anularea hotărârii Městský soud v Praze (Tribunalul Municipal din Praga) prin decizia Ústavní soud (Curtea Constituțională a Republicii Cehe) din data de 31 octombrie 2017 (*omissis*),

După cum urmează:

[Procedura națională](omissis)

II. Městský soud v Praze (Tribunalul Municipal din Praga) sesizează Curtea de Justiție a Uniunii Europene cu următoarea întrebare preliminară:

„Există o obligație din partea unui operator de transport comunitar de a plăti compensații unor pasageri în temeiul articolului 3 alineatul (5) a doua teză 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, JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218], în cazul în care operatorul de transport comunitar, în calitate de operator contractual de transport, a efectuat prima parte a unui zbor cu legătură directă la un aeroport al unei țări terțe, de unde, în temeiul unui acord de partajare a codurilor, un operator de transport care nu este operator de transport comunitar a efectuat a doua parte a zborului și [OR 2] a existat o întârziere de mai mult de trei ore la sosirea pe aeroportul destinației finale, întârziere care a apărut exclusiv în a doua parte a zborului?”

Motivare:

- 1 [Procedura națională](omissis)
- 2 Situația de fapt din cauză este următoarea: pârâta a efectuat prima parte a unui zbor în legătură cu a cărui sosire cu întârziere reclamantii solicită compensații din partea pârâtei, în măsura în care aeronava operată de aceasta (zborul OK 350) a decolat de pe aeroportul din Praga, conform planului de zbor în data de 16 ianuarie 2014 la ora 23:40 și a aterizat pe aeroportul din Abu Dhabi în 17 ianuarie 2014 la ora 05:24. Ora programată de aterizare la sosire era 06:05. A doua parte a zborului, după corespondență, a fost efectuată de compania Etihad airways, potrivit planului de zbor și în baza unui acord de partajare a codurilor (zborul OK 3172). Compania Etihad airways nu este un operator de transport comunitar. În a doua parte a zborului, după corespondență, a apărut o întârziere. În loc să plece din Abu Dhabi la 17 ianuarie ora 10:40, aeronava nu a plecat până la 17 ianuarie ora 19:19 și a sosit în Bangkok la 18 ianuarie ora 03:53. Astfel, zborul cu o distanță de 8606 km din Praga până în Bangkok a avut o întârziere de 488 de minute.
- 3 În aprecierea sa în drept, tribunalul de primă instanță a decis că pretențiile formulate sunt pretenții în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 [al Parlamentului European și al Consiliului, JO] (denumit în continuare „Regulamentul”) care, conform articolului 288 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, este direct aplicabil. Aplicabilitatea Regulamentului în cauza în discuție rezultă din articolul 3 alineatul (1) litera (a) și din articolul 2 litera (h) din acesta coroborate cu Hotărârea Curții de Justiție în cauza C-11/11, în măsura în care pasagerii au plecat de pe aeroportul din Praga, adică de pe un aeroport dintr-

un stat membru UE. Instanța a decis în cauză că suma solicitată era justificată în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (c) din Regulament interpretat în coroborare cu Hotărârea Curții de Justiție în cauza C-402/07.

- 4 Principala problemă juridică a fost calitatea procesuală pasivă a pârâtei. Pârâta a obiectat că nu avea capacitate procesuală pasivă, dat fiind că nu a fost operatorul efectiv de transport aerian, în ceea ce privește partea de zbor dintre Abu Dhabi și Bangkok [articolul 2 litera (b) din Regulament]. În orice caz, tribunalul de primă instanță a dedus răspunderea pârâtei în temeiul articolului 3 alineatul (5) a doua teză din Regulament, care prevede că în cazul în care un operator de transport aerian care nu are un contract cu pasagerul își execută obligațiile în conformitate cu prezentul regulament, atunci se consideră că acesta acționează astfel în numele persoanei care are un contract cu pasagerul respectiv. Prin urmare, a susținut aplicarea în întregime a acestuia.
- 5 Instanța de trimitere, în calitate de instanță de apel, a confirmat hotărârea tribunalului de primă instanță printr-o hotărâre din 26 aprilie 2016 (*omissis*), mai mult a soluționat fondul și cererile referitoare la cheltuielile de judecată din faza de apel. La momentul procedurii de apel, pârâta a susținut că în cauză trebuie sesizată Curtea de Justiție a Uniunii Europene, în special cu privire la evaluarea răspunderii operatorului de transport aerian contractual pentru partea de zbor operată de alt operator de transport aerian. În acea fază a procedurilor, instanța de apel a concluzionat că soluția la problemele de drept a căror trimitere către Curtea de Justiție a Uniunii Europene se solicita se putea deduce clar din mai sus menționatul Regulament nr. 261/2004 coroborat cu Hotărârea Curții de Justiție în cauza C-11/11. Nu a adoptat opinia conform căreia jurisprudența Curții de Justiție era contradictorie și, prin urmare, hotărârea din cauza C-173/07 menționată în apel nu a avut impact asupra prezentei cauze. Instanța de apel a considerat, deci, că un zbor de pe un aeroport dintr-un stat membru UE, căruia i se aplică Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, trebuie considerat ca un singur zbor, chiar dacă se ajunge la aeroportul de la destinația finală după o escală (hotărârea în cauza C-11/11). La fel ca tribunalul de primă instanță, aceasta s-a întemeiat pe articolul 3 alineatul (5) din Regulament, conform căruia un operator efectiv de transport aerian acționează în numele persoanei care are contract cu pasagerul relevant. Din articolul 3 alineatul (5) din Regulament, aplicat litigiului principal, rezultă că pârâta este direct responsabilă față de apelanți pentru daunele suferite ca urmare a întârzierii zborului operat de compania Etihad Airways, dat fiind că o componentă esențială a instituției juridice a „reprezentării” este [OR 3] că comitentul este direct responsabil pentru actele agentului. Instanța de apel a considerat că această interpretare a Regulamentului este complet relevantă și corectă în această situație, în măsura în care răspunderea operatorului contractual de transport rezultă din contract, iar operatorul de transport nu poate fi exonerat în temeiul faptului că partea din zbor care a ocazionat întârzierea a fost efectuată de un alt operator și în măsura în care situația este apreciată ca identică cu orice altă formă de subcontractare. În cadrul aprecierii sale în drept instanța de apel a luat în considerare și faptul că constatările juridice mai sus stabilite au fost adoptate și de alte secții ale *Městský soud v Praze* (Tribunalul Municipal din Praga), care au

soluționat cauze similare (*omissis*). În continuare a reținut că, întrucât suma solicitată de fiecare apelant în parte este mai mică de 50.000 CZK (coroane cehe), decizia sa nu poate fi atacată cu recurs la Nejvyšší soud ČR (Curtea Supremă, Republica Cehă) și a informat părțile asupra acestui aspect în versiunea scrisă a hotărârii sale.

- 6 Prin hotărârea pronunțată la 31 octombrie [2017] cu privire la o plângere de natură constituțională introdusă de pârâtă, Ústavní soud ČR (Curtea Constituțională din Cehia) a anulat hotărârea pronunțată de Městský soud v Praze (Tribunalul Municipal din Praga) din 26 aprilie 2016 (*omissis*). Ústavní soud (Curtea Constituțională) a statuat că instanța de apel a încălcat dreptul părților la un proces echitabil în sensul articolului 36(1) din Carta drepturilor și libertăților fundamentale a Cehiei (Listina základních práv a svobod), care face parte din ordinea constituțională a Republicii Cehe (*omissis*), în măsura în care a informat greșit părțile cu privire la inadmisibilitatea recursului. Ústavní soud (Curtea Constituțională) a constatat că acțiunea în pretenții introdusă are drept obiect o pretenție formulată în baza unui contract încheiat între comerciant și consumator și că un recurs pe motive de drept formulat la Nejvyšší soud (Curtea Supremă) (*omissis*) împotriva unei hotărâri a unei instanțe de apel având drept obiect o astfel de pretenție este admisibil indiferent de valoarea solicitată prin acțiune. De asemenea, a dat îndrumări instanței de apel în sensul examinării argumentelor cuprinse în Hotărârea Xa ZR 132/08 pronunțată de Curtea Federală de Justiție a Germaniei („Bundesgerichtshof”), la care petenta făcuse referire.
- 7 În procedura desfășurată în fața instanței de apel, pârâta s-a întemeiat ulterior, în susținerea argumentelor sale, pe Hotărârile Xa ZR 132/08, X ZR 14/12, X ZR 73/16 și X ZR 101/16 pronunțate de Bundesgerichtshof. S-a mai întemeiat și pe constatările din Hotărârea Curții de Justiție a Uniunii Europene în cauza C-302/16. Hotărârea Xa ZR 132/08 a Bundesgerichtshof examinează în mod expres un caz similar cu litigiul principal, în care un zbor a avut întârzieri în partea de zbor efectuată de altul operator de transport decât operatorul contractual de transport. În respectiva cauză Bundesgerichtshof a reținut că operatorul contractual de transport nu era responsabil, dat fiind că nu era operatorul efectiv de transport aerian. Ulterior, în Hotărârea X ZR 14/12, într-o cauză similară Bundesgerichtshof a reținut, de asemenea, că respectiva cauză privea două zboruri separate. Însă, ambele decizii au fost pronunțate anterior Hotărârii Curții de Justiție a Uniunii Europene în cauza C-11/11, care a definit un zbor cu legătură directă ca un singur zbor. Deși hotărârea X ZR 73/16 a Bundesgerichtshof se referă la circumstanțe speciale, în hotărârea X ZR 101/16 s-a statuat, cu trimitere la Hotărârea Curții din cauza C-302/16 (punctul 27), că Regulamentul nu poate fi interpretat în sensul excluderii posibilității operatorului contractual de transport aerian de a se exonera de obligațiile prevăzute în Regulament printr-o legătură efectuată de un operator de transport care nu intră sub incidența Regulamentului (a se vedea punctele 16 și 18 din hotărâre). Městský soud v Praze (Tribunalul Municipal din Praga) deduce din cele de mai sus că în constatările din hotărârile mai sus menționate ale Bundesgerichtshof se tinde să se susțină argumentele pârâtei, chiar dacă nu se poate trece cu vederea faptul că trimiterea la Hotărârea din cauza C-302/16 a

Curții de Justiție nu este complet relevantă, dat fiind că hotărârea respectivă privește o situație diferită. Raționamentul prezentat în Hotărârea Curții din cauza C-302/16 a fost acela că, în cazul în care un zbor este anulat, operatorul efectiv de transport aerian este obligat să plătească compensația pasagerilor în situația în care nu i-a informat direct pe aceștia despre respectiva anulare, chiar dacă a informat persoana care a încheiat contractul cu aceștia (agentul de turism).

- 8 În plus față de prevederile Regulamentului și de Hotărârile Curții de Justiție pe care s-au întemeiat instanțele de fond și de apel din Cehia, în susținerea argumentației lor reclamanții au citat Hotărârea Curții din cauza C-559/16, în care se explică noțiunea „distanță de zbor”, dat fiind că un zbor cu escală este tratat, în respectiva hotărâre, ca un singur zbor, în special, împreună cu Concluziile Avocatului General Michal Bobek (*omissis*) în cauzele conexe C-274/16, C-447/[16] și C-448/16. Concluziile se referă, în principal, la o chestiune de competență, însă examinează în mod expres și aplicarea articolului 3 alineatul (5) și a articolului 13 din Regulament și concluzionează că operatorul contractual de transport aerian nu poate scăpa de obligațiile contractuale convenite cu pasagerul prin subcontractarea unei părți a serviciului de transport unui alt operator de transport aerian. În acest sens, poziția juridică a operatorului efectiv de transport aerian derivă din poziția juridică a operatorului contractual de transport aerian. Într-o astfel de situație, operatorul contractual de transport aerian este comitentul iar operatorul efectiv de transport aerian este agentul (a se vedea îndeosebi punctele 75-77 din concluzii). **[OR 4]**
- 9 În procedura desfășurată în fața Městský soud v Praze (Tribunalul Municipal din Praga), după trimiterea spre rejudecare, s-a mai constatat în mod categoric că transportatorul aerian Etihad Airways nu este operator de transport comunitar în sensul articolului 2 litera (c) din Regulament.
- 10 În cauza dedusă judecătii sale, Městský soud v Praze (Tribunalul Municipal din Praga) a considerat că litigiul dintre părți trebuie soluționat exclusiv în baza Regulamentului care, conform articolului 288 TFUE este obligatoriu și direct aplicabil. În plus, acțiunea formulată nu poate fi admisă nici în baza dreptului intern. Natura sa este aceea a unei acțiuni în despăgubire în considerarea unei daune nemateriale, iar obligația de a plăti o compensații în cazul unei conduite ilegale, ca regulă generală, nu este prevăzută de legislația cehă, ci, în temeiul articolului 2894 din Legea nr. 89/2012 (noul Cod Civil) (Zákon č. 89/2012 Sb. (*omissis*) nový občanský zákoník), [această obligație există] doar în cazul în care respectiva obligație este convenită expres sau în cazul în care este prevăzută expres prin lege. Codul Civil prevede astfel o obligație de plată de despăgubiri pentru daune nemateriale, doar în situația unei ingerințe ilegale în drepturile naturale ale unei persoane fizice (articolul 2956), în cazul daunelor intenționate sau cu rea-credință aduse proprietății (articolul 2969 alineatul (2)), sau, mai mult, în cazul persoanelor care percep în mod legitim o suferință (care poate include prejudiciul suferit de altă persoană) ca pe o neșansă personală (articolul 2971), sau în cazul pachetelor turistice (daune legate de întreruperea vacanței - articolul 2543), sau în cazul unei încălcări grave a drepturilor fundamentale de afiliere ale

unui membru al unei asociații (articolul 261). În legătură cu acest aspect trebuie adăugat că prevederea privind plata de daune pentru întreruperea unei vacanțe conform articolului 2543 din Codul Civil este, în general, aplicabilă împotriva tour operatorilor, iar răspunderea se angajează, în special, în cazul în care pachetul turistic a fost redus substanțial sau utilizarea sa a fost împiedicată. Această legislație se apropie cel mai mult de situația din litigiul principal, însă reglementează obligațiile agentului de turism, nu obligațiile operatorului de transport. Articolul 3 alineatul (2) din Legea privind societățile (Zákon o obchodních korporacích) prevede la rândul său o obligație de despăgubire pentru prejudicii nemateriale. Această obligație se aplică în situațiile în care caracterul ilegal rezultă din încălcarea regulilor stabilite de Legea privind societățile, în special cele privind funcționarea internă a acestor societăți. Nici articolul 31a din Legea nr. 82/1998 (Zákon.č. 82/1998 Sb), care prevede obligația de plată a despăgubirilor pentru daune nemateriale în cazul unei decizii ilegale sau a unei administrări defectuoase din partea unei autorități publice, nu este aplicabil în speță (*omissis*). Nu există suficientă jurisprudență relevantă provenind de la Nejvyšší soud ČR (Curtea Supremă din Cehia) aplicabilă cauzei aflate pe rolul instanței de trimitere, ceea ce se poate explica, în parte, prin perioada relativ scurtă de la intrarea în vigoare a noului Cod Civil.

- 11 Având în vedere cele de mai sus, Městský soud v Praze (Tribunalul Municipal din Praga) concluzionează că prezenta acțiune formulată în temeiul Regulamentului pentru obținerea de compensații pentru daune nemateriale poate avea câștig de cauză doar dacă se constată că, în conformitate cu a doua teză a articolului 3 alineatul (5) din Regulament, în ceea ce privește un zbor cu legătură, operatorul contractual de transport (pârâta) este responsabilă chiar și pentru o întârziere apărută în partea de zbor efectuată nu de către respectivul operator de transport, ci de un alt operator de transport care nu este un operator de transport comunitar. Instanța mai sus menționată se întemeiază pe faptul că pot exista mai mulți operatori de transport aerian în cazul unui zbor cu legătură, fiecare dintre aceștia fiind operator efectiv de transport aerian doar pentru partea de zbor pe care o efectuează în mod real [articolul 2 litera (b) din Regulament]. Obiectivul Regulamentului, respectiv acela de a asigura un nivel ridicat de protecție pentru pasageri, susține teza angajării răspunderii operatorului contractual de transport, deoarece în cazul în care operatorul efectiv de transport care a efectuat partea de zbor de la un aeroport din afara UE nu este un operator de transport comunitar, după cum este cazul în prezenta speță, este imposibil să se acorde compensații în temeiul Regulamentului (articolul 3 alineatul (1) litera (b) din Regulament). În plus, obligarea operatorului de transport aerian cu care pasagerul a încheiat contract la plata compensațiilor nu exclude, în mod normal, posibilitatea respectivului operator de transport de a se îndrepta împotriva operatorului efectiv de transport aerian (a se vedea articolul 13 din Regulament). Ipoteza împotriva angajării răspunderii este susținută de faptul că Regulamentul, cu excepția celei de a doua teze a articolului 3 alineatul (5) din acesta, se întemeiază pe premisa că operatorul efectiv de transport aerian este cel care poartă răspunderea pentru orice daune. Aceasta este confirmată de jurisprudența Bundesgerichtshof a Republicii Federale Germania, potrivit căreia este clar că, nici chiar prin aplicarea celei de a

doua teze a articolului 3 alineatul (5) din Regulament, nu este posibilă angajarea răspunderii operatorului contractual de transport pentru plata compensațiilor. Jurisprudența contradictorie a instanțelor din Cehia și din Germania oferă un argument în favoarea unificării jurisprudenței Curții printr-o decizie a acesteia. Astfel, în aceste circumstanțe, instanța de trimitere, în temeiul articolului 109 alineatul (1) litera (d) și al articolului 211 din Codul de Procedură Civilă a suspendat judecarea apelului și, în temeiul celei de a doua teze a articolului 267 litera (b) TFUE a sesizat Curtea de Justiție a Uniunii Europene cu întrebarea preliminară indicată în dispozitivul prezentei ordonanțe.

(Omissis) [Aspect procedural, îndrumare privind admisibilitatea introducerii unui recurs] (Omissis) **[OR 5]** (Omissis)