

Cauza C-650/23 [Hembesler]ⁱ**Cerere de decizie preliminară****Data depunerii:**

31 octombrie 2023

Instanța de trimitere:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

Data deciziei de trimitere:

22 august 2023

Apelantă (pârâtă în primă instanță):

E EAD

Pârât (reclamant în primă instanță):

DW

REPUBLICA AUSTRIA

LANDESGERICHT KORNEUBURG (TRIBUNALUL REGIONAL DIN KORNEUBURG, AUSTRIA)

ORDONANȚĂ

Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg), în calitate de instanță de apel, [omissis] în litigiul dintre reclamantul **D***** W******* [omissis] și pârâta **E***** EAD** [omissis] pentru plata sumei de **400 de euro**, [omissis], în procedura privind apelul pârâtei împotriva hotărârii Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat) din 27 martie 2023, 1 C 253/20x-48, în ședință nepublică, hotărăște:

[I] Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 7 alineatul (1), articolul 4 alineatul (3) și articolul 2 litera (j) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al

ⁱ Numele prezentei cauze este un nume fictiv. El nu corespunde numelui real al niciuneia dintre părțile la procedură.

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 trebuie interpretate în sensul că operatorul efectiv de transport aerian datorează pasagerului o compensație în cazul în care pasagerul dispune de o rezervare pentru un zbor dus-întors în cadrul unui pachet de servicii de călătorie confirmat de operatorul de turism, iar acest operator de turism a comunicat pasagerului cu o zi înaintea zborului (de întoarcere) prevăzut că planul de zbor a suferit modificări în ceea ce privește numărul zborului, ora de zbor și destinația finală, motiv pentru care pasagerul nu s-a prezentat pentru îmbarcarea la zborul rezervat inițial în condițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din regulament, deși zborul rezervat inițial a fost executat conform programării, iar operatorul de transport aerian ar fi transportat totuși pasagerul dacă acesta s-ar fi prezentat pentru îmbarcare în condițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din regulament?”

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

MOTIVARE:

Situația de fapt:

Reclamantul a rezervat, la operatorul de turism T***** GmbH, un pachet de servicii de călătorie, în care era inclus, printre altele, un zbor (de întoarcere) de la Heraklion (HER; Grecia) la Linz (LNZ; Austria). Operatorul de turism a transmis pasagerului un document doveditor pentru confirmarea rezervării zborului (de întoarcere) BUC 8739 / H6 8739 – ce urma să fie operat de pârâtă – la 29 septembrie 2019 de la Heraklion la Linz, cu plecare la ora 18.00 și sosire la ora 20.00.

La 28 septembrie 2019, operatorul de turism a comunicat pasagerului că planul pentru călătoria de întoarcere cu avionul a fost modificat, astfel că plecarea din Heraklion nu va mai avea loc conform documentelor de călătorie, ci cu zborul A3 7327, cu plecare la 29 septembrie 2019, ora 23.30, cu destinația finală Viena-Schwechat (VIE; Austria). Nu există indicii că această comunicare este imputabilă vreunui comportament al operatorului efectiv de transport aerian.

Pârâta este o companie aeriană charter și nu efectuează ca atare ea însăși rezervări de zbor; ea este membră a IATA. Ea a primit, cu aproximativ 24 de ore înainte de plecare, o listă a pasagerilor pe care figurau prenumele și numele tuturor pasagerilor care urmau să fie transportați; operatorul de turism nu i-a pus la dispoziție alte date de contact. Numele reclamantului nu se regăsea pe această listă a pasagerilor. Pârâta a executat zborul BUC 8739 / H6 8739 la 29 septembrie 2019, în esență, potrivit planificării.

Din cauza comunicării transmise de operatorul de turism la 28 septembrie 2019, pasagerul nu s-a prezentat în următoarea zi pentru îmbarcarea privind zborul BUC 8739 / H6 8739. Dacă ar fi ajuns la timp pentru îmbarcare și ar fi prezentat o dovadă a rezervării sale, pârâta l-ar fi transportat totuși cu zborul în discuție.

Distanța de zbor dintre Heraklion și Linz este mai mare de 1 500 de kilometri, dar nu depășește 3 500 de kilometri.

Procedura principală:

Întemeindu-se pe Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 (denumit în continuare „Regulamentul nr. 261/2004”), **reclamantul** a solicitat o compensație în cuantum de 400 de euro și dobânzile aferente și, în măsura în care mai este încă relevant în procedura de apel, a învederat că modificările realizate de operatorul de turism sunt imputabile operatorului efectiv de transport aerian. Dacă operatorul de turism a putut emite un bilet de avion în numele pârâtei, putea tot astfel să modifice ulterior rezervările. Dacă un pasager este informat că rezervarea sa a fost schimbată pentru un alt zbor, nu i se poate opune că nu s-a prezentat la ghișeul de îmbarcare pentru zborul rezervat inițial. I s-a refuzat, împotriva voinței sale, îmbarcarea din cauză că rezervarea fusese anterior modificată. Prin urmare, există un refuz la îmbarcare pentru care se datorează o compensație.

Pârâta s-a opus acțiunii, a solicitat respingerea acesteia și a susținut – din nou, în măsura în care este relevant în procedura de apel – că zborul în discuție a fost executat, în mare parte, conform programării. Ea arată că operatorul de turism a modificat rezervarea reclamantului fără să o fi consultat. Această modificare a rezervării nu echivalează cu un „refuz la îmbarcare” imputabil operatorului de transport aerian. De asemenea, reclamantul nu are dreptul la compensație și din cauză că nu a ajuns la timp la îmbarcare. Acesta dispunea încă, și după modificarea rezervării, de o rezervare confirmată pentru zborul inițial și ar fi fost transportat dacă s-ar fi prezentat la timp pentru îmbarcare.

Prin **hotărârea atacată**, prima instanță a obligat pârâta la plata către reclamant a sumei de 400 de euro și a dobânzilor aferente, precum și la plata cheltuielilor de judecată efectuate de el. În drept, prima instanță a apreciat în esență, în ceea ce privește situația de fapt prezentată în rezumat în introducere – în parte necontestată, în parte stabilită în mod definitiv în temeiul dreptului procesual național [articolul 501 alineatul (1) din Zivilprozessordnung (Codul de procedură civilă austriac)] – că este irelevant dacă rezervarea a fost modificată de operatorul de transport aerian sau de operatorul de turism. Ea a reținut că modificarea rezervării este imputabilă operatorului de transport aerian și trebuie calificată drept refuz la îmbarcare. Întrucât reclamantul a fost, așadar, informat de operatorul de turism despre „orele de zbor modificate” (în realitate, modificarea rezervării pentru un alt zbor), iar pârâta trebuie să accepte că aceste modificări ale zborului îi sunt imputabile, dreptul reclamantului întemeiat pe refuzul la îmbarcare nu este afectat de faptul că nu a ajuns la timp pentru îmbarcare. Pârâta

nu a afirmat că au existat motive temeinice pentru refuzul la îmbarcare în sensul articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004. Dat fiind că reclamantul dispunea de o rezervare confirmată pentru zborul în discuție, că nu i se putea pretinde să ajungă la timp pentru îmbarcare ([la ora stabilită în] comunicarea privind „modificarea orelor de zbor”), că acestuia i s-a refuzat îmbarcarea împotriva voinței sale și că nu au existat motive temeinice pentru refuzul la îmbarcare, există un caz de refuz la îmbarcare în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. În această privință, este irelevant dacă pârâta are un raport contractual direct cu reclamantul sau dacă poate influența lista pasagerilor, respectiv dacă poate modifica independent rezervările pasagerilor sau dacă poate emite bilete de zbor, întrucât pârâta se poate întoarce cu o acțiune în despăgubiri împotriva altor persoane, inclusiv a terților, în special împotriva operatorului de turism.

Prin **apelul** formulat împotriva acestei hotărâri, în care se invocă o apreciere juridică eronată, pârâta solicită modificarea hotărârii în sensul respingerii acțiunii; în plus, pârâta a pus concluzii de sesizare a Curții de Justiție a Uniunii Europene (denumită în continuare „Curtea”) cu o cerere de decizie preliminară prin care să se adreseze întrebări mai precise privind problema imputării în sarcina operatorului de transport aerian a „refuzului la îmbarcare” determinat de modificarea rezervării de către operatorul de turism. Ea argumentează, în esență, că nu sunt îndeplinite condițiile pentru refuzul la îmbarcare și că nu îi este imputabil faptul că operatorul de turism a modificat rezervarea.

Reclamantul solicită respingerea apelului.

În calitate de instanță de apel, Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg) este chemat să se pronunțe în a doua și ultimă instanță asupra cererii reclamantului.

Cu privire la întrebarea preliminară:

Reclamantul își întemeiază (în cele din urmă) cererea, în mod expres, pe „refuzul la îmbarcare” în sensul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. Potrivit definiției legale de la articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, prin „refuz la îmbarcare” se înțelege refuzul de a transporta pasageri pe un anumit zbor, deși aceștia s-au prezentat pentru îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 3 alineatul (2), cu excepția cazurilor în care există motive temeinice pentru refuzul la îmbarcare, cum ar fi starea sănătății, cerințele de siguranță sau securitate sau documente de călătorie necorespunzătoare. Noțiunea de „refuz la îmbarcare” se referă nu doar la refuzul la îmbarcare cauzat de situații de suprarezervare, ci și la refuzul la îmbarcare pentru alte motive (hotărârea Curții în cauza C-22/11).

Pentru a exista un „refuz la îmbarcare” este necesar să fie îndeplinite cumulativ următoarele patru condiții:

- refuzul, împotriva voinței sale, de a transporta pasagerul,

- existența unei rezervări confirmate pentru zbor,
- prezentarea la timp pentru îmbarcare și
- lipsa unor motive temeinice pentru neefectuarea transportului [*omissis*].

În cazul în care există un „refuz la îmbarcare”, operatorul efectiv de transport aerian este obligat să plătească pasagerului o compensație în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 [articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004].

Într-o jurisprudență constantă, instanța de apel consideră că prezentarea la timp pentru îmbarcare, ca o condiție pentru dreptul [la compensație], este irelevantă, iar prestația deficitară determinată de refuzul la îmbarcare există (atunci când sunt îndeplinite celelalte condiții ale dreptului, și anume existența unei rezervări confirmate și lipsa unor motive temeinice pentru refuzul la îmbarcare) și în situația în care pasagerul a fost informat în prealabil – indiferent dacă este adevărat sau nu – că nu va fi transportat cu zborul rezervat sau că acesta nu va mai fi deloc executat [„refuz la îmbarcare anticipat”; Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg) 22 R 332/21 k; 22 R 118/22s; 22 R 120/23m; 22 R 343/21 b; RIS-Justiz RK00000040 [*omissis*]] Pe de o parte, prezentarea unui pasager pentru un zbor, în condițiile în care a fost deja informat că nu va fi transportat cu acesta, este un act formal lipsit de sens; pe de altă parte, prezentarea pasagerului (*precizare:* pentru zborul inițial, care dă drept la compensație) în cazul modificării rezervării conform articolului 3 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 nu este o condiție pentru aplicarea acestui regulament [a se vedea Amtsgericht Bremen (Tribunalul Districtual din Bremen, Germania) 18 C 73/10 [*omissis*]].

În Hotărârea în cauzele conexe C-146/20, C-188/20, C-196/20 și C-270/20, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a statuat că articolul 3 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că un pasager dispune de o „rezervare confirmată”, în sensul acestei dispoziții, în cazul în care a primit de la un operator de turism cu care a încheiat un contract un „alt document doveditor”, în sensul articolului 2 litera (g) din regulamentul menționat, prin care i se promite că va fi transportat cu un anumit zbor, individualizat prin indicarea locurilor și a orelor de plecare și de sosire, precum și a numărului de zbor; acest lucru este valabil și atunci când operatorul de turism nu a primit din partea operatorului efectiv de transport aerian nicio confirmare referitoare la orele de plecare și de sosire ale acestui zbor. În motivare, Curtea a reținut printre altele că în numeroase dispoziții ale Regulamentului nr. 261/2004 nu se face nicio diferență între operatorul de turism și operatorul efectiv de transport aerian. Totodată, ar fi contrar obiectivului ce constă în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor aeriени, consacrat în cuprinsul considerentului (1) al regulamentului, să se considere că o rezervare nu poate fi confirmată decât de operatorul de transport aerian, creând astfel pentru pasager sarcina de a verifica informațiile furnizate de operatorul de turism. Regulamentul urmărește ca riscul ca operatorii

de turism să furnizeze informații inexacte pasagerilor în cadrul activităților lor să fie asumat de operatorul de transport aerian. În acest context, pasagerul nu participă la raportul existent între operatorul de transport aerian și operatorul de turism și nu i se poate cere să își procure informații în această privință (Hotărârea Curții în cauzele C-146/20, C-188/20, C-196/20 și C-270/20, punctul 47 și următoarele).

În speță, se pune problema limitelor răspunderii operatorului de transport aerian pentru declarațiile operatorului de turism. Spre deosebire de procedura în cauzele C-188/20 și C-196/20 de la Curte, în prezenta cauză nu este vorba despre a examina emiterea unui document doveditor al rezervării, ci un „refuz la îmbarcare anticipat”, astfel că legătură cu articolul 2 litera (g) din regulament nu este imediat evidentă.

În opinia instanței de apel, aceleași considerații ca cele de la punctul 47 și următoarele din Hotărârea Curții din 21 decembrie 2021 (în cauzele C-146/20, C-188/20, C-196/20 și C-270/20) susțin ipoteza că, în împrejurări de fapt precum cele de față, operatorul de transport aerian răspunde pentru acțiunile și declarațiile operatorului de turism, chiar dacă operatorul de transport aerian putea să dovedească că ar fi transportat totuși pasagerul, dacă acesta s-ar fi prezentat la timp pentru îmbarcare.

O întrebare similară a fost adresată deja prin cererea de decizie preliminară formulată de Landgericht Düsseldorf (Tribunalul Regional din Düsseldorf, Germania) la 20 iulie 2020 (cauza C-365/20). Întrebarea din acea cauză – și anume dacă există un refuz la îmbarcare în sensul articolului 4 alineatul (3) și al articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004 atunci când, cu câteva zile înainte de timpul de plecare prevăzut, pasagerii sunt transferați către un alt zbor de către un operator de turism cu care aceștia au încheiat contracte privind pachete de servicii turistice, după ce operatorul de turism a confirmat cu caracter obligatoriu un anumit zbor, individualizat prin locul de plecare și cel de sosire, ora plecării și cea a sosirii și numărul zborului – a rămas însă fără răspuns, deoarece cauza a fost radiată. În respectiva cerere de decizie preliminară, Landgericht Düsseldorf (Tribunalul Regional din Düsseldorf) a considerat, în mod întemeiat, că este îndoielnic dacă și o modificare a rezervării realizată de către operatorul de turism la care pasagerul a rezervat pachetul de servicii turistice, iar nu de către compania aeriană, poate constitui un refuz la îmbarcare. Tribunalul a argumentat că împotriva unei asemenea acțiuni ar putea fi invocat faptul că este posibil ca operatorul efectiv de transport aerian să nu aibă niciun fel de influență asupra modificării rezervării de către operatorul de turism (de exemplu, atunci când acesta modifică rezervările din cauză că trebuie să transporte un număr mai mare de călători care au cumpărat un pachet decât numărul de locuri pe care le-a rezervat la companie). Acest lucru ar putea pleda împotriva posibilității ca operatorul de transport aerian să răspundă pentru un comportament al operatorului de turism care nu este suspus instrucțiunilor sale. Pe de altă parte, pasagerul care a cumpărat un pachet nu poate să verifice de mai multe ori în cazul în care este transferat (i se modifică rezervarea) cine a făcut efectiv modificarea, dacă nu i s-a

dezvăluit acest aspect, ci a primit doar o comunicare că va avea loc un transfer către un alt zbor. Acest lucru ar putea însemna că transferurile efectuate de terți, cum este operatorul de turism, trebuie tratate la fel ca transferurile efectuate de operatorul de transport aerian însuși. În fine, societatea aeriană are posibilitatea prevăzută la articolul 13 din regulament de a se întoarce împotriva operatorului de turism cu o acțiune în despăgubiri în temeiul dreptului național.

Răspunsul la întrebarea preliminară este necesar pentru instanța de apel pentru a putea tranșa definitiv apelul. În cazul în care Curtea răspunde afirmativ la întrebarea preliminară, dreptul la compensație al reclamantului este întemeiat, iar apelul pârâtei trebuie respins. În schimb, dacă Curtea răspunde negativ la întrebarea preliminară, dreptul reclamantului nu este întemeiat, iar apelul pârâtei trebuie admis și soluționat în sensul modificării hotărârii primei instanțe și al respingerii acțiunii.

[*omissis*].

**Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria),
secția 22**

Korneuburg, 22 august 2023

[*omissis*],