



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a opta)

30 aprilie 2020\*

„Trimitere preliminară – Transporturi aeriene – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Compensatie pentru pasageri în eventualitatea refuzului la îmbarcare – Refuz la îmbarcare – Anulare – Zbor cu legătură directă – Modificarea rezervării pentru unul dintre zborurile care compun transportul aerian împotriva voinței pasagerului – Sosirea pasagerului fără întârziere la destinația sa finală”

În cauza C-191/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt am Main, Germania), prin decizia din 20 februarie 2019, primită de Curte la 27 februarie 2019, în procedura

**OI**

împotriva

**Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA,**

CURTEA (Camera a opta),

compusă din doamna L. S. Rossi, președintă de cameră, și domnii J. Malenovský (raportor) și F. Biltgen, judecători,

avocat general: domnul P. Pikamäe,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru OI, de F. Puschkarski, Rechtsanwältin;
- pentru guvernul german, de J. Möller, de M. Hellmann și de A. Berg, în calitate de agenți;
- pentru guvernul austriac, de J. Schmoll, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de B. Bertelmann și de N. Yerrell, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general, pronunță prezenta

\* Limba de procedură: germana.

## Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 4 alineatul (3), a articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) și a articolului 7 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).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între OI, pe de o parte, și Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (denumită în continuare „Air Nostrum”), pe de altă parte, în legătură cu o cerere de plată a unei compensații în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 formulată de OI în urma modificărilor în privința rezervării acestuia efectuate împotriva voinței sale.

## Cadrul juridic

### *Dreptul Uniunii*

- 3 Potrivit considerentelor (1)-(4), precum și (9) și (10) ale Regulamentului nr. 261/2004:
  - „(1) Măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor. De asemenea, ar trebui să se ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.
  - (2) Refuzul la îmbarcare și anularea sau întârzierea prelungită a zborurilor pot cauza pasagerilor dificultăți și neplăceri grave.
  - (3) Cu toate că Regulamentul (CEE) nr. 295/91 al Consiliului din 4 februarie 1991 de stabilire a normelor comune privind sistemul de compensare pentru refuzul la îmbarcare din cadrul transporturilor aeriene regulate [(JO 1991, L 36, p. 5)] a stabilit o protecție de bază a pasagerilor, numărul pasagerilor cărora le este refuzată îmbarcarea împotriva voinței lor rămâne în continuare excesiv de ridicat, la fel ca și numărul pasagerilor afectați de anulări fără o avertizare prealabilă, precum și al celor afectați de întârzieri prelungite.
  - (4) Comunitatea ar trebui, așadar, să îmbunătățească standardele de protecție stabilite în acest regulament atât pentru consolidarea drepturilor pasagerilor, cât și pentru garantarea desfășurării activităților transportatorilor aerieni în condiții armonizate, pe o piață liberalizată.
- [...]
- (9) Numărul pasagerilor cărora li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor ar trebui redus printr-o solicitare adresată operatorilor de transport aerian de a face apel la voluntari care să renunțe la rezervările lor în schimbul anumitor indemnizații, în loc de a refuza îmbarcarea pasagerilor, precum și prin compensarea integrală a persoanelor cărora li se refuză totuși îmbarcarea.
- (10) Pasagerii cărora li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor ar trebui să aibă posibilitatea fie de a-și anula zborul, cu rambursarea costului biletelor, fie să-și poată continua zborul în condiții satisfăcătoare și să beneficieze de servicii corespunzătoare pe durata așteptării unui zbor următor.”

4 Articolul 1 alineatul (1) din acest regulament prevede:

„Prezentul regulament stabilește condițiile în care pasagerii își pot exercita drepturile minime atunci când:

- (a) li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor;
- (b) zborul este anulat;
- (c) zborul este întârziat.”

5 Articolul 2 literele (h), (j) și (l) din regulamentul menționat prevede:

„În sensul prezentului regulament:

[...]

(h) «destinație finală» înseamnă destinația de pe biletul prezentat la ghișeul de înregistrare a pasagerilor sau, în cazul zborurilor cu legătură directă, destinația ultimului zbor; nu se iau în considerare zborurile de legătură alternative disponibile, în cazul în care se respectă ora de sosire prevăzută inițial.

[...]

(j) «refuz la îmbarcare» înseamnă 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;

[...]

(l) «anulare» înseamnă neefectuarea unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare.”

6 Potrivit articolului 3 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 261/2004:

„(1) Prezentul regulament se aplică:

- (a) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul;
- (b) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul, exceptând cazurile în care aceștia au primit indemnizații sau compensații și au beneficiat de asistență în țara terță respectivă, în cazul în care operatorul de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar.

(2) Alineatul (1) se aplică sub rezerva ca pasagerii:

- (a) să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și, cu excepția cazului de anulare menționat la articolul 5, să se prezinte personal pentru înregistrare,
  - în condițiile prevăzute și la ora indicată în prealabil și în scris (inclusiv prin mijloace electronice) de către operatorul de transport aerian, operatorul de turism sau un agent de voiaj autorizat

sau, în cazul în care ora nu este indicată,

– nu mai târziu de 45 de minute înaintea orei de plecare publicate;

(b) să fi fost transferați de către un operator de transport aerian sau un tour operator de la zborul pentru care au avut o rezervare la un alt zbor, indiferent de motiv.”

7 Articolul 4 alineatul (3) din acest regulament are următorul cuprins:

„În cazul în care pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, operatorul de transport aerian le acordă imediat despăgubiri în conformitate cu articolul 7 și le oferă asistență în conformitate cu articolele 8 și 9.”

8 Articolul 5 alineatul (1) litera (c) din acest regulament prevede:

„În cazul anulării unui zbor, pasagerii în cauză trebuie:

[...]

(c) să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [cazului] în care intervine oricare din următoarele:

(i) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută;

(ii) în cazul în care sunt informați despre această anulare într-un termen cuprins între două săptămâni și șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirecționare care să le permită să plece cu cel mult de două ore înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de patru ore după ora de sosire prevăzută;

(iii) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirecționare care să le permită să plece cel târziu [a se citi «cel mai devreme»] cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută.”

9 Articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 are următorul cuprins:

„(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) 250 de euro pentru toate zborurile de 1 500 de kilometri sau mai puțin;

(b) 400 de euro pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri;

(c) 600 de euro pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută datorită refuzului la îmbarcare sau anulării zborului.

[...]

(4) Distanțele indicate la alineatele (1) și (2) se măsoară prin metoda rutei ortodromice.”

## Litigiul principal și întrebările preliminare

- 10 Reclamanta din litigiul principal a rezervat, prin intermediul tour operatorului L'TUR Tourismus AG, un zbor cu legătură directă care îi permitea să se deplaseze de la Jerez de la Frontera (Spania) la Frankfurt am Main (Germania) via Madrid (Spania). Acest zbor cu legătură directă, pentru care s-a făcut o rezervare unică, era compus dintr-un prim zbor cu numărul IB 8505, operat de Air Nostrum, cu plecare din Jerez de la Frontera și cu destinația Madrid, cu decolarea prevăzută la 3 octombrie 2015 ora 13.35 și cu aterizarea prevăzută în aceeași zi la ora 14.45, și dintr-un al doilea zbor cu numărul AB 5325, cu plecare din Madrid și cu destinația Frankfurt am Main, cu decolarea prevăzută la 3 octombrie 2015 ora 20.00 și cu aterizarea prevăzută în aceeași zi la ora 22.40.
- 11 Rezervarea de care dispunea reclamanta din litigiul principal a fost modificată împotriva voinței sale, astfel încât, în schimbul locului său pentru primul zbor IB 8505, i s-a atribuit un loc pentru zborul IB 8507, care a decolat de la Jerez de la Frontera la 3 octombrie 2015 în jurul orei 17.55 și a aterizat la Madrid în aceeași zi, în jurul orei 19.05.
- 12 Reclamanta din litigiul principal a părăsit Madridul la ora 20.00, cu zborul de legătură prevăzut inițial, și a ajuns la Frankfurt am Main cu zece minute mai devreme față de ora prevăzută inițial.
- 13 Ea a sesizat Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Districtual din Frankfurt am Main, Germania) cu o acțiune având ca obiect obligarea Air Nostrum la plata unei compensații în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 ca urmare a modificărilor care au fost efectuate unilateral. Această instanță a respins cererea reclamantei din litigiul principal pentru motivul că reclamanta a ajuns la destinația finală în intervalul de timp prevăzut la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 14 Reclamanta din litigiul principal a declarat apel împotriva acestei decizii la Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt am Main, Germania), apreciind că îi este datorată o compensație pentru refuzul la îmbarcare în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 și că acest drept nu poate face obiectul niciunei restricții prevăzute în caz de anulare a zborului la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din acest regulament.
- 15 Această instanță arată că soluționarea litigiului pendinte în fața sa depinde de răspunsul pe care Curtea îl va da la întrebările adresate. Ea consideră, în primul rând, că reclamanta din litigiul principal nu poate pretinde o compensație în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 decât dacă modificarea rezervării sale a condus la un refuz la îmbarcare. Astfel, nu ar fi vorba, în speță, despre un caz de anulare a zborului, din moment ce zborul cu care reclamanta din litigiul principal trebuia să se deplaseze inițial a fost efectuat. Instanța de trimitere consideră că modificarea rezervării unui pasager împotriva voinței acestuia, care conduce la atribuirea unui loc pentru un zbor ulterior, intră sub incidența articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care zborul inițial este efectuat. Instanța de trimitere consideră că o interpretare diferită a acestei dispoziții ar putea determina operatorii de transport aerian să eludeze efectele juridice ale acestui regulament.
- 16 În al doilea rând, instanța de trimitere își pune problema dacă articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004 s-ar putea aplica prin analogie în cazurile de refuz la îmbarcare vizate la articolul 4 alineatul (3) din regulamentul menționat.

17 În aceste condiții, Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt am Main) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Modificarea rezervării unui pasager care dispune de o rezervare confirmată pentru un anumit zbor și căruia, atunci când se prezintă la aeroport în vederea efectuării înregistrării, i se atribuie un loc pentru un zbor ulterior împotriva voinței sale constituie un caz de refuz la îmbarcare în sensul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, dacă zborul pentru care pasagerul dispune de o rezervare confirmată este totuși efectuat?
- 2) În cazul unui răspuns afirmativ, articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004 se aplică prin analogie în cazurile de refuz la îmbarcare vizate la articolul 4 alineatul (3) din regulamentul menționat?”

### **Cu privire la întrebările preliminare**

#### ***Cu privire la prima întrebare***

- 18 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că constituie un refuz la îmbarcare, în sensul acestei dispoziții, modificarea, împotriva voinței sale, a rezervării unui pasager care dispune de o rezervare confirmată pentru un anumit zbor și căruia i se atribuie un loc pentru un zbor ulterior, în condițiile în care se prezintă la aeroport pentru „formalitățile de înregistrare”, iar zborul pentru care are respectiva rezervare este efectuat.
- 19 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul procedurii de cooperare dintre instanțele naționale și Curte prevăzute la articolul 267 TFUE, este de competența acesteia din urmă să ofere instanței naționale un răspuns util, care să îi permită să soluționeze litigiul cu care este sesizată. Din această perspectivă, Curtea trebuie, dacă este cazul, să reformuleze întrebările care îi sunt adresate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 32 și jurisprudența citată).
- 20 Este necesar să se recurgă la această posibilitate în cadrul prezentei trimiteri preliminare.
- 21 Astfel, din decizia de trimitere nu reiese că reclamanta în discuție în litigiul principal s-a prezentat efectiv la înregistrare în intervalul de timp prevăzut la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 22 Prin urmare, Curtea nu este în măsură să se pronunțe cu privire la aspectul dacă o situație precum cea care a dat naștere prezentei cauze poate intra sub incidența articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 23 În schimb, este cert că reclamanta din litigiul principal a efectuat transportul aerian prin intermediul unui zbor cu legătură directă, dat fiind că, în pofida modificării care a afectat primul zbor ce compunea acest transport, ea a ajuns la destinația finală cu cel de al doilea zbor care compunea transportul pe care îl rezervase.
- 24 Pe de altă parte, este cert că întrebarea adresată se înscrie în cadrul unui litigiu privind acordarea unei compensații de către operatorul de transport aerian în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004.

- 25 În consecință, ținând seama de aceste elemente și pentru a furniza instanței de trimitere un răspuns util pentru a putea soluționa litigiul cu care este sesizată, este necesar să se reformuleze prima sa întrebare și să se considere că aceasta urmărește să se stabilească în esență dacă Regulamentul nr. 261/2004, în special articolul 7 din acesta, trebuie interpretat în sensul că este datorată o compensație unui pasager care dispune de o rezervare unică pentru un zbor cu legătură directă atunci când rezervarea sa a fost modificată împotriva voinței sale, cu consecința, pe de o parte, că acesta nu s-a îmbarcat pentru primul zbor care compunea transportul rezervat, deși acest zbor a fost efectuat, și, pe de altă parte, că i-a fost atribuit un loc pentru un zbor ulterior care i-a permis să se îmbarce pentru al doilea zbor care compunea transportul rezervat și să ajungă astfel la destinația sa finală la ora de sosire prevăzută inițial.
- 26 În această privință, trebuie arătat că un zbor cu una sau cu mai multe legături care au făcut obiectul unei rezervări unice constituie un ansamblu în vederea aplicării dreptului la compensație al pasagerilor prevăzut de Regulamentul nr. 261/2004 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 31 mai 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punctele 18 și 19).
- 27 Astfel, Curtea a dedus consecințe juridice din situația pasagerului în cauză astfel cum se prezintă aceasta la finalul transportului său aerian, și anume la sosirea la destinația sa finală, definită la articolul 2 litera (h) din Regulamentul nr. 261/2004 (a se vedea în acest sens Hotărârea din 31 mai 2018, Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, punctul 17, precum și Hotărârea din 26 februarie 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punctele 34 și 35).
- 28 În cazul zborurilor cu legătură directă, această interpretare rezultă chiar din termenii articolului 2 litera (h), potrivit cărora „nu se iau în considerare zborurile de legătură alternative disponibile, în cazul în care se respectă ora de sosire prevăzută inițial”.
- 29 În ceea ce privește, mai precis, dreptul la compensație în cazul unui zbor cu legătură directă, Curtea a declarat că articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că este datorată o compensație pasagerului care a ajuns la destinația sa finală cu o întârziere egală sau mai mare de trei ore față de ora de sosire prevăzută (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 februarie 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punctul 47).
- 30 În speță, este cert că, la finalul transportului său aerian, reclamanta în discuție în litigiul principal a ajuns la destinația sa finală fără întârziere față de ora de sosire prevăzută inițial.
- 31 În consecință, ea nu poate beneficia de dreptul la compensație în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004.
- 32 Desigur, pe de o parte, Regulamentul nr. 261/2004, astfel cum rezultă din considerentele (1) și (2), urmărește să remedieze dificultățile și neplăcerile grave pe care le suportă pasagerii în timpul unui transport aerian și, pe de altă parte, modificarea rezervării unui zbor care compune transportul determină o neplăcere pentru pasagerul în cauză. Or, o astfel de neplăcere nu poate fi considerată „gravă”, în sensul acestui regulament, atunci când pasagerul respectiv ajunge la destinația sa finală la ora de sosire prevăzută inițial.
- 33 În aceste împrejurări, ar fi contrar finalității Regulamentului nr. 261/2004 să se acorde o compensație reclamantei din litigiul principal în aplicarea articolului 7 din regulament.
- 34 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la prima întrebare că Regulamentul nr. 261/2004, în special articolul 7 din acesta, trebuie interpretat în sensul că nu este datorată o compensație unui pasager care dispune de o rezervare unică pentru un zbor cu legătură directă atunci când rezervarea sa a fost modificată împotriva voinței sale, cu consecința, pe de o parte, că acesta nu s-a îmbarcat pentru primul zbor care compunea transportul rezervat, deși acest zbor a fost

efectuat, și, pe de altă parte, că i-a fost atribuit un loc pentru un zbor ulterior care i-a permis să se îmbarce pentru al doilea zbor care compunea transportul rezervat și să ajungă astfel la destinația sa finală la ora de sosire prevăzută inițial.

*Cu privire la a doua întrebare*

- 35 Având în vedere răspunsul dat la prima întrebare, nu este necesar să se răspundă la a doua întrebare.

**Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 36 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a opta) declară:

**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, în special articolul 7 din acesta, trebuie interpretat în sensul că nu este datorată o compensație unui pasager care dispune de o rezervare unică pentru un zbor cu legătură directă atunci când rezervarea sa a fost modificată împotriva voinței sale, cu consecința, pe de o parte, că acesta nu s-a îmbarcat pentru primul zbor care compunea transportul rezervat, deși acest zbor a fost efectuat, și, pe de altă parte, că i-a fost atribuit un loc pentru un zbor ulterior care i-a permis să se îmbarce pentru al doilea zbor care compunea transportul rezervat și să ajungă astfel la destinația sa finală la ora de sosire prevăzută inițial.**

Semnături