

Versiune anonimată

Traducere

C-252/20 – 1

Cauza C-252/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

10 iunie 2020

Instanța de trimitere:

Amtsgericht Hamburg (Germania)

Data deciziei de trimitere:

25 mai 2020

Reclamantă:

CY

Pârâtă:

Eurowings GmbH

Copie certificată

Amtsgericht Hamburg

[omissis]

Ordonanță

în litigiul dintre

CY, [omissis] Witzhave

- reclamantă -

[omissis]

și

Eurowings GmbH, [omissis] Düsseldorf

- pârâtă -

[omissis]

Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg, Germania) decide –
[omissis]

Suspendă procedura.

Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele întrebări în vederea interpretării Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului 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:

1. Un drept la compensație în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 poate exista și atunci când un pasager nu se poate îmbarca pe un zbor de legătură din cauza unei întârzieri la sosire relativ minore, ceea ce are drept consecință o întârziere de peste trei ore la destinația finală, în condițiile în care cele două zboruri au fost efectuate de doi operatori de transport aerian diferiți, iar rezervarea nu a fost efectuată de operatorul efectiv de transport aerian al primului segment de zbor și împotriva căruia a fost formulată acțiunea din procedura principală? **[OR 2]**

2. În cazul în care răspunsul la prima întrebare este afirmativ:

„Operatorul [efectiv] de transport aerian” în sensul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 este operatorul de transport aerian care efectuează în fapt zborul întârziat de pe primul segment de zbor sau operatorul de transport aerian care efectuează zborul punctual de pe al doilea segment de zbor, prin intermediul căruia au fost rezervate cele două zboruri?

3. În ipoteza în care ambii operatori de transport aerian ar trebui considerați „operatori [efectivi] de transport aerian” în sensul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004: are în acest caz pasagerul un drept de a alege căruia dintre cei doi operatori de transport aerian îi solicită compensația?

Motive:

A. Prezentarea situației de fapt

1. Reclamanta solicită pârâtei plata unei compensații în cuantum de 400 de euro în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004.

2

2. Reclamanta a rezervat la o agenție de turism un zbor de la Hamburg la Cairo via Zürich, pentru 23 octombrie 2016. Confirmarea rezervării a fost emisă de Swiss International Air Lines AG. Potrivit confirmării rezervării, transportul urma a fi efectuat astfel: de la Hamburg la Zürich cu zborul LX 4413 (cu plecarea prevăzută pentru 23.10.2016 la ora 07:00 și cu sosirea prevăzută pentru 23.10.2016 la ora 08:25) și de la Zürich la Cairo cu zborul LX 236 (cu plecarea prevăzută pentru 23.10.2016 la ora 09:05 și cu sosirea prevăzută pentru 23.10.2016 la ora 14:05).
3. Zborul de la Hamburg la Zürich a fost oferit, în cadrul unui acord de partajare a codurilor (code sharing), de Swiss, sub numărul LX 4413, și de pârâtă, sub numărul de zbor EW 4762. Pe baza acordurilor de partajare a codurilor încheiate cu Swiss, pârâta a efectuat zborul de la Hamburg la Zurich (LX 4413) cu aparatul său de zbor și cu personalul său, sub numărul de zbor EW 4762.
4. Zborul de la Hamburg la Zürich a fost efectuat de pârâtă cu întârziere și a aterizat la Zürich abia la ora 08:46. În consecință, reclamanta nu s-a putut îmbarca pe zborul de legătură efectuat de Swiss [OR 3], întrucât nu mai dispunea decât de o durată de transfer de 19 de minute. Durata minimă de transfer (minimum connecting time) era, pentru această legătură de zbor, de 30 de minute. Prin urmare, reclamanta a fost transferată pe o legătură ulterioară către Cairo via Milano, aterizând la Cairo cu o întârziere de peste 5 de ore.
5. Reclamanta consideră că, în cadrul partajării codurilor, pârâta era operatorul efectiv de transport aerian al zborului întârziat de la Hamburg la Zürich și că, din această cauză, era deja obligată să plătească o compensație. Pârâta ar fi propus zborul EW 4762 efectuat de ea în sistemul de rezervare Amadeus și ar fi pus la dispoziție în mod concret zborurile sale pentru alcătuirea a diferite segmente de zboruri.
6. Potrivit pârâtei, un drept la compensație pentru pierderea unui zbor de legătură ca urmare a unei întârzieri minore a primului zbor presupune ca atât zborul anterior celui de legătură, cât și zborul de legătură să fi fost efectuate de același operator de transport aerian. Continuarea unui zbor cu un alt operator de transport aerian nu ar intra în sfera riscurilor acoperite de operatorul de transport aerian care efectuează primul zbor.

B. Motivele trimiterii preliminare la Curtea de Justiție a Uniunii Europene

7. Soluționarea cauzei necesită răspunsul Curții de Justiție a Uniunii Europene la întrebările preliminare.

I. Cu privire la prima întrebare preliminară

8. Reclamanta ar putea beneficia de un drept [la compensație] în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

9. Potrivit jurisprudenței constante a Curții, o întârziere echivalează cu o anulare a unui zbor în sensul articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, astfel încât și pentru asemenea întârzieri poate fi solicitată o compensație în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) coroborat cu articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, dacă întârzierea la destinație este mai mare de trei ore (a se vedea [omissis] Hotărârea din 19 noiembrie 2009, [omissis] C-402/07 Sturgeon, [omissis] EU:C:2009:716, punctul 41 și urm.; [omissis] Hotărârea din 23 octombrie 2012, [omissis] C-581/10 Nelson, [omissis] EU:C:2012:657, punctul 28 și urm.). Această observație este de asemenea valabilă atunci când o întârziere relativ minoră [OR 4] ca urmare a pierderii unui zbor de legătură determină o întârziere prelungită la destinație (a se vedea [omissis] Hotărârea din 26 februarie 2013, [omissis] C-11/11 Folkerts, [omissis] EU:C:2013:106, punctul 25 și urm.). Cu toate acestea, situația din cauza Folkerts presupunea că atât zborul anterior celui de legătură, cât și zborul de legătură erau efectuate de același operator de transport aerian (a se vedea [omissis] Hotărârea din 26 februarie 2013, [omissis] C-11/11 Folkerts, [omissis] EU:C:2013:106, punctul 18).
10. Curtea de Justiție a Uniunii Europene nu s-a pronunțat până în prezent cu privire la aspectul dacă această observație este de asemenea valabilă atunci când, precum în speță, zborul anterior celui de legătură și zborul de legătură nu au fost efectuate de același operator de transport aerian.
11. Într-o situație comparabilă, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții o întrebare, identică în esență cu cea a instanței de trimitere, privind interpretarea Regulamentului nr. 261/2004 [omissis]. Curtea nu s-a pronunțat cu privire la întrebarea preliminară, întrucât Bundesgerichtshof a renunțat la întrebarea preliminară ca urmare a recunoașterii, în cadrul acelei proceduri, a temeiniciei cererii reclamantei.
12. Bundesgerichtshof [omissis] a precizat:
13. „d) Din sensul și din scopul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 ar putea rezulta că dreptul la compensație ia naștere numai atunci când operatorul de transport aerian care a cauzat sosirea cu întârziere la destinația finală a aprobat combinarea zborurilor succesive, prin emiterea sau autorizarea unei confirmări a rezervării. Acest aspect nu a fost definitiv clarificat în jurisprudența Curții.
14. aa) Din jurisprudența Curții se poate deduce că dreptul la compensație poate exista în orice caz atunci când se rezervă mai multe zboruri succesive la același operator de transport aerian de la care se solicită plata compensației.
15. În deciziile în care dreptul la compensație rezulta din sosirea cu întârziere la destinație a unui zbor cu legătură directă, zborurile succesive fuseseră rezervate la întreprinderea de transport aerian împotriva căreia era formulată acțiunea principală ([omissis] Hotărârea Folkerts, punctul 18 [omissis]; Ordonanța din 4

octombrie 2012, Ordonanța din 4 octombrie 2012 [OR 5], Rodriguez Cachafeiro și alții, C-321/11, [omissis] punctele 10, 34). Alte decizii ale Curții de Justiție, în care era relevantă noțiunea de zbor în sensul regulamentului, priveau de asemenea cazuri în care pasagerul rezervase toate zborurile relevante la acel operator de transport aerian împotriva căruia formulase cererea de compensație (a se vedea [omissis] Hotărârea Emirates Airlines [C-173/07], punctul 13; [omissis] Hotărârea Sturgeon și alții [C-402/07], punctul 11; [omissis] Hotărârea Nelson și alții [C-581/10], punctul 15).

16. bb) Această situație nu se regăsește în speță.
17. Potrivit constatărilor instanței de apel, cele două zboruri au fost efectuate de operatori de transport aerian diferiți. Rezervarea nu a fost efectuată de niciunul dintre acești operatori, ci de un tour operator. Acesta a emis de asemenea [omissis] confirmarea rezervării. În lipsa unor constatări corespunzătoare, nu se poate prezuma că pârâta a emis în nume propriu un bilet pentru ambele zboruri sau a autorizat emiterea unui astfel de bilet.
18. cc) Din regulament și din jurisprudența Curții indicată nu rezultă concluzii suficiente de certe pentru prezenta cauză.
19. Potrivit articolului 3 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, acesta se aplică sub rezerva ca pasagerii să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv. Potrivit articolului 2 litera (g) din regulament, aceasta înseamnă că rezervarea trebuie să fi fost acceptată și înregistrată de operatorul de transport aerian sau de tour operator. Această ultimă cerință poate fi îndeplinită în cazul unui bilet în sensul articolului 2 litera (f) din Regulamentul nr. 261/2004, emis sau autorizat de operatorul de transport aerian sau de agentul autorizat al acestuia, sau al unui alt document justificativ.
20. Din această reglementare rezultă dincolo de orice îndoială că un pasager poate avea dreptul la plata unei compensații din partea operatorului efectiv de transport aerian atunci când, deși acesta din urmă nu a fost implicat în rezervarea concretă și în confirmarea acesteia, a acordat unui agent sau unui tour operator posibilitatea de a efectua și confirma astfel de rezervări. În aceste situații, operatorul de transport aerian trebuie să își asume răspunderea pentru o confirmare a rezervării de către agent sau de către tour operator în același mod ca pentru o declarație proprie. [OR 6]
21. Cu toate acestea, nu se poate deduce de aici, dincolo de orice îndoială, că un operator de transport aerian trebuie să își asume confirmarea rezervării efectuate de un agent sau de un tour operator și atunci când aceasta se referă la un zbor efectuat de un alt operator de transport aerian. În ceea ce privește un asemenea zbor, agentul sau tour operatorul acționează în primul rând în numele operatorului de transport aerian care efectuează zborul în cauză. Din perspectiva operatorului de transport aerian implicat, situația este similară cu cea în care pasagerul efectuează el însuși mai multe rezervări separate la operatori de transport aerian

diferiți, pentru zboruri succesive. În această din urmă situație, în Orientările interpretative referitoare la regulamentul, Comisia consideră că nu ia naștere niciun drept la compensație [a se vedea Orientările Comisiei din 10 iunie 2016, C(2016) 3502 final, p. 18, punctul 4 d A (ii)].

22. dd) Cu toate acestea, în opinia instanței de trimitere există argumente în favoarea recunoașterii dreptului la compensație inclusiv în cazul în care confirmarea rezervării pentru zboruri succesive a fost emisă de un tour operator.
23. (1) Regulamentul prevede, în principiu, aceleași consecințe juridice pentru forme diferite de confirmare a rezervării. În plus, în considerentul (5) al acestuia, se subliniază că protecția ar trebui să se întindă și la pasagerii zborurilor incluse în pachete de servicii turistice. În plus, o obligație de a asigura efectuarea zborurilor combinate de un tour operator ar fi conformă cu obiectivul definit la considerentele (1)-(4), de a garanta un nivel înalt de protecție a pasagerilor și de a ține seama de cerințele legate de protecția consumatorilor și de principiul dedus de Curtea de Justiție din acestea, potrivit căruia dispozițiile regulamentului prin care se acordă drepturi pasagerilor trebuie interpretate în sens larg (a se vedea în această privință [*omissis*] Hotărârea Sturgeon și alții [C-402/07], punctul 45), în timp ce termenii unei dispoziții care constituie o derogare de la un principiu sau, mai precis, de la norme comunitare care au ca scop protecția consumatorilor, trebuie să fie, în principiu, interpretați în sens strict (a se vedea în această privință [*omissis*] Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, [*omissis*] [EU:C:2008:771] punctul 17).
24. (2) În opinia instanței de trimitere, recunoașterea unui drept la compensație este totodată conformă cu punctul de vedere formulat de Curte cu privire la responsabilitatea pentru obligațiile de prestare a serviciilor asumată prin confirmarea rezervării.
25. În cazul în care un operator de transport aerian la care au fost rezervate două zboruri succesive [OR 7] refuză îmbarcarea la cel de al doilea zbor pe motiv că pasagerul nu mai poate să se îmbarce la timp la acest zbor din cauza efectuării cu întârziere a primului zbor, Curtea a confirmat existența dreptului la compensație. Aceasta a considerat determinant în această privință faptul că dreptul trebuie să compenseze neplăcerile rezultate dintr-o pierdere de timp ireversibilă egală sau mai mare de trei ore, iar operatorul efectiv de transport aerian trebuie, în orice caz, să răspundă pentru aceste neplăceri, atunci când s-a stabilit că îi sunt imputabile – fie întrucât îi este imputabilă întârzierea primului zbor, efectuat chiar de el, fie întrucât s-a considerat în mod eronat că pasagerii în cauză pot ajunge la timp la poarta de îmbarcare la zborul de legătură sau întrucât a vândut bilete la zboruri succesive în privința cărora nu era disponibil suficient timp pentru a ajunge la zborul de legătură ([*omissis*] Hotărârea Rodriguez Cachafeiro și alții [OR 11], punctul 34).
26. În orice caz, din perspectiva pasagerului aerian a cărui protecție este urmărită prin intermediul dreptului la compensație, situația este similară atunci când operatorul

de transport aerian nu a emis sau autorizat el însuși biletele pentru zborurile succesive, ci a acordat unui tour operator posibilitatea de a emite asemenea bilete de zbor și de a combina, astfel, zboruri succesive efectuate de operatori de transport aerian diferiți.

27. ee) Cu toate acestea, instanța de trimitere consideră că nu poate să se pronunțe ea însăși asupra acestei chestiuni.
28. Pentru motivele expuse, deși pare logică o aplicare prin analogie a principiilor stabilite de Curte în ceea ce privește situația din speță, aceasta nu reiese în mod cert din deciziile anterioare ale Curții.”
29. Instanța de trimitere achiesează la acest punct de vedere.

II. Cu privire la a doua întrebare preliminară

30. Prin Hotărârea din 11 iulie 2019 ([*omissis*] C-502/18, [*omissis*] EU:C:2019:604), Curtea de Justiție a statuat cu privire la un zbor, de la Praga la Bangkok via Abu Dhabi, compus din mai multe segmente de zbor, dar care trebuiau evaluate în mod unitar, considerând pârâta din acea speță, Ceske aerolinie, drept operator efectiv de transport aerian și, prin urmare, răspunzătoare în temeiul Regulamentului nr. 261/2004. În speța respectivă, primul segment de zbor, efectuat de Ceske aerolinie, a fost punctual și doar al doilea segment de zbor [OR 8], efectuat de Etihad Airways în cadrul unui acord de partajare a codurilor, a avut întârziere. În hotărârea pronunțată, Curtea de Justiție a ținut seama de faptul că Ceske aerolinie a fost partenerul contractual al pasagerului și că nivelul înalt de protecție a pasagerului impune considerarea partenerului contractual al pasagerului ca fiind răspunzător în calitate de operator efectiv de transport aerian, cu atât mai mult cu cât există de asemenea posibilitatea formulării unei acțiuni în regres împotriva operatorului de transport aerian care a efectuat *de facto* zborul întârziat.
31. Dacă aceste principii stabilite de Curtea de Justiție sunt transpuse la situația de fapt din speță, acest lucru ar putea conduce la considerarea Swiss, care a emis, în speță, confirmarea rezervării, iar nu a pârâtei, ca fiind operatorul efectiv de transport aerian [*omissis*]. Cu toate acestea, Curtea nu s-a pronunțat până în prezent asupra unei situații comparabile cu cea din speță.

III. Cu privire la a treia întrebare preliminară

32. În continuare, în ipoteza în care, în speță, atât Swiss, în calitate de partener contractual al reclamantei, cât și pârâta, care a efectuat efectiv, cu ajutorul propriului aparat de zbor și personal, zborul anterior celui de legătură care a avut întârziere în cadrul acordului de partajare a codurilor, trebuie considerate, fiecare în parte, operator efectiv de transport aerian în sensul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, se ridică în continuare problema dacă pasagerul trebuie în acest caz să solicite

compensația partenerului său contractual sau dacă dispune de dreptul de a alege căruia dintre cei doi operatori de transport aerian îi solicită compensația. Nici această problemă nu a fost soluționată până în prezent de Curtea de Justiție.

Dr. Kaiser
Judecător la Amtsgericht (Tribunalul Districtual)

[*omissis*]

DOCUMENT DE LUCRU