

Cauza C-918/19

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

16 decembrie 2019

Instanța de trimitere:

Landgericht Hamburg (Germania)

Data deciziei de trimitere:

9 decembrie 2019

Reclamantă-apelantă:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Pârâtă-intimată:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg

[*omissis*]

Ordonanță

în litigiul dintre

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [*omissis*] 90402 Nürnberg

- reclamantă-apelantă -

[*omissis*]

și

SWISS International Air Lines AG, [*omissis*] 4052 Basel, Elveția

- pârâtă-intimată -

[*omissis*]

La 9 decembrie 2019, Landgericht Hamburg (Tribunalul Regional din Hamburg, Germania) a hotărât [*omissis*]:

I. Suspendă procedura.

II. Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele întrebări preliminare cu privire la interpretarea 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 și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 al Consiliului din 11 februarie 2004 (JO 2004, L 46 din 17 februarie [OR 2] 2004, p. 1, Ediție specială, 7/vol. 12, p. 218) și a Acordului între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian din 21 iunie 1999, astfel cum a fost modificat prin Decizia nr. 2/2010 a Comitetului mixt pentru transportul aerian Comunitate/Elveția din 26 noiembrie 2010 (JO 2010, L 347, p. 54):

1. Acordul între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian din 21 iunie 1999, astfel cum a fost modificat prin Decizia nr. 2/2010 a Comitetului mixt pentru transportul aerian Comunitate/Elveția din 26 noiembrie 2010, trebuie interpretat în sensul că 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 se aplică, prin analogie cu articolul 3 alineatul (1) litera [(b)] din acesta, și pasagerilor unui zbor provenind dintr-o țară terță care aterizează pe un aeroport din Elveția pentru a se îmbarca pe un zbor către un stat membru?

2. În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea 1: aplicarea Regulamentului nr. 261/2004 în această situație antrenează, pentru instanțele din statele membre, aplicabilitatea jurisprudenței Curții potrivit căreia pasagerii zborurilor întârziate pot fi asimilați pasagerilor zborurilor anulate în vederea aplicării dreptului la compensație (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, *Sturgeon și alții*, C-402/07 și C-432/07)?

3. Pasagerul beneficiază de dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 și atunci când el nu se poate îmbarca pe un zbor de legătură din cauza unei întârzieri la sosire relativ minore, suferind în consecință o întârziere de peste trei ore [OR 3] la destinația finală, în condițiile în care cele două zboruri au fost efectuate de doi operatori de transport aerian diferiți, iar rezervarea a fost confirmată de un operator de turism care a combinat zborurile pentru clienții săi?

Motive:

1. A. Reclamanta solicită pârâtei, în temeiul unor drepturi cesionate, plata unor compensații în cuantum de 600 de euro pentru fiecare pasager, în conformitate cu Regulamentul 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, denumit în continuare „Regulamentul nr. 261/2004”). Conform rezultatului preliminar al administrării probelor, reclamanta are calitate procesuală activă.
2. Cei doi cedenți au rezervat, prin intermediul unui operator de turism, pentru 14 mai 2016, zboruri cu plecare din Bangkok Suvnagrumi Intl și cu destinația Hamburg, cu escală la Zürich. Zborul de la Bangkok la Zürich, care a fost efectuat de pârâtă, trebuia să aterizeze la Zürich la ora 19:30. La ora 20:20, cedentii aveau zborul de legătură către Hamburg cu compania aeriană Eurowings. Nu se contestă faptul că zborul nu a aterizat la Zürich până la ora 20:20. Conform rezultatului preliminar al administrării probelor, cedentii au ratat zborul de legătură către Hamburg, ajungând la Hamburg la ora 10:30 din ziua următoare, așadar, cu o întârziere de 12 de ore și 45 de minute. Pârâta, al cărei sediu [OR 4] este situat pe teritoriul Confederației Elvețiene, a modificat rezervarea cedenților la un zbor din ziua următoare și s-a ocupat de furnizarea de asistență la fața locului și de cazare hotelieră.
3. Amtsgericht (Tribunalul Districtual) a respins acțiunea. Prin apel, reclamanta își menține pretențiile formulate. Pârâta solicită respingerea căii de atac.
4. B. Soluționarea apelului necesită răspunsul Curții de Justiție a Uniunii Europene la cele trei întrebări preliminare.
5. Amtsgericht a considerat că jurisprudența Curții referitoare la asimilarea întârzierilor cu anulările (Hotărârea Curții din 19 noiembrie 2009, C-402/07 și C-432/07) nu ar fi aplicabilă în raport cu Confederația Elvețiană, deoarece această jurisprudență nu se limitează la interpretarea Regulamentului nr. 261/2004, ci creează un drept nou.
6. Prin urmare, admiterea apelului depinde de aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 și de interpretarea articolului 7 din acest regulament.
7. I. Aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 depinde de interpretarea Acordului între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian din 21 iunie 1999, astfel cum a fost modificat prin Decizia nr. 2/2010 a Comitetului mixt pentru transportul aerian [OR 5] Comunitate/Elveția din 26 noiembrie 2010 (denumită în continuare „Acordul privind transportul aerian”).
8. 1. Competența internațională a instanțelor germane rezultă din locul de executare a principalului serviciu prevăzut de contractul în temeiul căruia a fost efectuat zborul.

9. a) Competența instanțelor germane se întemeiază pe articolul 5 punctul 1 litera (b) a doua liniuță din Convenția privind competența judiciară, recunoașterea și executarea hotărârilor judecătorești în materie civilă și comercială din 30 octombrie 2007 (JO 2009, L 147, p. 5, denumită în continuare „Convenția de la Lugano”), care a intrat în vigoare pentru Confederația Elvețiană la 1 ianuarie 2011 (Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts [Culegerea oficială de legi federale elvețiene] 2010, 5609).
10. b) Locul de executare a prestațiilor caracteristice, relevant în cadrul articolului 5 punctul 1 din Convenția de la Lugano, este - în cazul unei călătorii aeriene - locul de sosire. Astfel, în speță, este relevant locul de sosire a ultimului zbor, în măsura în care zborul cu legătură directă a fost programat fără a include o ședere semnificativă pe aeroportul de transfer (a se vedea, cu privire la situația simetrică, a locului de plecare, observațiile detaliate și jurisprudența citată în cererea de decizie preliminară introdusă de [Bundesgerichtshof] [Curtea Federală de Justiție, denumită în continuare „BGH”] la 9 aprilie 2013 [*omissis*], punctul 9 și urm.).
11. 2. Dreptul la compensație al reclamantei depinde de aspectul dacă Regulamentul nr. 261/2004 este aplicabil zborului efectuat de pârâtă între Bangkok și Zürich.
12. a) Nici locul de plecare, nici locul de destinație al acestui zbor nu se află [OR 6] într-un stat membru al Uniunii Europene. De asemenea, pârâta nu este un operator de transport aerian din Uniunea Europeană. Cu toate acestea, în conformitate cu Acordul privind transportul aerian și cu Decizia nr. 1/2006 a Comitetului mixt pentru transportul aerian Comunitate/Elveția stabilit prin articolul 23 alineatul (4) din acest Acord (JO 2006, L298, p. 23), precum și cu Decizia următoare, nr. 2/2010 (JO 2010, L347, p. 54; Schweizer AS [Culegerea oficială de legi federale elvețiene] 2011, 205), Regulamentul nr. 261/2004 se aplică de asemenea pe teritoriul Elveției de la 1 decembrie 2006. În cadrul ambelor decizii, Regulamentul nr. 261/2004 este menționat ca parte a anexei la Acordul din 21 iunie 1999. Potrivit articolului 2 din acest acord, dispozițiile anexei la acord se aplică în măsura în care acestea se referă la transportul aerian sau la chestiuni direct legate de transportul aerian, astfel cum este menționat în anexă.
13. b) Cu toate acestea, până în prezent, nu s-a stabilit dacă această aplicare include și cazurile în care zborul pleacă dintr-un stat terț, are destinația în Elveția și este efectuat de o societate de transport aerian elvețiană.
14. c) Instanța de trimitere tinde să considere, astfel cum a considerat Bundesgerichtshof în cazul simetric al zborului cu plecare de pe teritoriul Elveției și cu destinația într-o țară terță, că astfel de zboruri sunt de asemenea incluse. Bundesgerichtshof a precizat referitor la acest aspect (BGH [Curtea Federală de Justiție], cererea de decizie preliminară din 9 aprilie 2013 [*omissis*], punctul 23 și urm.):
15. „Anexa la Acordul privind transportul aerian, revizuită de către Comitetul mixt pentru transport aerian prin Decizia nr. 2/2010, prevede la a doua liniuță că, ori de

câte ori actele la care se face trimitere în anexă menționează statele membre ale Comunității Europene, înlocuită ulterior de [OR 7] Uniunea Europeană, se consideră, în sensul acordului, că aceste mențiuni fac trimitere și la Elveția. Prin urmare, articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 s-ar putea aplica în sensul că, în ceea ce privește drepturile întemeiate pe acest regulament, este suficient dacă aeroportul de plecare al unui zbor sau sediul întreprinderii de transport aerian este situat în Uniunea Europeană sau în Elveția ori dacă aeroportul de sosire se află în Elveția.

16. O astfel de interpretare a Acordului privind transportul aerian și a anexei la acesta corespunde nu doar modului său de formulare, ci și obiectivului precizat în preambulul acestui acord, și anume de a armoniza normele privind traficul aerian în Europa, inclusiv pe teritoriul Elveției. Astfel, întreprinderile de transport aerian din Elveția ar putea și ar trebui să opereze în aceleași condiții precum cele din statele membre ale Uniunii Europene. Consumatorii și clienții societăților de transport aerian ar trebui să beneficieze în Elveția de aceleași standarde de calitate și, prin urmare, să poată invoca aceleași drepturi în raport cu aceste întreprinderi în Elveția, ca în statele membre ale Uniunii Europene, iar întreprinderile de transport aerian ar trebui să se supună la rândul lor aceluiași condiții concurențiale. Acest obiectiv ar fi dificil de conciliat dacă Regulamentul privind drepturile pasagerilor ar fi aplicabil numai în privința pasagerilor care pleacă de pe un aeroport din Elveția către un aeroport aflat pe teritoriul unui stat membru al Uniunii Europene întrucât, conform articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, acesta este aplicabil și pasagerilor care pleacă de pe un aeroport din Uniunea Europeană spre un stat terț.”
17. În plus, astfel cum este cazul în speță, există adesea o legătură strânsă cu [OR 8] Uniunea Europeană. În speță, cedentii intenționau să se imbarce pe un zbor de legătură către Uniunea Europeană, mai exact către Hamburg, imediat după zborul întârziat. Chiar și regulamentul stabilește o legătură între mai multe zboruri luând în considerare destinația finală, mai ales pentru calculul - relevant și pentru soluționarea prezentului litigiu - compensației prevăzute la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004. Dacă se intenționează ca, în asemenea cazuri, domeniul de aplicare al regulamentului să fie limitat - astfel cum se consideră uneori în Elveția - doar la zborurile cu plecare din Elveția spre Uniunea Europeană, acest lucru ar conduce la un tratament diferențiat neintenționat al unor pasageri, în funcție de aspectul dacă apoi au sau nu un zbor de legătură direct către un stat membru (a se vedea, cu privire la acest argument, observațiile detaliate din cererea de decizie preliminară introdusă de BGH la 9 aprilie 2013 [omissis], punctul 28 și urm.).
18. II. Pe de altă parte, dreptul la compensație al reclamantei depinde de aspectul dacă, în cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, aplicabilitatea regulamentului include de asemenea jurisprudența Curții potrivit căreia, în vederea aplicării dreptului la compensație, pasagerii zborurilor întârziate pot fi asimilați pasagerilor zborurilor anulate, în cazul în care nu ajung la destinația lor

finală în mai puțin de trei ore după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian.

19. 1. Această chestiune primește un răspuns parțial negativ în jurisprudența germană [*omissis*], pe care pârâta și-l însușește. Potrivit articolului 1 alineatul (2) [OR 9] din Acordul privind transportul aerian, hotărârile și deciziile adoptate după data semnării acordului, și anume 2 iunie 1999, trebuie să fie comunicate Confederației Elvețiene în vederea recunoașterii lor în această țară și a aprobării lor de către Comitetul mixt. Nu aceasta a fost situația în ceea ce privește Hotărârea Curții din 19 noiembrie 2009 în cauzele C-402/07 și C-432/07, precum și în ceea ce privește hotărârile subsecvente acesteia. Or, în prezent, instanțele menționate anterior deduc din acest fapt că, în cauzele în care este acționat în justiție un operator de transport aerian elvețian, ele nu pot invoca această jurisprudență ca temei al unui drept, ci pot să se refere doar la textul regulamentului. O aplicare a jurisprudenței Curții care s-ar baza, în orice caz, pe o analogie cu drepturile prevăzute de regulament, ar reprezenta o ingerință importantă în suveranitatea națională a Confederației Elvețiene [*omissis*].
20. 2. Instanța de trimitere este înclinată să adopte o poziție mai nuanțată. Astfel, jurisprudența citată a Curții referitoare la așa-numitele întârzieri prelungite nu poate fi, *de facto*, aplicabilă în privința instanțelor elvețiene. Cu toate acestea, instanța de trimitere nu este o instanță elvețiană, ci o instanță a unui stat membru, fiind, prin urmare - dacă regulamentul se aplică în cazul întreprinderilor de transport aerian elvețiene - ținută de jurisprudența referitoare la acest regulament. În caz contrar, instanțele statelor membre ar trebui să aplice în mod diferit acest regulament unor situații de fapt de altfel comparabile, după cum pârâta [OR 10] este o întreprindere de transport aerian cu sediul în Confederația Elvețiană sau o întreprindere de transport aerian cu sediul în Uniunea Europeană. Acest lucru ar fi, însă, contrar liniuței a doua din anexă, astfel cum a fost modificată prin Decizia nr. 2/2010 a Comitetului mixt pentru transport aerian, potrivit căreia o trimitere la statele membre ale Uniunii Europene în regulament trebuie să fie interpretată ca aplicându-se (în egală măsură) Confederației Elvețiene.
21. III. În sfârșit, dreptul la compensație depinde de interpretarea articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004, și anume dacă acest drept există chiar și atunci când cele două zboruri au fost combinate de un operator de turism și executate de operatori de transport aerian diferiți.
22. 1. Dreptul la compensație al [reclamantei] nu este exclus pentru simplul motiv că cele două zboruri au plecat la momentul programat și că numai primul zbor a avut întârziere, iar această întârziere a fost mai mică de trei ore.
23. Desigur, zborurile Bangkok-Zürich și Zürich-Hamburg sunt două zboruri distincte în sensul regulamentului (a se vedea în această privință, observațiile detaliate din cererea de decizie preliminară introdusă de BGH la 19 iulie 2016 [*omissis*], punctul 17). Cu toate acestea, atunci când zborurile distincte sunt zboruri cu legătură directă, iar întârzierea primului zbor determină, precum în speță,

pierderea de către pasagerii aerieni a zborului de legătură, și în această situație poate exista un drept la compensație. Potrivit jurisprudenței Curții (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-407/07 și C-432/07, Rec. 2009 I-10923, [omissis], punctul 40 și urm.; Hotărârea din 23 octombrie 2012 [OR 11], Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, [omissis], punctul 28 și urm.) și jurisprudenței BGH ([omissis] cererea de decizie preliminară introdusă de BGH la 19 iulie 2016 [omissis], punctul 14), acest lucru presupune însă ca pierderea de timp suferită la destinația finală, în sensul articolului 2 litera (h) din regulament, să fie mai mare de trei ore. Acest drept nu presupune respectarea condiției existenței unei întârzieri la decolare în sensul articolului 6 alineatul (1) literele (a)-(c) din Regulamentul nr. 261/2004 (Hotărârea Curții din 26 februarie 2013, Folkerts, C-11/11, [omissis] punctul 37).

24. Această situație se regăsește în speță; mai exact, între cele două zboruri era prevăzută doar o scurtă perioadă de escală la Zürich.
25. 2. Totuși, în speță, nu pârâta este cea care a combinat zborurile și ea nu a efectuat decât primul zbor, și anume cel întârziat. Operatorul de turism este cel care a combinat zborurile.
26. BGH a fost sesizată cu o cauză similară în cadrul unui recurs introdus împotriva unei hotărâri a Landgericht Hamburg [Tribunalul Regional Hamburg, denumit în continuare „LG Hamburg”] [omissis]. BGH a suspendat procedura și a adresat Curții o întrebare preliminară privind interpretarea Regulamentului privind drepturile pasagerilor, care a avut, în esență, același conținut ca întrebarea din speță. Ulterior, BGH și-a retras însă cererea de decizie preliminară după ce, în speța respectivă, pârâta a achiesat la pretențiile reclamantei. În această privință, BGH a precizat (cererea de decizie preliminară din 19 iulie 2016, – [omissis] punctul 27 și urm.):
27. „d) Din spiritul și din scopul articolului 7 din Regulamentul privind drepturile pasagerilor [Regulamentul nr. 261/2004] ar putea rezulta că dreptul la compensație ia naștere numai [OR 12] 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.
28. 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.
29. În deciziile în care dreptul la compensație rezulta din sosirea cu întârziere la destinație a unui zbor cu legătură, zborurile succesive fuseseră rezervate la operatorul de transport aerian împotriva căruia era formulată acțiunea principală (Hotărârea Folkerts, [omissis] punctul 18 [omissis]; Ordonanța din 4 octombrie 2012, Rodriguez Cachafeiro și alții, C-321/11, [omissis] punctele 10, 34). Alte decizii ale Curții, în cadrul cărora era relevantă noțiunea de zbor în sensul

regulamentului, privesc de asemenea cazuri în care pasagerul rezervase toate zborurile relevante la operatorul de transport aerian căruia i-a solicitat ulterior plata compensației (a se vedea Hotărârea Emirates Airlines [omissis], punctul 13; [omissis] Hotărârea Sturgeon și alții, punctul 11; Hotărârea Nelson și alții, [omissis] punctul 15).

30. bb) Această situație nu se regăsește în speță.
31. Potrivit constatărilor instanței de apel, cele două **[OR 13]** zboruri au fost efectuate de operatori de transport aerian diferiți. Rezervarea nu a fost efectuată la niciunul dintre acești operatori, ci la un operator de turism. Tot aceasta din urmă a emis și confirmarea rezervării prezentate în anexa K1. 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.
32. cc) Din regulamentul și din jurisprudența indicată a Curții, nu rezultă concluzii suficiente de certe pentru prezenta cauză.
33. 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 regulamentul, aceasta înseamnă că rezervarea trebuie să fi fost acceptată și înregistrată de operatorul de transport aerian sau de operatorul de turism. Această operațiune poate lua forma 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.
34. 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 operator de turism posibilitatea de a efectua și de a 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 operatorul de turism în același mod ca pentru o confirmare efectuată de el însuși. **[OR 14]**
35. 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 operator de turism 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 operatorul de turism acționează în primul rând în numele operatorului de transport aerian care efectuează zborul în cauză. Din perspectiva operatorilor de transport aerian implicați, 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)].

36. dd) Cu toate acestea, în opinia instanței de trimitere există argumente în favoarea recunoașterii dreptului la compensație și în cazul în care confirmarea rezervării pentru zboruri succesive a fost emisă de un operator de turism.
37. (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. Mai mult, faptul că operatorul de transport aerian și-a asumat răspunderea pentru zborurile combinate de un operator de turism ar fi în conformitate cu obiectivul definit la considerentele (1)-(4), și anume acela de a garanta un nivel ridicat de protecție a pasagerilor și de a ține seama de cerințele de protecție a consumatorilor, precum și de principiul care este derivat din acestea de către Curte, potrivit căruia **[OR 15]** dispozițiile regulamentulului în temeiul cărora pasagerilor aerieni le sunt acordate drepturi trebuie să fie interpretate în sens larg (a se vedea în acest sens *[omissis]* Hotărârea Curții în cauza Sturgeon și alții, punctul 45), în timp ce noțiunile dintr-o dispoziție care reprezintă o derogare de la un principiu sau de la dispoziții specifice din dreptul Uniunii în materie de protecție a consumatorilor trebuie să fie interpretate în sens strict (a se vedea în acest sens Hotărârea Curții din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, în cauza Sturgeon și alții, C-549/09, Rec. 2008, I-11061, *[omissis]* punctul 17).
38. (2) În opinia instanței de trimitere, recunoașterea unui drept la compensație este totodată conformă cu punctul de vedere formulat de Curte potrivit căruia operatorul de transport aerian trebuie să își asume răspunderea pentru obligațiile de prestare a unor servicii asumate prin confirmarea rezervării.
39. Curtea a confirmat existența dreptului la compensație în cazul în care un operator de transport aerian la care au fost rezervate două zboruri consecutive refuză îmbarcarea pe cel de al doilea zbor pentru motivul că pasagerul nu mai poate să se îmbarce la timp pe acest zbor din cauza efectuării cu întârziere a primului zbor. Curtea a considerat determinant în această privință faptul că dreptul la compensație al pasagerului 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 se află la originea întârzierii primului zbor, efectuat chiar de el, fie întrucât a considerat în mod nejustificat că pasagerii în cauză nu vor fi în măsură să se prezinte la timp la îmbarcarea pentru zborul următor, fie întrucât a efectuat vânzarea de bilete pentru zboruri succesive în cazul cărora timpul disponibil pentru legătura următoare era insuficient (Hotărârea Rodriguez Cachafeiro și alții *[omissis]* **[OR 16]** *[omissis]* punctul 34).
40. 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 nu a autorizat el însuși biletele pentru zborurile succesive, ci a acordat unui operator de turism posibilitatea de a emite asemenea bilete de zbor și de a combina, astfel, zboruri succesive efectuate de operatori de transport aerian diferiți.

41. ee) Cu toate acestea, instanța de trimitere consideră că nu poate să adopte ea însăși o decizie în această privință.
42. Pentru motivele expuse, o aplicare prin analogie a principiilor stabilite de Curte în ceea ce privește situația din speță pare, desigur, logică. Cu toate acestea, o asemenea aplicare nu reiese în mod cert din deciziile anterioare ale Curții.”
43. C. În consecință, în opinia instanței de trimitere, apelul introdus de reclamantă nu poate fi soluționat în lipsa răspunsului Curții la întrebările preliminare.

[*omissis*]