

Cauza C-196/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

6 mai 2020

Instanța de trimitere:

Landgericht Düsseldorf (Germania)

Data deciziei de trimitere:

6 aprilie 2020

Pârâtă-apelantă:

Eurowings GmbH

Reclamantă-intimată:

Flightright GmbH

[omissis]

Landgericht Düsseldorf

Ordonanță

în litigiul dintre

Eurowings GmbH, [omissis] Düsseldorf,

pârâtă-apelantă,

[omissis]

și

Flightright GmbH, [omissis] Potsdam,

reclamantă-intimată,

[omissis]

Secția a 22-a civilă a Landgericht Düsseldorf [Tribunalul Regional din Düsseldorf, Germania]

în urma ședinței de judecată din 06.03.2020,

[omissis]

a decis:

Suspendă procedura.

Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele întrebări cu privire la interpretarea dreptului Uniunii: **[OR 2]**

1. Un pasager aerian dispune de o „rezervare confirmată” în sensul articolului 3 alineatul (2) litera (a) 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 a primit, de la un tour operator cu care are o relație contractuală, un „alt document doveditor” în sensul articolului 2 litera (g) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 prin care i s-a promis transportul pe un anumit zbor, individualizat prin locul de plecare și cel de sosire, ora plecării și cea a sosirii și numărul zborului, fără ca tour operatorul să fi efectuat o rezervare a unui loc pe acest zbor la operatorul de transport aerian în cauză și să fi primit de la acesta confirmarea rezervării?
2. Un operator de transport aerian trebuie să fie considerat operator efectiv de transport aerian în sensul articolului 2 litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 în raport cu un pasager aerian chiar și atunci când, deși acest pasager aerian are o relație contractuală cu un tour operator care i-a promis transportul pe un anumit zbor, individualizat prin locul de plecare și cel de sosire, ora plecării și cea a sosirii și numărul zborului, tour operatorul nu a rezervat totuși un loc pasagerului și, prin urmare, nu a încheiat un contract cu operatorul de transport aerian cu privire la zborul respectiv?
3. În vederea acordării unei compensații ca urmare a anulării sau întârzierii prelungite, „ora de sosire prevăzută” a unui zbor în sensul articolului 2 litera (h), al articolului 5 alineatul (1) litera (c), al articolului 7 alineatul (1) a doua teză și alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 poate rezulta dintr-un „alt document doveditor” emis de un tour operator unui pasager sau este necesar, în acest scop, să se țină seama de bilet în sensul articolului 2 litera (f) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004?

Motive:

I.

Reclamanta solicită pârâtei plata unor compensații în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (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 (denumit în continuare „Regulamentul nr. 261/2004”) ca urmare a unei întârzieri prelungite la sosire.

Doi clienți ai reclamantei (denumiți în continuare „cedenții”) au rezervat, la 24 octombrie 2017, la o agenție de turism, un pachet de servicii turistice către Mallorca/Spania, oferit de [OR 3] tour operatorul ITS Reisen. Această călătorie cuprindea un transport aerian la Palma de Mallorca și retur. Clienții reclamantei au primit un document intitulat „Înregistrare călătorie” [omissis], în care erau menționate zboruri ale pârâtei, ca zbor tur fiind indicat zborul cu numărul EW 7582 de la Hamburg la Palma de Mallorca, programat pentru 22.05.2018, cu ora de plecare 07:30 și ora de sosire 10:05 (toate coordonatele temporale fiind exprimate în ora locală). În fapt, clienții reclamantei au fost transportați la Palma de Mallorca cu zborul cu numărul EW 7582, pe o distanță de 1 658 km, dar au ajuns la destinația lor finală abia la ora 21:08.

Clienții reclamantei au cedat acesteia orice eventuale drepturi la compensație în temeiul Regulamentului nr. 261/2004. Subrogându-se în aceste drepturi, reclamanta solicită în prezent pârâtei plata unei sume de 800 de euro, pentru motivul că, la 22 mai 2018, zborul EW 7582 ar fi fost anulat. Cedenții ar fi dispus de o rezervare confirmată pentru acest zbor, programat a fi efectuat de la ora 07:30 până la ora 10:00.

În primă instanță, pârâta s-a apărât în fața Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf, Germania), susținând că clienții dispuneau de rezervări confirmate pentru zborul EW 7582 din 22 mai 2018, programat a fi efectuat de la ora 16:20 până la ora 19:05. Locurile pasagerilor ar fi fost rezervate de către „bookingheld”, cu titlul de contingent tour operator, la 17 mai 2018. Ulterior, la 18 mai 2018, „bookingheld” ar fi desemnat cedenții drept pasageri pentru locurile rezervate. Zborul EW 7582 ar fi fost efectuat cu o întârziere la sosire de două ore și șase minute.

Amtsgericht (Tribunalul Districtual) a admis acțiunea, considerând că „Înregistrarea călătoriei” emisă de tour operatorul ITS Reisen, prezentată de reclamantă, constituia o confirmare a rezervării în sensul articolului 2 litera (g) coroborat cu articolul 2 litera (f) din Regulamentul nr. 261/2004. Aceasta ar constitui un „alt document doveditor” în sensul articolului 2 litera (g) din regulamentul menționat. Potrivit acestei dispoziții, ar fi suficient ca rezervarea să fi fost acceptată de tour operator. Din norme, ar reieși în mod clar că legiuitorul a dorit să țină seama doar de perspectiva pasagerului și că nu ar fi relevante înțelegerile și procesele interne dintre operatorul de transport aerian contractual și

cel efectiv. Acest lucru ar fi justificat de faptul că, potrivit regimului de răspundere instituit prin Regulamentul nr. 261/2004, nu partenerul contractual al pasagerului este cel care este obligat să despăgubească pasagerul, ci operatorul efectiv de transport aerian, iar legiuitorul a intenționat să asigure un nivel de protecție cât mai ridicat posibil al pasagerului aerian, precum și aplicarea efectivă a acestui regulament. De asemenea, potrivit jurisprudenței Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania), o confirmare a călătoriei ar fi suficientă pentru a constitui o confirmare a rezervării [*omissis*]. În speță, „Înregistrarea călătoriei” prezentată de reclamantă ar conține declarația că rezervarea a fost acceptată și înregistrată [OR 4] de tour operator. Caracteristica confirmării unei rezervări în sensul articolului 3 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 nu ar avea o semnificație autonomă în raport cu acest element. Pentru motive procedurale, nu ar fi necesar să se examineze argumentele pârâtei. În sfârșit, ar fi de asemenea nerelevant pentru soluționarea cauzei dacă a avut loc o anulare a zborului sau o întârziere prelungită la sosire, aceste două situații având aceleași consecințe juridice, potrivit jurisprudenței Curții.

II.

Această concluzie este valabilă numai dacă pârâta trebuie considerată operatorul efectiv de transport aerian al zborului EW 7582, cu ora de sosire programată la ora 10:05, iar cedentii dispuneau de rezervări confirmate pentru un astfel de zbor.

1.

Reclamanta consideră că aceasta este situația; ea susține decizia atacată.

2.

Pârâta apreciază, în schimb, că clienții nu dispuneau de o rezervare confirmată pentru zborul cu numărul EW 7582 din data de 22 mai 2018, cu ora de sosire programată la ora 10:05. Desigur, un tour operator poate confirma o rezervare de zbor, dar numai atunci când a fost autorizat de operatorul de transport aerian să facă acest lucru sau atunci când a efectuat el însuși o rezervare cu un conținut identic la acesta din urmă. Această concluzie ar decurge în mod necesar din articolul 2 litera (f) din Regulamentul nr. 261/2004, întrucât numai în această ipoteză confirmarea unui tour operator poate întemeia un drept la transport. Reclamanta nu ar fi demonstrat nici că tour operatorul ITS era împuternicit să îi confirme reclamantei zborul cu ora de sosire prevăzută la ora 10:05, nici că îi fusese furnizată o rezervare cu un conținut identic a tour operatorului pentru un astfel de zbor. În plus, ea nu ar putea fi considerată, în raport cu cedentii, nici operator efectiv de transport aerian pentru un astfel de zbor în sensul articolului 2 litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004. Astfel, în acest scop ar fi necesară o relație contractuală cu cedentii. Această dispoziție ar evidenția de asemenea că un operator de transport aerian nu poate fi obligat, fără intervenția sa, față de o persoană în temeiul regulamentului menționat. În sfârșit, acest lucru ar fi confirmat și de articolul 3 alineatul (5) a doua teză din regulament. Aceasta nu ar

fi îndeplinit nicio obligație în temeiul regulamentului în ceea ce privește un zbor cu ora de sosire prevăzută la ora 10:05. [OR 5]

III.

Admiterea apelului reclamanților depinde de aspectul dacă o confirmare de rezervare emisă de un tour operator, care, la rândul său, nu era bazată pe o rezervare la operatorul de transport aerian căruia i se solicită plata compensațiilor prevăzute la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 („rezervare cu un conținut identic”), poate fi considerată „rezervare confirmată” în sensul articolului 3 alineatul (2) litera (a) din regulamentul menționat, dacă, într-un astfel de caz, operatorul de transport aerian căruia i se solicită plata compensațiilor poate fi considerat „operator efectiv de transport aerian” în sensul articolului 2 litera (b) din regulamentul menționat și dacă „ora de sosire prevăzută” a unui zbor poate fi stabilită pe baza unei astfel de confirmări de rezervare a unui tour operator.

Ca urmare a unei întârzieri prelungite la sosire a unui zbor, pasagerii pot solicita o compensație operatorului efectiv de transport aerian în cazul în care ajung la destinația finală cu cel mult trei ore după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul efectiv de transport aerian (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon/Condor și alții, C-402/07, C-432/07, punctul 69; confirmată prin Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson/Lufthansa și alții, C-581/10, C-629/10, ulterior prin Hotărârea din 26 februarie 2013, Air France/Folkerts, C-11/11, punctul 33).

1.

În vederea aplicabilității Regulamentului nr. 261/2004, este necesar, mai întâi, în conformitate cu articolul 3 alineatul (2) litera (a) din acest regulament, ca pasagerii să dispună de o „rezervare confirmată pentru zborul respectiv”. Noțiunea „rezervare” este definită la articolul 2 litera (g) din regulament. Potrivit acestei dispoziții, un „alt document doveditor” decât „biletul”, în sensul articolului 2 litera (f) din regulamentul menționat, constituie de asemenea o „rezervare”, dacă din acesta rezultă că rezervarea a fost înregistrată și acceptată de „tour operator”. Potrivit jurisprudenței Bundesgerichtshof, „rezervarea confirmată” poate rezulta și dintr-un document emis de agenția de voiaj în acest sens, așadar de către tour operator, din care reiese în mod obligatoriu transportul aerian prevăzut pe un anumit zbor, individualizat printr-un număr de zbor și o oră. Instanța de trimitere consideră, de asemenea, că din coroborarea articolului 3 alineatul (2) litera (a) cu articolul 2 litera (g) din regulament rezultă că un astfel de document doveditor trebuie să fie suficient pentru a deschide domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 261/2004. Nu este necesar în acest scop ca documentul referitor la rezervare emis de tour operator să se bazeze de asemenea pe o „rezervare cu un conținut identic” la operatorul de transport aerian în cauză.

2.

Cu toate acestea, potrivit instanței de trimitere, pentru ca reclamanta să aibă dreptul la compensații împotriva pârâtei, este necesar să se stabilească dacă aceasta din urmă consimțise față de tour operatorul ITS Reisen la transportul cedenților cu zborul EW 7582 [OR 6] din 22 mai 2018 cu ora de sosire prevăzută la ora 10:05, întrucât doar în această ipoteză intenționa, de asemenea, să efectueze zborul astfel individualizat în numele tour operatorului care avea o relație contractuală cu cedentii [articolul 2 litera (b) din regulament], având prin urmare calitate procesuală pasivă ca operator efectiv de transport aerian al acestui zbor. O astfel de intenție a operatorului de transport aerian implică, însă, în mod necesar ca tour operatorul să îl fi informat în prealabil pe pasagerul în cauză cu privire la intenția sa de a-i asigura transportul pe un zbor oferit de operatorul de transport aerian persoanelor interesate. Or, o astfel de comunicare reprezintă o rezervare a tour operatorului. Din această cauză, instanța de trimitere consideră, de asemenea, că este necesară întotdeauna o rezervare cu un conținut identic efectuată de tour operator, iar în lipsa unei astfel de rezervări, emiterea de către acesta a unui „document” în sensul articolului 2 litera (g) din Regulamentul nr. 261/2004 nu este suficientă în scopurile compensației pentru refuz la îmbarcare, anulare sau întârziere prelungită.

3.

În opinia instanței de trimitere, „ora de sosire prevăzută inițial”, în sensul jurisprudenței citate anterior a Curții de Justiție, nu poate rezulta dintr-un document emis de un tour operator fără o coordonare cu operatorul de transport aerian în cauză.

„Ora de sosire prevăzută inițial” este menționată de asemenea la articolul 2 litera (h), la articolul 5 alineatul (1) litera (c), la articolul 6 alineatul (1) și la articolul 7 alineatul (1) a doua teză și alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004. În Hotărârea Air France/Folkerts, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a precizat că, în scopurile compensației prevăzute la articolul 7 din regulamentul menționat, existența unei întârzieri trebuie apreciată în funcție de ora de sosire prevăzută la destinația finală; în ceea ce privește noțiunea de destinație finală, aceasta s-a referit, la punctul 34, la definiția de la articolul 2 litera (h) din același regulament. Potrivit acestei dispoziții, destinație finală înseamnă destinația de pe biletul prezentat la ghișeu de înregistrare a pasagerilor sau, în cazul zborurilor cu legătură directă, destinația ultimului zbor. Prin urmare, Curtea de Justiție a luat în considerare, în stabilirea destinației finale, biletul în sensul articolului 2 litera (f), așadar un document valabil, sub formă de hârtie sau sub o altă formă echivalentă, care dă dreptul la transport, emis sau autorizat de către operatorul de transport aerian sau de agentul autorizat al acestuia, deci un document fizic sau electronic care semnifică dreptul la transport al pasagerului. Aceasta nu a făcut referire la un „alt document doveditor” în sensul articolului 2 litera (g) din Regulamentul nr. 261/2004.

În cazul în care acest lucru este transpus la stabilirea orei de sosire prevăzute în scopurile compensației, se ajunge la concluzia că, și în această privință, trebuie să

fie determinant „biletul” emis pasagerului, astfel încât o informație diferită care figurează în „Rezervare” este nerelevantă. Astfel, în speță, „Înregistrarea călătoriei” cedentilor din 24 octombrie 2017 [*omissis*] ar fi de la bun început exclusă ca bază pentru stabilirea orei de sosire prevăzute, [OR 7] fără a fi necesar să se stabilească dacă aceasta poate fi considerată o „rezervare confirmată” în sensul articolului 3 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004. Pe de altă parte, acesta nu îndeplinește nici condițiile unui „bilet” în sensul articolului 2 litera (f) din regulamentul menționat, întrucât nu se poate considera, pornind de la acesta, că un intermediar autorizat de pârâtă ar fi emis un „un document valabil care dă dreptul” la transport cu zborurile indicate. „Înregistrarea călătoriei” permite doar să se considere că, prin intermediul acestui document, se urmărește să se documenteze înregistrarea pentru un pachet de servicii turistice organizat de firma ITS Reisen. Un document care să poată fi identificat în mod clar ca „bilet” lipsește în speță.

În orice caz, potrivit instanței de trimitere, „ora de sosire prevăzută” nu poate rezulta dintr-un „alt document doveditor”, emis de un tour operator care nu are o relație contractuală cu operatorul de transport aerian în ceea ce privește zborul în cauză. Astfel, programarea zborului revine numai operatorului de transport aerian. Un operator de transport aerian a programat un zbor dacă l-a înscris în planul său de zbor, stabilindu-i astfel locul de plecare și cel de destinație, ora de plecare și cea de sosire, i-a eliberat un număr de zbor și o rezervare [*omissis*]. În măsura în care nu există o rezervare, așadar rezervarea unui loc pe un astfel de zbor, operatorul de transport aerian poate modifica programarea sau poate renunța la aceasta, fără ca acest lucru să întemeieze drepturi ale pasagerilor la compensație; această concluzie rezultă din articolul 2 litera (l) din Regulamentul nr. 261/2004. Rezultă că, cel puțin în acest caz, un „alt document doveditor” în sensul articolului 2 litera (g) din regulamentul, emis de un tour operator înaintea efectuării unei asemenea rezervări, nu este de natură să întemeieze drepturi la compensație. Această concluzie se opune ipotezei conform căreia un astfel de „alt document doveditor” ar fi, în orice caz, suficient pentru a constitui temeiul unor drepturi la compensație, în cazul în care operatorul de transport aerian respectiv nu efectuează zborul descris în document sau îl efectuează la alte ore.

4.

Nici articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004 nu poate conduce la o concluzie diferită, întrucât instanța de trimitere nu poate observa cum ar putea operatorul de transport aerian să acționeze în regres tour operatorul, dacă între aceștia nu există un raport contractual, însă operatorul de transport aerian trebuie să plătească compensații în temeiul acestui regulament care îi sunt solicitate ca urmare a nerespectării unui orar pe care nu l-a stabilit el însuși. În această privință, instanța de trimitere consideră că nici cerința asigurării unui nivel înalt de protecție a pasagerilor [considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004] nu poate conduce la o concluzie diferită. Tour operatorul cu care pasagerul în cauză are încheiat un contract este partea împotriva căreia [OR 8] pasagerul poate formula o acțiune în

regres pentru prejudicii individuale suferite ca urmare a faptului că s-a bazat pe informațiile eronate furnizate de acesta cu privire la planificarea zborului.

5.

[*omissis*]

IV.

[*omissis*]

DOCUMENT DE LUCRU