

Versiune anonimată

Traducere

C-188/20 – 1

Cauza C-188/20

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

30 aprilie 2020

Instanța de trimitere:

Landgericht Düsseldorf (Germania)

Data deciziei de trimitere:

6 aprilie 2020

Reclamanți-apelanți:

JG

LH

MI

NJ

Pârâtă-intimată:

Azurair GmbH i.L. [în lichidare]

Intervenientă:

alltours flugreisen gmbh

[omissis]

I.

[omissis]

Landgericht Düsseldorf

RO

Ordonanță

în litigiul dintre

1. minorul JG, reprezentat legal de LH și MI,
2. LH,
3. MI,
4. minorul NJ, reprezentat legal de LH și MI,

reclamanți și apelanți,

[omissis]

și

Azurair GmbH i.L., reprezentat legal de lichidatoarea OP,

pârâtă și intimată,

[omissis]

[omissis] [OR 2]

Intervenientă:

alltours flugreisen gmbh, [omissis]

Düsseldorf,

[omissis]

În urma ședinței de judecată din 28 februarie 2020, Secția a 22-a civilă a Landgericht Düsseldorf [Tribunalul Regional din Düsseldorf, Germania]

[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:

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 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 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), [OR 3] al articolului 5 alineatul (1) litera (c), al articolului 7 alineatul (1) a doua teză și alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 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?

4. Se consideră că un zbor a fost anulat în sensul articolului 2 litera (l) și al articolului 5 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului atunci când operatorul efectiv de transport aerian devansează ora de plecare a unui zbor rezervat în cadrul unui pachet de servicii turistice, în aceeași zi, cu cel puțin două ore și zece minute mai devreme?

5. Operatorul efectiv de transport aerian poate reduce în conformitate cu articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 compensațiile acordate în temeiul articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 atunci când devansarea orei de plecare a zborului este cuprinsă în intervalele prevăzute de această dispoziție?

6. Comunicarea devansării unui zbor constituie o ofertă de redirectionare în sensul articolului 5 alineatul (1) litera (a) și al articolului 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004?

7. Articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 impune

operatorului efectiv de transport aerian să informeze pasagerul aerian cu privire la denumirea și adresa exactă a întreprinderii căreia îi poate solicita valoarea eșalonată în funcție de distanță și, eventual, documentele pe care ar trebui să le anexeze la cererea sa?

Motive:

I.

Reclamanții 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 întârzierii prelungite, respectiv a anulării zborurilor. **[OR 4]**

La 15 ianuarie 2018, a doua reclamantă a rezervat la o agenție de turism, pentru ea însăși și pentru ceilalți reclamanți, un pachet de servicii turistice cu destinația Side/Turcia, oferit de intervenienta în susținerea pârâtei (denumită în continuare „intervenienta”), în calitate de tour operator. Această călătorie cuprindea un transport aerian cu destinația Antalya, Turcia și retur. A doua reclamantă a primit un document intitulat „Înregistrare călătorie” [omissis], în care erau menționate zborurile pârâtei. Ca zbor tur, era menționat zborul cu numărul ARZ 8711, de la Düsseldorf la Antalya, prevăzut a fi efectuat la 15 iulie 2018, pentru care era indicată ora 06:00 ca oră de plecare și ora 10:30 ca oră de sosire (toate coordonatele temporale fiind exprimate în ora locală). Ca zbor de retur, era menționat zborul cu numărul ARZ 8712, de la Antalya la Düsseldorf prevăzut a fi efectuat la 5 august 2018, pentru care era indicată ora 12:00 ca oră de plecare și ora 14:45 ca oră de sosire. În partea de jos a „Înregistrării călătoriei” figura următoarea mențiune: „ORAR DE ZBOR PRECONIZAT – PENTRU SIGURANȚĂ, [SE RECOMANDĂ SĂ VERIFICAȚI] ZBORURILE DE PE BILETELE DVS.”

În fapt, reclamanții au fost transportați cu zborurile pârâtei cu numerele de zbor ARZ 8711 și 8712, fiecare zbor având o distanță de 2 482 km, de la Düsseldorf la Antalya și retur, reclamanții ajungând însă la destinația lor finală, pe zborul tur, abia la 16 iulie 2018, ora 01:19. Zborul retur a fost efectuat pe 5 august 2018, la ora 05:10. Reclamantele nu au primit, nici pentru zborul tur, nici pentru cel de retur, nicio comunicare scrisă în sensul articolului 14 alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004.

Pentru acest motiv, reclamanții solicită pârâtei plata unei compensații în quantum de 400 de euro pentru fiecare persoană, atât pentru zborul de plecare, cât și pentru cel de întoarcere, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004. Aceștia apreciază că, ținând seama de informațiile cuprinse în „Înregistrare călătorie”, zborul de plecare a fost efectuat cu o întârziere la sosire de peste trei ore. Zborul de întoarcere ar fi

fost anulat, întrucât o devansare a orei de plecare ar fi o anulare în sensul articolului 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004. Reclamanții ar fi dispus de rezervări confirmate pentru zboruri prevăzute a fi efectuate între orele 06:00-10:30 (zborul de plecare), respectiv între orele 12:00-14:45 (zborul de întoarcere). În plus, reclamanții solicită exceptarea de la dreptul la remunerație al reprezentantului lor, rezultat din cererea precontencioasă privind compensarea, acestuia din urmă fiindu-i acordat mandatul înainte ca pârâta să fi fost pusă în întârziere de reclamanți.

Pârâta s-a apărut în primă instanță în fața Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf), arătând că zborurile nu fuseseră planificate de ea pe baza orarelor indicate în „Înregistrarea călătoriei”. Planificarea sa ar corespunde informațiilor menționate în „Confirmare călătorie/Factură” emisă intervenientei de Anex Tour GmbH la 22 ianuarie 2018. Potrivit acestui document, zborul de plecare trebuia să fie efectuat pe 15 iulie 2018, de la ora 20:05 până la ora 00:40 din ziua următoare, iar zborul de întoarcere – pe 5 august 2018, de la ora 08:00 până la ora 10:50. În consecință, la data de 15 iulie 2018, zborul ARZ 8711 nu [OR 5] ar fi fost efectuat cu o întârziere la sosire egală sau mai mare de trei ore. În ceea ce privește zborul ARZ 8712, pârâta consideră că devansarea orei de plecare a unui zbor nu constituie o anulare în sensul articolului 2 litera (l) din Regulamentul nr. 261/2004. Mai mult, aceasta invocă un drept de reducere în conformitate cu articolul 7 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, deoarece reclamanții ar fi ajuns la destinația lor finală, Düsseldorf, cu doar două ore și cincizeci de minute mai devreme decât era planificat.

Amtsgericht (Tribunalul Districtual) a respins acțiunea, considerând că „Înregistrarea călătoriei” emisă de agenția de turism, prezentată de reclamanți, nu constituia o confirmare a rezervării în sensul articolului 2 litera (g) din Regulamentul nr. 261/2004. Chiar din modul de redactare a titlului, rezultă că nu ar fi vorba despre confirmarea unei rezervări de către pârâtă sau de către un tour operator. În plus, acesta ar indica în mod clar că orele de zbor sunt doar unele preconizate. Din acest context ar rezulta că orele de zbor indicate în acest document nu erau încă, în orice caz, acceptate și înregistrate. Prin urmare, acesta nu ar avea forța obligatorie necesară a datelor de zbor.

II.

Această concluzie este valabilă – în ceea ce privește zborul de plecare din 15 iulie 2018 – numai în cazul în care pârâta nu trebuie considerată operator efectiv de transport aerian al unui zbor cu ora 10:30 ca oră de sosire prevăzută indicată în „Confirmarea călătoriei”, iar reclamanții nu dispuneau de rezervări confirmate pentru un astfel de zbor.

Reclamanții consideră că aceasta este situația, motiv pentru care aceștia au declarat apel împotriva hotărârii Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf). În schimb, pârâta și intervenienta susțin decizia atacată.

În ceea ce privește zborul de întoarcere, datele de zbor indicate în înregistrarea călătoriei nu sunt pertinente, întrucât, între timp, părțile la litigiu nu contestă că ora de plecare a zborului ARZ 8712 a fost devansată cel puțin de la ora 08:00 la ora 05:10. Părțile sunt, totuși, în dezacord cu privire la aspectul dacă o devansare constituie o anulare în sensul articolului 5 alineatul (1) coroborat cu articolul 2 litera (1) din Regulamentul nr. 261/2004.

III.

Admiterea apelului reclamanților depinde – în ceea ce privește drepturile la compensație pentru întârziere prelungită invocate în acest sens – de aspectul dacă o confirmare de rezervare emisă de un tour operator, care, la rândul său, nu era bazată pe o rezervare cu un conținut identic („rezervare cu un conținut identic”) la operatorul de transport aerian căruia i se solicită plata compensațiilor prevăzute la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, poate fi considerată „rezervare confirmată” în sensul articolului 3 alineatul (2) [OR 6] 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.

Pentru motivul întârzierii prelungite la sosire a unui zbor, pasagerii pot solicita o compensație operatorului efectiv de transport aerian dacă ajung la destinația finală cu nu mai puțin de 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 (Curtea Federală de Justiție, Germania), „rezervarea confirmată” poate rezulta și dintr-un document emis de agenția de voiaj în acest sens, așadar de către tour operator, din care reiese univoc 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 reclamanții să aibă dreptul la compensații pentru zborul tur împotriva pârâtei, este necesar să se stabilească dacă aceasta, prin implicarea Anex Tour GmbH, consimțise față de intervenientă la transportul reclamanților cu zborul ARZ 8711 din 15 iulie 2018 cu ora de sosire prevăzută 10:30, întrucât doar în această ipoteză intenționa să efectueze zborul [articolul 2 litera (b) din regulament] astfel individualizat în numele tour operatorului, al intervenientei care avea încheiat un contract cu reclamanții, având prin urmare calitate procesuală pasivă ca operator efectiv de transport aerian al acestui [OR 7] 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” reclamanților din 15 ianuarie 2018 [*omissis*] ar fi de la bun început exclusă ca bază pentru stabilirea orei de sosire prevăzute, 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, aceasta nu îndeplinește nici condițiile unui „bilet” prevăzute la articolul 2 litera (f) din regulamentul menționat, întrucât nu se poate considera, pornind de la aceasta, că un intermediar autorizat de pârâtă [OR 8] ar fi emis un „un document valabil care dă dreptul” la transport cu zborurile indicate. „Înregistrare călătorie” permite doar să se considere că, prin intermediul acestui document, se urmărește să se documenteze înregistrarea pentru un pachet de servicii turistice organizat de intervenientă. 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 căruia acesta 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. [OR 9]

IV.

În ceea ce privește drepturile invocate de reclamanți în legătură cu zborul de retur, privind acordarea compensației prevăzute la articolul 5 alineatul (1) coroborat cu articolul 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, este necesar să se stabilească dacă o devansare a orei de plecare cu cel puțin două ore și cincizeci de minute, de la ora 08:00 la ora 05:10 constituie o anulare în sensul articolului 2 litera (1) din regulamentul menționat.

1.

O „anulare” înseamnă, potrivit definiției juridice prevăzute la articolul 2 litera (1) din Regulamentul nr. 261/2004, neefectuarea unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare. Este necesar să se facă distincție între „neefectuarea” zborului programat și o „întârziere”, prima caracterizându-se prin renunțarea la planificarea zborului inițial (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții/Condor și Böck și alții/Air France SA, în cauzele conexe C-402/07 și C-432/07, punctul 33 și urm.). Curtea nu a precizat, până în prezent, dacă se poate prezuma că se renunță la planificarea unui zbor, chiar și atunci când zborul este devansat cu două ore și 50 de minute.

Potrivit jurisprudenței Bundesgerichtshof [Curtea Federală de Justiție, denumită de asemenea „BGH”] [*omissis*], în orice caz, o devansare mai mult decât minoră a orei de plecare a unui zbor programat de către un operator de transport aerian – asociată cu oferirea unei redirecționări – constituie o anulare a zborului, care poate întemeia un drept la compensație în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004. Potrivit BGH [*omissis*], elementul caracteristic al unei anulări este faptul că operatorul de transport aerian renunță definitiv la programarea inițială a unui zbor, chiar și atunci când pasagerii sunt transferați pe un zbor alternativ. Acest aspect a fost precizat de jurisprudența Curții de Justiție (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon/Condor, C-402/07 și C-432/07; ulterior, Hotărârea din 13 octombrie 2011, Sousa Rodriguez/Air France, C-83/10), dezvoltată pentru a delimita elementele constitutive ale anulării de elementele constitutive ale întârzierii prelungite. Programarea inițială a zborului este abandonată chiar și atunci când un zbor este devansat cu mai multe ore.

Instanța de trimitere are, însă, îndoieli în ceea ce privește temeinicia acestei interpretări a dreptului Uniunii reținute de Bundesgerichtshof.

Faptul că Regulamentul nr. 261/2004 nu menționează în niciun loc devansarea orei de plecare a unui zbor și nu prevede norme pentru o astfel de situație nu

constituie, potrivit instanței de trimitere, un obstacol valabil în calea interpretării articolului 2 litera (l) în conformitate cu jurisprudența Bundesgerichtshof. Potrivit jurisprudenței Curții, se poate considera, în principiu, că a avut loc o anulare atunci când zborul prevăzut anterior și întârziat este transferat pe un alt zbor, cu alte cuvinte atunci când programarea zborului inițial este abandonată, iar pasagerii acestui zbor sunt comasați cu pasagerii unui alt zbor, de asemenea programat, și aceasta independent de zborul pe care [OR 10] pasagerii transferați îl rezervaseră; este relevantă numai situația individuală a fiecărui pasager astfel redirecționat, și anume abandonarea, în privința sa, a planificării inițiale a zborului (Hotărârea Sousa/Rodriguez, citată anterior, punctul 30 și urm.). Cu toate acestea, Curtea de Justiție a precizat de asemenea că simpla întârziere a orei de plecare efective față de ora de plecare prevăzută nu constituie, în sine, o anulare; un zbor întârziat, indiferent de durata întârzierii, nu poate fi considerat zbor anulat dacă plecarea se efectuează în conformitate cu programarea prevăzută anterior (Hotărârea Sturgeon/Condor, citată anterior, punctele 32 și 34). În consecință, instanța de trimitere nu pune la îndoială faptul că devansarea orei de plecare a unui zbor are ca efect modificarea programării prevăzute inițial în sensul jurisprudenței Curții de Justiție.

Îndoielile cu privire la interpretarea corectă a articolului 2 litera (l) din Regulamentul nr. 261/2004 rezultă, pentru instanța de trimitere, din faptul că misiunea de programare a zborului de către operatorul efectiv de transport aerian, care constă în mod neîndoielnic în devansarea orei de plecare a zborului, nu determină neplăceri precum anulările pe termen scurt fără o ofertă de înlocuire în sensul articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din regulament sau întârzierile prelungite, care trebuie, în mod normal, compensate sau atenuate prin măsuri de compensare, de asistență și de deservire. Astfel, chiar dacă pasagerii nu primesc o ofertă de înlocuire care intră sub incidența acestei din urmă dispoziții a regulamentului menționat, însă sunt informați cu suficient timp înainte despre devansarea orei de plecare, aceștia nu suportă dificultăți sau neplăceri comparabile în sensul considerentelor (12) și (13) ale regulamentului menționat, întrucât se pot adapta în timp util la noua programare a zborurilor și, astfel, se pot prezenta la aeroport la noua oră de plecare. Prin urmare, aceștia nu necesită asistență și deservire în decursul unei perioade de așteptare la aeroport. Din moment ce o asemenea perioadă nu există, aceștia nu suportă nici dificultăți sau neplăceri care să necesite o compensație materială. Prin urmare, acestea pot apărea doar în ipoteza în care pasagerii în cauză nu sunt informați în prealabil cu privire la devansarea orei de plecare și nu se prezintă în vederea înregistrării decât la ora de plecare prevăzută inițial. Or, nu aceasta este situația în speță, întrucât reclamantii au fost transportați pe zborul de retur a cărui oră de plecare a fost devansată. Acesta este motivul pentru care, în cazuri precum cel din speță, pot fi observate dificultăți și neplăceri cel mult în faptul că pasagerii au fost constrânși să își modifice programul de călătorie ca urmare a devansării orei de plecare a zborului de retur. Dar, procedând astfel, ei nu au suferit nicio pierdere de timp în sensul că au avut perioade de așteptare.

Dacă în cazuri precum cel din speță, în devansarea orei de plecare a unui zbor ar trebui deja identificate prejudicii ce trebuie reparate prin plata unei compensații, se ridică problema măsurii necesare pentru a justifica o compensație în temeiul articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004. Potrivit instanței de trimitere [OR 11], nici dificultățile și neplăcerile asociate, de regulă, devansării cu mai multe ore a orei de plecare nu sunt comparabile cu cele care rezultă dintr-o anulare pe termen scurt sau dintr-o întârziere prelungită a unui zbor.

2.

Jurisprudența Curții de Justiție nu a clarificat nici aspectul dacă, în ipoteza în care o devansare a orei de plecare a unui zbor poate constitui o anulare în sensul articolului 2 litera (1) din Regulamentul nr. 261/2004, operatorul efectiv de transport aerian poate beneficia de un drept de reducere în conformitate cu articolul 7 alineatul (2) din acest regulament atunci când diferența dintre ora de sosire efectivă și ora de sosire prevăzută este cuprinsă în intervalele menționate la articolul 7 alineatul (2) din acest regulament. Instanța de trimitere are îndoieli cu privire la aplicarea acestei dispoziții în cazul devansării orei de plecare pentru motivul că aceasta implică comunicarea unei redirectionări, în măsura în care aceasta presupune o anulare, dar nu și o ofertă în sensul articolului 8 din regulamentul menționat, astfel cum impune articolul 7 alineatul (2) din acest regulament. În conformitate cu articolul 8 din acest regulament, pasagerii beneficiază de un drept de opțiune și trebuie, potrivit considerentului (20) al acestui regulament, să fie pe deplin informați despre drepturile lor. Aceasta înseamnă că operatorul de transport aerian care procedează la anularea unui zbor trebuie să le propună pasagerilor aerieni o alegere, în condițiile pe care articolul 8 alineatul (1) din acest regulament le stabilește la literele (a), (b) și, respectiv, (c) (Hotărârea din 29 iulie 2019, Rusu/Blue Air, C-354/18, punctul 53, în ceea ce privește refuzul la îmbarcare). Rezultă că – astfel cum susține în continuare Curtea (Hotărârea Rusu/Blue Air, citată anterior, punctul 54) – o astfel de propunere trebuie să furnizeze pasagerilor care au suferit un refuz la îmbarcare informațiile necesare pentru a le permite să facă o alegere eficace în scopul fie de a- și anula zborul, cu rambursarea costului biletelor, fie de a- și continua transportul, în condiții de transport comparabile, către destinația lor finală, cât mai repede posibil sau la o dată ulterioară. Aceste cerințe privind furnizarea unei oferte de redirectionare nu sunt îndeplinite în cazul în care operatorul de transport aerian nu face decât să informeze pasagerul cu privire la faptul că zborul său a suferit o devansare a orei de plecare.

3.

Condițiile de transport comparabile prevăzute la articolul 8 alineatul (1) literele (b) și (c) din Regulamentul nr. 261/2004 sunt legate de zborul rezervat inițial și, prin urmare, de contractul de transport aerian. De asemenea, nu a fost încă clarificată problema dacă un zbor devansat cu două ore și 50 de minute este comparabil cu zborul rezervat inițial și reprezintă o redirectionare cât mai repede

posibil, astfel încât, prin comunicarea devansării, operatorul de transport aerian pârât se achită de obligațiile pe care i le impune dispoziția. **[OR 12]**

V.

În ceea ce privește dreptul, invocat de reclamantii, de exceptare de la dreptul la remunerație al reprezentantului lor, decizia care trebuie adoptată de instanța de trimitere depinde de conținutul pe care trebuie să îl aibă informațiile prezentate pasagerului în conformitate cu articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004.

[*omissis*] [niciun drept de exceptare pentru întârziere în temeiul dreptului național]

În opinia instanței de trimitere, în afara începerii termenului de punere în întârziere, rambursarea onorariilor de avocat suportate pentru invocarea, pentru prima dată, a drepturilor la compensație în temeiul articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 [*omissis*] nu poate fi avută în vedere în mod automat în cazul în care operatorul efectiv de transport aerian nu și-a îndeplinit obligația care îi revine în temeiul articolului 14 alineatul (2) din acest regulament. O astfel de neîndeplinire a obligației trebuie să se considere că a avut loc în prezentul litigiu.

În cazul în care operatorul efectiv de transport aerian nu își îndeplinește obligația de a transmite o comunicare scrisă pasagerului, recurgerea la asistența unui avocat pentru recuperarea extrajudiciară a drepturilor la compensație nu se bazează pe această omisiune. Astfel, potrivit articolului 14 alineatul (2) prima teză din Regulamentul nr. 261/2004, operatorul efectiv de transport aerian nu datorează decât transmiterea unei comunicări scrise, în care sunt precizate normele de compensare și asistență în conformitate cu dispozițiile regulamentului; aceeași concluzie reiese, potrivit instanței de trimitere, și din considerentul (20) al aceluiași regulament. Aceasta înseamnă, în special, că operatorul de transport aerian nu datorează o calificare a faptelor din speță în raport cu una dintre normele care pot fi avute în vedere din regulament. Acesta este motivul pentru care pasagerii nu trebuie să fie informați cu privire la drepturile „lor”, ci, în mod general, cu privire la „norme”. Cu toate acestea, instanța de trimitere nu ignoră faptul că BGH [*omissis*] a precizat că informațiile care trebuie furnizate pasagerului în temeiul articolului 14 alineatul (2) din regulament trebuie să îi permită acestuia să se prevaleze de dreptul care îi revine, în mod eficient și fără asistență din partea unui avocat, **[OR 13]** față de operatorul efectiv de transport aerian, cu alte cuvinte, acestea trebuie să îl informeze cu suficientă claritate cu privire la denumirea exactă și la adresa întreprinderii căreia îi poate solicita cuantumul eșalonat în funcție de distanță și, eventual, documentele pe care trebuie să le anexeze. Rațiunea de a fi a obligației de informare ar fi aceea de a permite pasagerilor să solicite ei înșiși compensația operatorului efectiv de transport aerian, ceea ce ar reieși din considerentul (20).

Instanța de trimitere nu împărtășește acest punct de vedere, întrucât considerentul regulamentului, citat de BGH în acest context, nu menționează că pasagerii ar trebui scutiți de a recurge la consiliere juridică. În plus, instanța de trimitere consideră că legiuitorul a efectuat considerațiile expuse în considerentul (20), iar acestea l-au determinat să redacteze articolul 14 alineatul (2) din regulament astfel cum a procedat, astfel încât acesta nu a intenționat să impună operatorului de transport aerian obligația de a informa pasagerul cu privire la drepturile care îi sunt recunoscute în situația concretă, ci numai cu privire la cele care rezultă din modul de redactare a acestei dispoziții. Alte versiuni lingvistice ale regulamentului menționat decât cea în limba germană, precum versiunea în limba franceză sau versiunea în limba engleză, menționează, la rândul lor, la articolul 14 alineatul (2) din regulament, numai o obligație de a transmite pasagerului o informare scrisă cu privire la norme („une notice écrites reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement”, respectiv „a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation”), astfel încât nici din aceste versiuni nu rezultă niciun indiciu că obligația operatorului efectiv de transport aerian ar depăși cadrul unei informări generale cu privire la aceste norme.

Pentru aceste motive, instanța de trimitere nu împărtășește nici [omissis] opinia BGH, potrivit căreia, în cazul neîndeplinirii de către operatorul efectiv de transport aerian a obligației de informare prevăzute la articolul 14 alineatul (2) din regulament, poate fi avut în vedere dreptul de a solicita rambursarea remunerației avocatului, născută dintr-un mandat de reprezentare extrajudiciară încheiat cu ocazia exercitării, pentru prima dată, a dreptului la compensație. Reclamanții nu pot solicita nici pentru alte motive exceptarea de la dreptul la remunerație dobândit de reprezentantul lor în faza precontencioasă. Prin urmare, problema ridicată este pertinentă și pentru soluționarea apelului formulat de reclamanți, întrucât, dacă, prin furnizarea unor informații generale cu privire la drepturile pentru anularea sau întârzierea unui zbor, pârâta și-ar fi îndeplinit într-o măsură suficientă obligațiile ce-i reveneau în temeiul articolului 14 alineatul (2) din regulament, reclamanții nu ar putea solicita rambursarea onorariilor de avocat suportate în cursul procedurii precontencioase. În schimb, acestea din urmă ar fi rambursabile în cazul în care pârâta ar fi datorat o informare [OR 14] cu privire la drepturile recunoscute în mod concret reclamanților ca urmare a perturbării survenite.

Din jurisprudența Bundesgerichtshof, instanța de trimitere are îndoieli în ceea ce privește aplicarea corectă a dreptului Uniunii, astfel încât se consideră obligată, în conformitate cu articolul 267 al treilea paragraf TFUE, să sesizeze Curtea de Justiție a Uniunii Europene în vederea interpretării articolului 14 alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004.

VI.

[omissis]

VII.

[*omissis*]

DOCUMENT DE LUCRU