

Cauza C-705/23

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

17 noiembrie 2023

Instanța de trimitere:

Landgericht Düsseldorf (Germania)

Data deciziei de trimitere:

2 noiembrie 2023

Reclamantă și apelantă:

Flightright GmbH

Pârâtă și intimată:

Condor Flugdienst GmbH

[omissis] [numărul cauzei]

Landgericht Düsseldorf

(Tribunalul Regional din Düsseldorf, Germania)

Ordonanță

În litigiul

Flightright GmbH, [omissis] Berlin,

reclamantă și apelantă

[omissis]:

împotriva

Condor Flugdienst GmbH, [omissis] Neu-Isenburg,

pârâtă și intimată,

[omissis]:

Camera 22-a civilă a Landgericht Düsseldorf (Tribunalul Regional din Düsseldorf), la 2 noiembrie 2023,

[omissis]

a decis:

Suspendă procedura.

Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 primul paragraf litera (b) și al treilea paragraf TFUE, următoarea întrebare în vederea interpretării dreptului Uniunii:

Articolul 4 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că există un refuz de îmbarcare a pasagerului din partea operatorului de transport aerian sub forma unui refuz anticipat la îmbarcare și atunci când pasagerul este informat de operatorul de turism printr-o notificare de modificare a rezervării că zborul este anulat, deși operatorul de transport aerian nu a anulat în fapt zborul, iar zborul este de altfel efectuat conform planificării?

Motive:

I.

Reclamanta solicită pârâtei plata unei compensații ca urmare a refuzului de a îmbarca doi pasageri, în temeiul cesiunii de creanță.

Pasagerii [...] și [...] (denumiți în continuare „cedenții”) au rezervat, prin intermediul unui operator de turism, un pachet de servicii de călătorie pentru Fuerteventura, pentru perioada 18 iulie 2020-30 iulie 2020. În pachetul de servicii de călătorie era inclus și transportul cu avionul de la Düsseldorf la Fuerteventura și înapoi. Zborurile ar fi trebuit să fie efectuate de pârâtă. Cedenții au fost informați de către operatorul lor de turism că zborul de plecare din 18 iulie 2020 (zborul numărul DE 1456) a fost anulat. Rezervarea a fost modificată pentru un zbor din 20 iulie 2020 (zborul care avea de asemenea numărul DE 1456). Cedenții susțin că operatorul de turism i-a informat despre acest fapt abia cu 8 zile înainte de data plecării. Pârâta a contestat această susținere în ansamblul ei. Ea arată că este incontestabil că zborul inițial din 18 iulie 2020 nu a fost anulat și a fost executat conform planificării. Ca urmare a informației primite din partea

operatorului de turism cedenții nu s-au prezentat însă la aeroport la 18 iulie 2020, ci abia la 20 iulie 2020.

Cedenții și-au cedat reclamantei drepturile. Reclamanta a formulat acțiune la Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) pentru plata unei compensații în cuantum total de 800 de euro în temeiul articolului 4 alineatul (3) și al articolului 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 coroborate cu articolul 398 din Bürgerliches Gesetzbuch (Codul Civil german, denumit în continuare „BGB”).

Reclamanta se întemeiază pe faptul că pârâta trebuie să răspundă pentru comportamentul operatorului de turism. În această privință, este necesar să se aibă în vedere refuzul anticipat la îmbarcare din partea pârâtei, care este temeiul drepturilor invocate. Pârâta consideră că în speță nu există un caz de refuz la îmbarcare. Un asemenea refuz implică un comportament al operatorului de transport aerian. În speță notificarea de modificare a rezervării a fost însă transmisă de operatorul de turism. În plus, ea a executat zborul conform planificării.

În procedura de primă instanță de la Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) [omissis] a fost pronunțată o hotărâre în lipsă, prin care acțiunea a fost respinsă. Reclamanta a contestat această hotărâre. Prin hotărârea din 3 noiembrie 2022 [omissis] Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) a confirmat hotărârea de respingere pronunțată în lipsă.

Reclamanta [omissis] a formulat apel împotriva acestei hotărâri. [omissis]

II.

Admiterea pe fond a apelului [reclamantei] depinde de întrebarea formulată mai sus, și anume dacă un refuz la îmbarcare în sensul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 poate consta și într-un refuz anticipat la îmbarcare sub forma unei notificări de modificare a rezervării sau a unei notificări de anulare transmise de operatorul de turism. Această chestiune nu a fost clarificată nici de instanța Uniunii, nici de instanțele naționale superioare.

În concret:

1.

În cazul în care răspunsul la întrebarea de mai sus este afirmativ, în speță reclamanta ar avea, în temeiul cesiunii, dreptul la o compensație în cuantum de 800 de euro în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) și cu articolul 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Prin urmare, întrebarea este necesară pentru pronunțarea hotărârii.

a)

În special, nu au fost invocate și nu pot fi identificate motive justificative pentru refuzul la îmbarcarea în sensul articolului 2 litera (j) a doua teză din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Nici aplicarea prin analogie a articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 nu este posibilă în ceea ce privește drepturile ce rezultă din refuzul la îmbarcare în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) și cu articolul 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 (a se vedea Hotărârea Curții din 26 octombrie 2023, C-238/22, [omissis], punctul 40 și următoarele). În consecință, nu este necesar să se lămurească aspectul dacă cedenții au fost informați despre modificarea rezervării cu mai mult de opt zile înainte de data plecării.

b)

Întrucât pârâta a pus în discuție pentru prima oară în instanța de apel faptul că cedenții aveau o rezervare confirmată în sensul articolului 3 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, acest aspect este, așadar, irelevant. Pe de o parte, acest aspect [omissis] nu poate fi invocat în apel. Pe de altă parte, instanța consideră că din ansamblul constituit din „bonurile valorice” din 26 iunie 2020 (anexa K1), din confirmarea de călătorie și factura din 9 iulie 2020 (anexa K2), precum și din notificarea de modificare a rezervării (anexa K2) rezultă că cedenții dispuneau inițial de o rezervare confirmată de operatorul de turism pentru zborul DE 1456 din 18 iulie 2020.

Astfel cum a statuat Curtea în Hotărârea din 21 decembrie 2021, AD și alții/Corendon Airline și alții, C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20, un pasager dispune de o „rezervare confirmată” în sensul articolului 3 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 sub forma unui „alt document doveditor” în sensul articolului 2 litera (g) a doua ipoteză din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 și atunci când a primit de la operatorul de turism cu care are o relație contractuală un document prin care i se promite transportul cu un zbor determinat, individualizat prin indicarea locurilor și a orelor de plecare și de sosire, precum și a numărului de zbor, cu alte cuvinte și atunci când operatorul de turism nu a primit o confirmare din partea transportatorului aerian respectiv cu privire la orele de plecare și de sosire ale acestui zbor, instanța națională având sarcina de a stabili dacă documentul operatorului de turism constituie în cazul de speță un „alt document doveditor”, în special în ceea ce privește aspectul dacă orele de zbor sunt considerate „ore provizorii” (a se vedea Hotărârea Curții din 21 decembrie 2021, AD și alții/Corendon Airline și alții, C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 [omissis], punctele 43, 50 și 51). „Bonurile valorice” din 26 iunie 2020 (anexa K1) individualizează fiecare zborul din 18 iulie 2020 prin indicarea numărului, a datei și a orelor de plecare și de sosire. Nu există rezerve în ceea ce privește caracterul obligatoriu. Nu se opune nici denumirea de „bon valoric”. Această denumire corespunde denumirii „voucher”. Documentul doveditor nu trebuie denumit obligatoriu „confirmare a rezervării”. Nu se poate constata nici faptul că este vorba despre o opțiune sau altceva similar fără caracter obligatoriu. Contrar celor susținute de pârâtă, din confirmarea rezervării și din factura din 9 iulie 2020 nu rezultă că cedenții nu au avut niciodată rezervări pentru zborul DE

1456 din 18 iulie 2020, ci că a existat de la început numai o rezervare pentru zborul DE 1456 din 20 iulie 2020. Astfel, în partea dreaptă de sus este menționat: „Rezervarea/modificarea din 9 iulie 2020”. În plus, și textul notificării de modificare a rezervării („Ca urmare a unei anulări, zborurile rezervate de dumneavoastră pentru 18 iulie și 30 iulie 2020 nu mai sunt disponibile. Suntem conștienți că această informație vă provoacă dezamăgire. Vă rugăm să acceptați scuzele noastre pentru neplăcerile cauzate. Există alternativa să vă rezervăm următoarele zboruri la același preț”) susține ipoteza unei legături de zbor fixe rezervate deja anterior pentru 18 iulie 2020.

2.

Chestiunea dacă refuzul la îmbarcare în sensul articolului 4 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 poate consta și într-un refuz anticipat la îmbarcare sub forma unei notificări de modificare a rezervării sau a unei notificări de anulare transmise de operatorul de turism nu a fost clarificată până acum nici de instanța Uniunii, nici de instanțele naționale superioare.

a)

Prin ordonanța din 7 octombrie 2008, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, denumită în continuare „BGH”) a adresat Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, o cerere de decizie preliminară privind întrebarea de mai sus (a se vedea ordonanța de trimitere a BGH din 7 octombrie 2008 – X ZR 96/06, NJW 2009, p. 285). Procedura a fost radiată din registrul Curții întrucât litigiul a rămas fără obiect.

b)

[omissis] [jurisprudența națională]

3.

Instanța consideră că răspunsul la această întrebare ar trebui să fie afirmativ.

Răspunsul afirmativ ar putea fi susținut de faptul că spre deosebire de utilizarea diatezei active din versiunile în limbile franceză și spaniolă, în care compania aeriană care execută efectiv zborul este indicată expres a fi cea care refuză să primească pasagerii la bord, numeroase alte versiuni lingvistice (bunăoară, versiunile în limbile engleză, suedeză, neerlandeză, daneză, italiană, portugheză și chiar și germană) folosesc diateza pasivă și nu precizează astfel cine este autorul refuzului (a se vedea BGH, ordonanța preliminară din 7 octombrie 2008 - X ZR 96/06, NJW 2009, p. 285, 286, punctul 9, și hotărârea din 17 martie 2015 - X ZR 34/14, NJW 2015, p. 2181, 2184, punctul 26).

Și intenția legiuitorului de a extinde protecția conferită de regulament asupra zborurilor din cadrul pachetelor de servicii de călătorie ar putea susține ipoteza că modificarea rezervării călătorului care deține un pachet ar putea fi considerată un

refuz de a-l transporta cu zborul rezervat (inițial). De asemenea, este necesar să se aibă în vedere faptul că din perspectiva pasagerului, care nu și-a dat acordul pentru modificarea rezervării, această modificare echivalează unui refuz de a-l transporta cu zborul prevăzut. În mod logic, modificarea rezervării poate fi descompusă mental într-un refuz de efectuare a zborului prevăzut și o rezervare pentru un nou zbor. Pentru acest motiv, includerea modificării rezervării între elementele constitutive ale refuzului la îmbarcare ar putea fi necesară pentru a proteja călătorul care deține un pachet [de risc] de a fi lipsit de protecția pe care i-o conferă regulamentul din cauza faptului că nu i se refuză îmbarcarea la poartă – cum este cazul pasagerilor zborurilor regulate –, ci i se modifică anterior rezervarea pentru un alt zbor, deoarece, spre deosebire de zborurile regulate, în cazul zborurilor charter este adesea previzibil dacă vor fi sau nu suficiente locuri pentru toți pasagerii așteptați la poarta de îmbarcare (a se vedea BGH, ordonanța de trimitere din 7 octombrie 2008 – X ZR 96/06, NJW2009, p. 285, 286, punctele 10 și 11).

Poate fi avută în vedere ca alt argument dispoziția articolului 3 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Potrivit acesteia, regulamentul se aplică și atunci când pasagerii au fost transferați de către un operator de transport aerian sau un operator de turism de la zborul pentru care au avut o rezervare la un alt zbor, indiferent de motiv. Dat fiind că regulamentul ar trebui să se aplice, așadar, și în situația „transferului” pasagerului la un alt zbor de către operator de turism, indiferent de motiv, acest lucru ar putea susține ipoteza că pasagerul ar trebui să beneficieze și în acest caz de compensație pentru refuzul la îmbarcare. Astfel, în cazurile „transferului” la un alt zbor, cu alte cuvinte, atunci când se modifică rezervarea, este posibil să nu existe nici o anulare și nici o întârziere prelungită. Prin urmare, poate fi avută în vedere numai un refuz la îmbarcare. Ar fi însă contrar oricărei logici dacă legiuitorul ar include în mod expres asemenea situații în domeniul de aplicare al regulamentului pentru ca apoi să prevadă că nu există niciun drept la compensație pentru refuzul la îmbarcarea rezultat din astfel de situații. Pe de altă parte, Curtea a statuat că din articolul 3 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 rezultă că „Regulamentul [(CE)] nr. 261/2004 este aplicabil, printre altele, unei situații în care un pasager aerian a fost transferat de operatorul de transport aerian, ca urmare a anulării zborului său rezervat, la un zbor de redirectionare spre destinația finală”. Prin urmare, ea consideră că această dispoziție este aplicabilă situațiilor de anulare, însă numai „printre altele”.

În fine, Curtea de Justiție a Uniunii Europene a statuat că o „rezervare confirmată”, în sensul articolului 3 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, în care zborul este individualizat, care atrage aplicarea regulamentului, poate fi emisă și de operatorul de turism chiar și atunci când compania aeriană nu a confirmat acestui operator de turism orele de plecare și de sosire respective, așadar, atunci când a lipsit o așa-numită rezervare cu un conținut identic (a se vedea Hotărârea Curții din 21 decembrie 2021, C-146/20, C-188/20, C-196/20, C-270/20 AD și alții/Corendon Airline și alții [*omissis*], punctul 51). În motivare, Curtea a reținut că există numeroase dispoziții ale regulamentului în

care pentru aplicarea sa nu se diferențiază între operatorul de turism și operatorul de turism aerian [de exemplu, articolul 3 alineatul (2) litera (a) prima liniuță și articolul 3 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004]. În plus, ar fi contrar obiectivului ce constă în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni, consacrat în cuprinsul considerentului (1) al regulamentului, să se considere că o rezervare nu poate fi confirmată decât de operatorul de transport aerian, creând astfel pentru pasager sarcina de a verifica informațiile furnizate de operatorul de turism. Astfel, în această privință regulamentul urmărește ca riscul ca operatorii de turism să furnizeze informații inexacte pasagerilor în cadrul activităților lor să fie asumat de operatorul de transport aerian. În acest context, pasagerul nu participă la raportul existent între operatorul de transport aerian și operatorul de turism și nu i se poate cere să își procure informații în această privință (Curtea, *ibidem*, punctul 46 și următoarele).

Această hotărâre ar putea fi extrapolată în cazul din speță al modificării rezervării pasagerului de către operatorul de turism deoarece este echivalentă cu „anularea zborului”. Astfel, și în această privință s-ar putea porni de la premisa că operatorul efectiv de transport aerian și operatorul de turism trebuie tratați în aceeași mod. Imposibilitatea pasagerului de a opune operatorului de transport aerian modificarea rezervării de către operatorul de turism ar trebuie să fie bineînțeles contrară obiectivului de protecție al Regulamentului (CE) nr. 261/2004, și anume asigurarea unui nivel înalt de protecție a consumatorilor. Modificarea rezervării de către operatorul de turism ar putea fi inclusă printre riscurile suportate de operatorul de transport aerian. Dacă operatorul efectiv de transport aerian trebuie să accepte în plus că i se poate opune o confirmare a rezervării care nu este acoperită de o rezervare cu un conținut identic, acest lucru ar trebui să fie *a fortiori* valabil și pentru refuzul la îmbarcare sub forma modificării rezervării de către operatorul de turism. În plus, în cazuri precum cel în speță, pasagerul nu poate aprecia în mod fiabil dacă refuzul la îmbarcare se datorează unei cauze ce ține de operatorul de turism sau unei cauze ce ține de compania aeriană. O asemenea modificare a rezervării poate fi cauzată de o suprezervare sau de erori de rezervare interne ale companiei aeriene, însă se poate datora la fel de bine achiziționării unor contingente de zbor prea reduse sau unor probleme interne ale operatorului de turism. Pasagerul a cărui rezervare este modificată de operatorul de turism nu poate identifica sau influența acest lucru.

Întrucât Curtea nu a răspuns până acum la această întrebare, iar răspunsul nu poate fi dedus cu certitudine absolută din jurisprudența sa existentă, este necesar să se procedeze în conformitate cu articolul 267 primul paragraf litera (b) și al treilea paragraf TFUE.

III.

[omissis] [semnatari]

[*omissis*]

[semnături olografe]

DOCUMENT DE LUCRU