

# Versiune anonimată

Traducere

C-616/23 – 1

## Cauza C-616/23

### Cerere de decizie preliminară

#### Data depunerii:

6 octombrie 2023

#### Instanța de trimitere:

Landgericht Düsseldorf (Germania)

#### Data deciziei de trimitere:

4 septembrie 2023

#### Reclamanți și apelanți:

TA

ET

VB

CI

#### Pârâtă și intimată:

British Airways plc

---

[*omissis*] Landgericht Düsseldorf (Tribunalul Regional din Düsseldorf,  
Germania)

#### Ordonanță

În litigiul

1. domnul TA, [*omissis*] Cottbus,
2. doamna ET, [*omissis*] Cottbus,
3. minora VB, [*omissis*] Cottbus,

4. minora CI, [omissis] Cottbus,

reclamanți și apelanți,

[omissis]

împotriva

British Airways PLC, [omissis], Harmondsworth, [omissis] Regatul Unit,

pârâtă și intimată,

[omissis]

Camera 22-a civilă a Landgericht Düsseldorf (Tribunalul Regional din Düsseldorf),

la 4 septembrie 2023,

[omissis] a **decis:**

Suspendă procedura.

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

1)

Articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că pasagerul are dreptul la compensație pentru sosirea cu întârziere prelungită la destinația finală, în cazul în care pierde zborul de legătură din călătoria cu escală, deși primul zbor a fost efectuat conform orarului, iar sosirea cu întârziere la destinația finală este cauzată de faptul că timpul de escală efectiv de pe aeroport dintre deschiderea ușilor avionului și închiderea îmbarcării a fost insuficient pentru a ajunge la timp la zborul de legătură, ținând seama de distanța dintre poarta de sosire și poarta de plecare, precum și de controlul de securitate și controlul pașapoartelor?

2)

În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: în cazurile de dezacord cu privire la aspectul dacă pasagerul pierde zborul de legătură din propria culpă (de exemplu, pentru că întârzie pe drum), sarcina probei revine operatorului efectiv de transport aerian sau pasagerul este obligat să își demonstreze nevinovăția? Care este, în acest context, relevanța respectării așa-numitului *Minimum Connection Time* (MCT) dintre primul zbor și zborul de legătură?

3)

Articolul 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că un pasager pentru al cărui zbor se anticipează în mod rezonabil o sosire cu o întârziere de trei ore sau mai mult la destinația finală are dreptul, la fel ca pasagerii zborurilor anulate și dincolo de formularea articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, să fie redirecționat cât mai repede posibil către destinația finală, în aceleași condiții de călătorie, și în sensul că, în cazul nerespectării acestei obligații, operatorul efectiv de transport aerian este ținut să ramburseze pasagerului costurile suportate pentru redirecționare?

### M o t i v e:

#### I.

Fiecare dintre reclamanți aveau o rezervare confirmată pentru un zbor care urma să fie efectuat de pârâtă la 15 septembrie 2019 pe ruta Dubai-Londra-Düsseldorf (zborurile cu numerele: BA 106 și BA 936). Primul zbor, BA 106, din Dubai la Londra trebuia să sosească, potrivit programării, la ora locală 6.15. Primul zbor a plecat conform orarului și a ajuns la Londra la ora locală 6.17, așadar cu o întârziere de două minute. Ușile avionului s-au deschis la ora locală 6.19. Reclamanții aveau locuri pe scaunele de pe rândul 28. La bordul avionului se aflau 210 pasageri. Acest zbor trebuia să fie urmat de zborul de legătură BA 936 de la Londra la Düsseldorf, care trebuia să plece, potrivit programării, la ora locală 7.25. Îmbarcarea pentru zborul de legătură s-a deschis la ora locală 6.45 și s-a închis la ora locală 7.05, așadar cu 20 de minute înaintea orei de plecare programate. Zborul de legătură a decolat într-adevăr la ora locală 7.26, cu o întârziere de un minut. Între deschiderea ușilor avionului, la ora locală 6.19, și închiderea îmbarcării, la ora locală 7.05, a existat deci un interval de 46 de minute. Operațiunile aferente atât primului zbor, cât și zborului de legătură s-au desfășurat la terminalul 5. *Minimum Connection Time* (timpul minim pentru zborurile de legătură) de pe aeroportul Heathrow din Londra este de 60 de minute pentru zborurile care ajung și pleacă de la același terminal.

Reclamanții au pierdut zborul de legătură; părțile sunt în dezacord cu privire la motivele pierderii zborului. Ei au înoptat astfel la Londra și au ajuns la destinație abia a doua zi, cu un zbor pe care l-au rezervat ei înșiși la compania aeriană easyjet.

[omissis] [Argumentele reclamanților, redate în detaliu mai jos]

Primul, al treilea și al patrulea reclamant – a doua reclamantă a renunțat la acțiune în primă instanță – solicită fiecare o compensație în cuantum de 600 de euro. Ei solicită de asemenea să le fie compensate costurile hoteliere în cuantum de 265 de euro, costurile de transfer de la aeroport la hotel și înapoi în cuantum de 115,63 euro, costurile pentru hrană în cuantum de 9,50 euro și costurile pentru rezervarea redirecționării în cuantum de 871,90 euro, în total 1 262,03 euro.

Pârâta se opune pretențiilor reclamantilor. [omissis] [Argumentele pârâtei, redată în detaliu mai jos]

Prin hotărârea pronunțată la 27 martie 2023, [omissis] Amtsgericht (tribunal districtual) a respins acțiunea în primă instanță [omissis].

Împotriva acestei hotărâri în primă instanță, primul, al treilea și al patrulea reclamant [omissis] au formulat apel.

În procedura de apel, reclamantii solicită [omissis] obligarea pârâtei la plata către fiecare dintre ei a sumei de 600 de euro și dobânzi [omissis], precum și la plata, în plus, către primul reclamant a 1 262,03 euro și dobânzi [omissis][omissis].

Pârâta solicită menținerea hotărârii de primă instanță.

## II.

Admiterea cererii depinde în mod pertinent de întrebările formulate în dispozitiv.

În concret:

1.

Fiecare reclamant ar putea avea, în primul rând, dreptul la o compensație întemeiată pe întârzierea prelungită în cuantum de 600 de euro, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c) și cu articolul 7 alineatul (1) prima teză litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004.

a)

Potrivit jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene, pasagerii au dreptul la compensație, aplicând *mutatis mutandis* articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, atunci când ajung la destinația finală prevăzută cu o întârziere având o durată egală sau mai mare de trei ore (a se vedea Hotărârea Curții din 19 noiembrie 2009, Sturgeon/Condor, C-402/07 [omissis], Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson/Lufthansa, C-581/10 [omissis]). Dacă, precum în speță, nu se ajunge la această destinație finală cu un zbor direct, ci prin intermediul unui zbor cu legătură directă [articolul 2 litera (h) din Regulamentul nr. 261/2004], obligația operatorului efectiv de transport aerian de a plăti o compensație pentru întârzierea prelungită nu presupune să se fi înregistrat la plecare o întârziere a zborului în limitele valorilor prevăzute la articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004; dimpotrivă, este relevant numai dacă ultimul zbor a ajuns la destinație cu o întârziere având o durată egală sau mai mare de trei ore față de ora de sosire prevăzută (a se vedea Hotărârea Curții din 26 februarie 2013, Air France/Folkerts, C-11/11 [omissis]).

Potrivit programării, reclamantii trebuiau să ajungă la destinația finală din Düsseldorf cu zborul de legătură BA 936 la 15 iulie 2019, ora locală 9.45. Deși

primul zbor, BA 106, a avut o întârziere de numai două minute, reclamantii au pierdut zborul de legătură BA 936. [omissis] Pentru compensația datorată pentru o întârziere prelungită, Curtea de Justiție a Uniunii Europene ține seama numai de ajungerea la destinația finală cu o întârziere de cel puțin trei ore, care există indiscutabil în speță. La baza Hotărârii Folkerts a stat însă împrejurarea că primul zbor [omissis] a avut o întârziere de două ore și jumătate, iar pasagerii din cauză au pierdut astfel zborul de legătură din cauza acestei întârzieri a primului zbor (a se vedea Hotărârea Curții din 26 februarie 2013, Air France/Folkerts, C-11/11 [omissis]). Or, în speță, primul zbor a avut o întârziere nesemnificativă de numai două minute, care nu a putut fi *prima facie* cauza (singura cauză) pentru pierderea zborului de legătură.

Reclamantii invocă faptul că timpul de escală a fost insuficient pentru a ajunge la zborul de legătură. Ei nu au zăbovit, ci s-au îndreptat direct către poarta de îmbarcare. Cunoscând timpul de escală scurt, personalul pârâtei a încercat chiar să conducă reclamantii, pe un drum mai rapid, de la avion direct la îmbarcarea pentru zborul următor. Această încercare nu a avut însă succes. Din cauza unui control de securitate suplimentar, nu au mai ajuns la zborul de legătură. Pârâta susține, în schimb, că reclamantii au pierdut zborul de legătură din culpa proprie. Potrivit pârâtei, a fost respectat *Minimum Connection Time* (MCT) de 60 de minute. Ea susține că alți doi pasageri, care aveau de asemenea rezervări pentru zborul de legătură spre Düsseldorf și care, în avionul care sosise din Dubai, au stat cu zece rânduri (rândul 38) în spatele reclamantilor (rândul 28), au ajuns la zborul de legătură. Rezultă cu evidență că reclamantii nu s-au grăbit suficient.

b)

Este, așadar, discutabil dacă pasagerii au drept la compensație în temeiul articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 și în cazul în care, deși primul zbor dintr-o legătură aeriană compusă din mai multe segmente de zbor a fost efectuat cu punctualitate, pasagerii au pierdut zborul de legătură și invocă insuficiența timpului de escală în cazul dat, pentru a ajunge la timp la zborul de legătură, sosind astfel cu o întârziere prelungită de peste trei ore la destinația finală.

În situația unui pasager imobilizat în scaun cu roțile care a pierdut zborul de legătură din cauză că nu i s-a acordat prioritate la îmbarcare, contrar articolului 11 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania, denumită în continuare „BGH”) i-a recunoscut acestuia dreptul la compensație pentru sosirea cu întârziere prelungită la destinația finală (Hotărârea BGH din 20 iunie 2023 – X ZR 84/22, NJW 2023, p. 2487). BGH a reținut că singura condiție din jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene pentru dreptul la compensație în caz de întârziere prelungită este sosirea cu o întârziere de trei ore la destinația finală. Dreptul la compensație în caz de întârziere prelungită este condiționat astfel de nerespectarea obligațiilor operatorului efectiv de transport aerian care a determinat întârzierea. Dreptul la compensație este posibil în asemenea situații nu doar în cazul în care zborul de

legătură a fost pierdut din cauza unei întârzieri a primului zbor (situația din cauza Filkerts), ci și în alte cazuri în care companiei aeriene îi este imputabilă cauza întârzierii (BGH, *ibidem*, punctul 20 și următoarele).

Potrivit opiniei majoritare din jurisprudența instanțelor germane și din doctrină, este suficient dacă pasagerul sosește într-adevăr la destinație cu o întârziere de cel puțin trei ore. Pasagerul nu este obligat să demonstreze motivele întârzierii. Aspectul dacă întârzierea este imputabilă companiei aeriene trebuie examinat doar în cadrul exonerării de răspundere în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. Operatorul de transport aerian trebuie să demonstreze și să dovedească că nu are nicio culpă pentru întârzierea survenită, cu alte cuvinte că întârzierea nu îi este imputabilă. Și în cazul pierderii zborului de legătură din culpa (pretinsă) a pasagerului există o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, întrucât și în acest caz este vorba despre un eveniment care nu are legătură cu operarea normală a zborului și care scapă controlului companiei aeriene. Astfel, și în cazul în care sosirea la destinația finală, după călătoria cu avionul, compusă dintr-un zbor de tranzit și un zbor de legătură, are loc cu întârziere, din cauză că pasagerul nu ajunge la zborul de legătură, în pofida timpului de escală suficient – de exemplu, pentru că zăbovește pe drum sau se rătăcește, chiar dacă a primit informații suficiente ori dacă nu respectă timpul de îmbarcare, deși este suficient informat –, există, așadar, o împrejurare excepțională care exonerează de răspundere compania aeriană [a se vedea hotărârea Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) din 9 octombrie 2020 – 409 C 503/20, BeckRS 2020, 44160, punctul 17 și următoarele; hotărârea Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) din 14 martie 2017 – 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, p. 951-953, punctul 7 și următoarele; hotărârea Amtsgericht Köln (Tribunalul Districtual din Köln) din 24 octombrie 2016 – 142 C 482/15, BeckRS 2016, 1099; [omissis]].

Potrivit ambelor opinii, dreptul la compensație pentru întârzierea prelungită este, prin urmare, posibil dacă – spre deosebire de situația din Hotărârea Folkerts, C-11/11 – primul zbor este efectuat cu punctualitate, însă pasagerul pierde zborul de legătură din alte motive imputabile companiei aeriene și sosește la destinația finală cu o întârziere de trei ore sau mai mult.

Opinia avansată în speță ar putea fi susținută și de faptul că, potrivit Hotărârii Eglītis și alții/Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10, operatorul efectiv de transport aerian trebuie să planifice zborul cu o rezervă de timp suficientă (Hotărârea Curții din 12 mai 2011, Eglītis și alții/Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10 [omissis]). Acest lucru ar putea corobora ipoteza că operatorul efectiv de transport aerian trebuie să se asigure, de asemenea, că rezerva de timp dintre primul zbor și zborul de legătură, rezervate ca un tot unitar, este stabilită în concordanță cu condițiile concrete de pe aeroportul de escală, de așa manieră încât pasagerii să ajungă confortabil la zborul de legătură, ținând seama totodată de timpul necesar în mod obișnuit pentru debarcare, de



parcursul culoarelor dintre poarta de sosire și poarta de plecare, precum și de controalele de securitate și controlul pașapoartelor.

3.

Este de asemenea îndoielnic cine are sarcina de a dovedi, în cadrul dreptului la compensație, că pierderea zborului de legătură a fost cauzată din culpa companiei aeriene și ce importanță revine, în acest context, așa-numitului *Minimum Connection Time* (MCT) dintre primul zbor și zborul de legătură.

MCT reprezintă timpul minim indicat de aeroporturi, care este necesar pentru o escală de succes în cazul unei legături între două zboruri. Totuși, acest timp este stabilit și definit separat de fiecare administrator de aeroport. Pentru motive publicitare, timpul indicat de administratorul de aeroport este, de regulă, foarte scurt. În sistemele computerizate pentru rezervări, sunt combinate și oferite numai acele zboruri în cazul cărora MCT este respectat. În plus, în sistemele computerizate pentru rezervări, legăturile de zbor sunt sortate după durata totală, astfel încât pasagerului îi sunt afișate, atunci când selectează legătura de zbor, legăturile cele mai rapide. Timpul de escală efectiv disponibil este însă, de regulă, net mai scurt. MCT desemnează timpul dintre *On Block* (poziția de parcare la sosire) și *Off Block* (ieșirea din poziția de parcare), în timp ce pentru timpul de escală efectiv este relevant intervalul de timp dintre debarcarea din primul zbor (deschiderea ușilor) și finalul îmbarcării. La părăsirea avionului, după începerea debarcării, nu depinde, de regulă, de pasager dacă [avionul care efectuează primul] zbor va fi așezat în poziția de parcare și va avea loc transferul cu autobuzul până la aeroport sau dacă acesta va opri la o poartă. Pasagerul nu poate influența nici când se finalizează îmbarcarea pentru zborul de legătură și nici când se închide poarta. În fine, timpul de escală efectiv disponibil trebuie stabilit astfel încât fiecare pasager să poată ajunge, în limitele rezonabilului, la zborul de legătură. Cu alte cuvinte, timpul trebuie stabilit astfel încât să permită și familiilor cu copii mici, persoanelor cu mobilitate redusă sau pasagerilor în vârstă, care au, după caz, bagaj de mână, să străbată culoarele dintre poarta zborului de sosire și poarta zborului de legătură. De asemenea, este necesar să se ia în considerare și timpul necesar pentru orientare și pentru controlul de securitate și al pașapoartelor. Aceasta înseamnă că timpul efectiv disponibil pentru escală nu corespunde, în general, MCT care ar trebui să fie suficient pentru o escală.

În opinia instanței, din motivele expuse mai sus, pornind de la respectarea MCT dintre sosirea primului zbor și plecarea zborului de legătură nu se poate ajunge la concluzia generală (probă *prima facie*) că pierderea zborului de legătură este, într-o accepție generală, cauzată de culpa proprie a pasagerului.

Instanța consideră, așadar, că pasagerul nu trebuie decât să probeze că a sosit la destinația finală cu o întârziere de trei ore sau mai mult. În schimb, compania aeriană este obligată să probeze că pierderea zborului de legătură este datorată culpei pasagerului, întrucât, luând în considerare culoarele străbătute, durata

transferului, controlul pașapoartelor și de securitate din aeroport, acesta ar fi putut, în mod normal, să ajungă la zborul de legătură.

Din câte se poate constata, în jurisprudența Uniunii nu a fost lămurită până acum chestiunea privind condițiile în care un pasager are drept la compensație, în cazul în care pierde zborul de legătură și ajunge la destinația finală cu o întârziere prelungită, deși primul zbor sosește cu punctualitate sau cu o întârziere ne semnificativă și a fost respectat *Minimum Connection Time* (MCT) dintre cele două zboruri. Prin urmare, este necesară sesizarea Curții cu privire la această chestiune pe calea trimiterii preliminare.

2.

De asemenea, primul reclamant solicită, în temeiul articolului 8 alineatul (1) litera (b) și al articolului 9 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, compensarea costurilor hoteliere în cuantum de 265 de euro, a costurilor de transfer de la aeroport la hotel și înapoi în cuantum de 115,63 euro, costurile pentru hrană în cuantum de 9,50 euro și costurile pentru rezervarea redirecționării în cuantum de 871,90 euro, în total 1 262,03 euro.

a)

Dacă compania aeriană încalcă obligațiile prevăzute la articolele 8 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004, iar pasagerul se îngrijește el însuși de redirecționare, pe cheltuiala proprie, potrivit jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene, acesta are dreptul, în temeiul acestor dispoziții, la rambursarea respectivelor costuri. Nu este necesar ca pasagerul să se întemeieze în prealabil pe aceste dispoziții. El poate obține însă numai rambursarea sumelor care, date fiind împrejurările proprii fiecărei spețe, s- ar dovedi necesare, adecvate și rezonabile pentru a suplini neasigurarea redirecționării sau neacordarea asistenței pasagerului de către operatorul de transport aerian, chestiune care ține de competența instanței de trimitere (a se vedea Hotărârea Curții din 13 octombrie 2011, *Aurora Sousa Rodriguez/Air France*, C-83/10 [*omissis*]; Hotărârea din 31 ianuarie 2013, *McDonagh/Ryanair*, C-12/11 [*omissis*]; Hotărârea din 22 aprilie 2021, *WZ/Austrian Airlines*, C-826/19 [*omissis*], punctele 69 și 70).

b)

Potrivit articolului 6 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul zborurilor de peste 3 500 km și dacă se anticipează în mod rezonabil o posibilă întârziere a unui zbor de cel puțin patru ore, pasagerul are dreptul la masă și băuturi în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004. Potrivit articolului 6 alineatul (1) litera (c) punctul (ii) din Regulamentul nr. 261/2004, pasagerul are dreptul la cazare hotelieră și la transfer în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) literele (b) și (c) din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care se preconizează în mod rezonabil că ora de plecare este la cel puțin o zi după ora de plecare anunțată. Dacă întârzierea efectivă la plecare este de cel puțin cinci ore, pasagerul poate să aleagă, în temeiul

8



articolului 6 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004 și, în plus, al articolului 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, să îi fie rambursat prețul biletului. Întrucât, în speță, transportul întârziat a fost prevăzut abia pentru a doua zi, primul reclamant ar trebui să aibă dreptul la compensarea costurilor pentru hrană, transfer și hotel. În schimb, pentru întârzierile (la plecare), articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004 nu prevede dreptul la redirecționare cât mai repede posibil în sensul articolului 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004.

În opinia instanței, de la pronunțarea Hotărârii Sturgeon, această situație juridică este contrară principiului egalității de tratament. În hotărârea menționată mai sus, aplicând *mutatis mutandis* articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, Curtea a recunoscut pasagerilor afectați de o întârziere prelungită la sosire dreptul la compensație. În motivare, a arătat că situația anulării și situația întârzierii prelungite de trei ore sau mai mult sunt similare în toate privințele, punând în lumină în acest context principiul egalității de tratament (Hotărârea Curții din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții/Condor Flugdienst și alții, C-402/07 [*omissis*], punctul 60). Instanța consideră însă că pasagerii zborurilor cu întârziere prelungită trebuie să beneficieze de același tratament din toate punctele de vedere, în scopul respectării principiului egalității de tratament, nu doar în privința compensației prevăzute la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, ci și în privința asistenței și deservirii în conformitate cu articolele 8 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004. Astfel, situația pasagerilor al căror zbor a fost anulat și situația pasagerilor pentru al căror zbor se anticipează în mod rezonabil o sosire cu o întârziere de trei ore sau mai mult sunt comparabile din toate punctele de vedere, deoarece ambele categorii de pasageri suportă neplăceri comparabile.

Acest lucru este susținut de faptul că, în privința măsurilor rezonabile în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, în Hotărârea LE/Transportes Aereos Portugueses SA, C-74/19, Curtea a reținut, pentru cazul unei întârzieri prelungite a sosirii la destinație, pornind, printre altele, de la articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, „cerința unei redirecționări rezonabile, satisfăcătoare și cât mai repede posibil a pasagerilor afectați de o anulare sau de o întârziere prelungită a zborurilor” (a se vedea Hotărârea din 11 iunie 2020, LE/Transportes Aereos Portugueses SA, C-74/19, [*omissis*], punctul 58). Aceasta poate însemna că Curtea a intenționat să recunoască dreptul la redirecționare în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 și pasagerilor afectați de o întârziere prelungită previzibilă a sosirii la destinație.

c)

După ce reclamantii au pierdut zborul de legătură, iar pârâta nu le-a oferit redirecționare, în condițiile în care zborul ce putea fi rezervat și care era cel mai rapid posibil a fost abia un zbor din ziua următoare, este neîndoielnic că se putea prevedea în mod rezonabil că reclamantii vor ajunge la destinația finală cu o

întârziere prelungită de trei ore sau mai mult. În astfel de cazuri, în care se poate prevedea o sosire cu întârziere prelungită, operatorul efectiv de transport aerian ar trebui să fie obligat nu doar în temeiul articolului 6 din Regulamentul 261/2004, ci și cu aplicarea *mutatis mutandis* a articolului 5 alineatul (1) litera (a) și a articolului 8 alineatul (1) litera (b) să le ofere reclamanților o redirecționare cât mai repede posibil și satisfăcătoare, iar în cazul nerespectării acestei obligații, să le compenseze costurile suportate pentru redirecționare.

Din câte se poate constata, nici această chestiune nu a fost clarificată (definitiv) în jurisprudența Uniunii, motiv pentru care se impune sesizarea Curții de Justiție a Uniunii Europene cu o cerere preliminară.

[*omissis*]