

Cauza C-20/24 [Cymdek]ⁱ

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

12 ianuarie 2024

Instanța de trimitere:

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie
(Polonia)

Data deciziei de trimitere:

24 noiembrie 2023

Reclamanți:

M1.R.

M2.R.

Pârât:

AAA sp. z o.o.

Referință I C 1222/22

ORDONANȚĂ

24 noiembrie 2023

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie w I Wydziale
Cywilnym (Tribunalul Districtual al orașului Varșovia din Varșovia, Polonia),
Secția I Civilă] [omissis]După ce a examinat, în ședința desfășurată în camera de consiliu la 24 noiembrie
2023 la Varșovia, cauza **M1.R.** și **M2.R.**împotriva **AAA sp. z o.o., cu sediul la W.,**

privind obligarea la plată

ⁱ Prezentei cauze i s-a atribuit un nume fictiv, care nu corespunde numelui real al niciunei părți din procedură.

dispune:

I. adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarele întrebări preliminare:

1. În sensul articolului 2 litera (g) 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, cartea de îmbarcare a unui pasager poate constitui o altă dovadă că rezervarea a fost acceptată și înregistrată de transportatorul aerian sau de către tour operator?
2. În sensul articolului 3 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie să se considere că pasagerii care dețin o carte de îmbarcare pentru un anumit zbor, în situația în care nu există dovada unor împrejurări excepționale determinate, dispun de o rezervare confirmată pentru zborul respectiv?
3. În sensul articolului 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, revine pasagerului sarcina de a dovedi că a plătit zborul sau, dimpotrivă, operatorul de transport trebuie să dovedească, pentru a se exonera de răspundere, că pasagerul a călătorit gratuit sau la un tarif redus?
4. Articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, atunci când un pasager a cumpărat un pachet de servicii turistice de la un tour operator, iar acesta din urmă a plătit zborul operatorului de transport, zborul are caracter oneros?
5. Articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, în cazul în care un terț achiziționează un pachet de servicii pentru pasageri, în cadrul căruia tour operatorul plătește operatorului de transport care oferă zboruri charter o remunerație în conformitate cu condițiile pieței, pasagerii în cauză nu sunt pasageri care călătoresc „la un tarif redus”, indiferent de acordurile încheiate între terț și pasageri?

II. [omissis] suspendă judecarea cauzei până când Curtea de Justiție a Uniunii Europene va fi răspuns la întrebările preliminare.

Cerere de decizie preliminară

1. Desemnarea instanței și a părților

1. Instanța de trimitere: Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie, I Wydział Cywilny (Tribunalul Districtual al Orașului Varșovia, Secția 1 civilă *[omissis]*)
2. Reclamanți: M1.R. *[omissis]*, M2.R. *[omissis]*,
3. *[omissis]*
4. Pârât: [AAA] sp. z o. o. *[omissis]*
5. *[omissis]*

2. Obiectul litigiului și situația de fapt relevantă

1. [AAA]] sp. z o.o., cu sediul la W., este un operator de transport aerian care oferă zboruri charter (denumit în continuare „operatorul de transport”).
2. [BBB] sp. z o.o., cu sediul la W., este un tour operator care oferă consumatorilor pachetele de servicii de călătorie și servicii de călătorie asociate (denumit în continuare „tour operatorul”).
3. Operatorul de transport a prezentat o ofertă, iar ulterior a încheiat un contract cu tour operatorul, în temeiul căruia a furnizat tour operatorului zboruri specifice la date specifice, pentru care tour operatorul a vândut ulterior bilete unor pasageri. Tour operatorul a plătit zborurile operatorului de transport.
4. Reclamanții M1.R. și M2.R. au participat la un pachet de servicii turistice care consta în special în zborul cu numărul ENT 7346 cu plecare din Tenerife (Spania) cu destinația Varșovia (Polonia), la 20 mai 2021, efectuat de operatorul de transport.
5. Contractul privind organizarea pachetului de servicii pentru călătorii a fost încheiat între [CCC] sp. z o.o. (în numele, printre altele, al reclamanților și al altor participanți) și tour operator.
6. Operatorul de transport a efectuat zborul în cauză cu o întârziere la sosire de peste 22 de ore.
7. Reclamanții au prezentat drept dovadă a calității lor procesuale active pentru a solicita despăgubiri pentru zborul întârziat, printre altele, copii

ale cărților de îmbarcare pentru zborul sus-menționat, pe care era indicat operatorul de transport.

8. Operatorul de transport a refuzat să îi despăgubească pe reclamânți pentru zborul întârziat, subliniind că nu au reușit să dovedească faptul că au avut o rezervare confirmată și „plătită” pentru zborul în discuție.
9. Într-o serie de decizii, Sąd Okręgowy w Warszawie (Tribunalul Regional din Varșovia, Polonia) a subscris la argumentele operatorului de transport și a considerat că o carte de îmbarcare constituie dovada prezentării la înregistrare, însă nu dovada deținerii unei rezervări confirmate și „plătite”.
10. În schimb, pasagerii consideră că, prin prezentarea cărților de îmbarcare care le-au fost eliberate, au dovedit că dispuneau de o rezervare confirmată, în măsura în care, în caz contrar, cărțile de îmbarcare nu le-ar fi fost eliberate. Aceștia susțin în același timp că nu le revine sarcina de a demonstra că rezervarea a fost „plătită”, ci că revine operatorului de transport sarcina de a dovedi că au călătorit gratuit.
11. Reclamânții afirmă în orice caz că, dacă operatorul de transport a primit o plată de la tour operator pentru executarea zborului, iar tour operatorul a primit din partea [CCC] sp. z o.o., care a finanțat pachetul de servicii turistice al reclamânților, o plată pentru respectiva călătorie care cuprindea printre altele zborul asigurat de operatorul de transport, atunci reclamânții nu au călătorit gratuit. Pe de altă parte, este lipsit de relevanță, în raport cu articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, dacă zborul a fost plătit de pasageri sau de un terț (în măsura în care nu este vorba despre operatorul de transport).
12. La rândul său, operatorul de transport arată că, în măsura în care reclamânții au participat la o călătorie finanțată de [CCC] sp. z o.o. în condiții preferențiale, aceștia au călătorit „gratuit sau la un tarif redus” în sensul articolului 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 și, prin urmare, nu au dreptul la o compensație.

3. Conținutul dispozițiilor naționale ar putea fi aplicabile în speță.

Ustawa z dnia 23 kwietnia 1964 r. Kodeks cywilny (Legea din 23 aprilie 1964 privind Codul civil, Dz. U. din 2023, poziția 1610, versiune codificată):

Articolul 6

„Sarcina probei revine părții care dorește să se prevaleze de aceasta.”

Ustawa z dnia 17 listopada 1964 r. Kodeks postępowania cywilnego (Legea din 17 noiembrie 1964 privind Codul de procedură civilă, Dz. U. din 2023, poziția 1550, versiune codificată):

Articolul 231

„Instanța poate considera că faptele pertinente pentru soluționarea litigiului sunt dovedite atunci când o astfel de concluzie poate fi dedusă din alte fapte stabilite (prezumție de fapt).”

4. Dispozițiile de drept al Uniunii care fac obiectul întrebărilor preliminare

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):

Considerentele (1) și (5) din Regulamentul nr. 261/2004:

- „(1) Măsurile adoptate de [Uniune] în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor. De asemenea, ar trebui să se ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.”
- (5) „Dat fiind faptul că distincția dintre serviciile aeriene regulate și neregulate tinde să se reducă, această protecție ar trebui să se aplice nu numai pasagerilor de pe zborurile regulate, ci și celor de pe zborurile neregulate, inclusiv cele incluse în pachetele de servicii turistice”.

Articolul 2 litera (g):

„În înțelesul prezentului regulament [...]

«rezervare» înseamnă că pasagerul posedă un bilet sau un alt document doveditor, care indică faptul că rezervarea a fost acceptată și înregistrată de operatorul de transport aerian sau de tour operator.”

Articolul 2 alineatul (3) litera (a):

„Prezentul regulament se aplică [...] sub rezerva ca pasagerii [...] să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și, cu excepția cazului de anulare menționat în articolul 5, să se prezinte personal pentru înregistrare [...] în condițiile stipulate și la ora indicată în prealabil și în scris (inclusiv prin mijloace electronice) de către operatorul de transport aerian, tour operator sau un agent de voiaj autorizat sau, în cazul în care ora nu este indicată [...] nu mai târziu de 45 de minute înaintea orei de plecare publicate”.

Articolul 3 alineatul (3):

„Prezentul regulament nu se aplică pasagerilor care călătoresc gratuit sau la un tarif redus, care nu este disponibil direct sau indirect publicului. Cu toate acestea, prezentul regulament se aplică pasagerilor care posedă bilete emise de un operator de transport aerian sau un tour operator în cadrul unui program de fidelizare a clientelei sau al unui alt program comercial.”

4. Jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene relevantă în ceea ce privește obiectul întrebărilor preliminare

1. Hotărârea Curții din 21 decembrie 2021, Azurair și alții, C- 146/20, C- 188/20, C- 196/20 și C- 270/20, EU:C:2021:1038)

„Articolul 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 trebuie interpretat în sensul că pasagerul dispune de o «rezervare confirmată», în sensul acestei dispoziții, atunci când tour operatorul transmite acestui pasager, cu care are o relație contractuală, un «alt document doveditor», în sensul articolului 2 litera (g) din acest regulament, care conține o promisiune de a-l transporta cu un zbor determinat, individualizat prin indicarea locurilor și a orelor de plecare și de sosire, precum și a numărului de zbor, iar aceasta chiar și în ipoteza în care acest tour operator nu ar fi primit o confirmare din partea operatorului de transport aerian în cauză cu privire la orele de plecare și de sosire ale acestui zbor.”

1. Hotărârea Curții din 26 martie 2020, Primera Air Scandinavia (C-215/18, EU:C:2020:235)

„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 trebuie interpretat în sensul că un pasager al unui zbor cu o întârziere de trei ore sau mai mult poate introduce o acțiune în despăgubire în temeiul articolelor 6 și 7 din acest regulament împotriva operatorului efectiv de transport aerian, chiar dacă acest pasager și acest operator de transport aerian nu au încheiat un contract între ei, iar zborul în cauză face parte dintr-un pachet de servicii turistice care intră sub incidența Directivei 90/314/CEE a Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite.”

2. Ordonanța Curții din 11 octombrie 2021, Vueling Airlines (C- 686/20, EU:C:2021:859, punctele 27 și 28).

„Trebuie precizat [...] că articolul 2 din Regulamentul nr. 261/2004 definește la litera (f) noțiunea de „bilet” ca fiind „un document valabil care dă dreptul la transport, sau echivalentul acestuia sub o altă formă, inclusiv sub formă electronică, emis sau autorizat de către operatorul de transport aerian sau de agentul autorizat al acestuia”. Din articolul 2 litera (g) din Regulamentul nr. 261/2004 reiese în plus că faptul că pasagerul dispune de un bilet poate constitui dovada că rezervarea a fost acceptată și înregistrată de operatorul de transport aerian. [...] Rezultă că noțiunea de „bilet”, care este o noțiune autonomă de drept al Uniunii, este definită în sens larg în Regulamentul nr. 261/2004 și cuprinde fiecare element material și imaterial care conferă pasagerului un drept de transport. Trebuie adăugat că o interpretare restrictivă a acestei noțiuni ar avea ca efect să diminueze sensibil protecția acordată pasagerilor în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 și, prin urmare, ar fi contrară obiectivului acestuia, menționat în cuprinsul considerentului (1), care constă în a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor (a se vedea prin analogie Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punctul 23).

3. Ordonanța Curții din 24 octombrie 2019, easyJet Airline (C- 756/18, EU:C:2019:902)

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, și în special articolul 3 alineatul (2) litera (a) din acesta, trebuie interpretat în sensul că pasagerilor unui zbor care ajung la destinație cu o întârziere egală sau mai mare de trei ore și care au o rezervare confirmată pentru acest zbor nu li se poate refuza compensația în temeiul acestui regulament pentru simplul motiv că, cu ocazia cererii lor de compensație, nu au dovedit prezența lor la înregistrarea pentru zborul respectiv, în special prin intermediul cărții de îmbarcare, cu excepția cazului în care se demonstrează că acești pasageri nu au fost transportați cu zborul întârziat în discuție, aspect a cărui verificare revine instanței naționale.

5. Relevanța cauzei pentru dreptul Uniunii Europene

Reclamanții solicită despăgubiri pentru zborul întârziat, în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c) și cu articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004. Aprecierea cererii reclamanților depinde de interpretarea dreptului Uniunii Europene.

6. Îndoieli cu privire la aspecte juridice, exprimate de instanța națională, și importanța acestora pentru soluționarea cauzei aflate pe rolul său

1. Instanța de trimitere are îndoieli cu privire la următoarele aspecte:
 - a. dacă, în situația de fapt stabilită, prezentarea unei cărți de îmbarcare de către un pasager constituie un alt document doveditor care indică faptul că rezervarea a fost acceptată și înregistrată de operatorul de transport aerian sau de tour operator,
 - b. dacă respectiva calitate procesuală activă a pasagerului este condiționată de dovada furnizată de acesta din urmă că a călătorit în schimbul unei remunerații, iar nu cu tarif redus,
 - c. dacă zborul în cauză, care a fost plătit de tour operator (nu s-a dovedit că reclamantii au efectuat ei înșiși plata sau în ce măsură au efectuat plata), era gratuit sau dacă îi era aplicabil un tarif redus care nu era disponibil publicului în sensul Regulamentului nr. 261/2004.
2. Instanța de trimitere a luat cunoștință de Hotărârea Curții din 21 decembrie 2021, Azurair și alții (C- 146/20, C- 188/20, C- 196/20 și C- 270/20, EU:C:2021:1038). Deși această hotărâre tratează probleme similare, ea nu răspunde la întrebările instanței naționale cu privire la aspectul dacă dreptul Uniunii permite, în situația descrisă de această instanță, prezentarea altor dovezi care să indice că pasagerul dispune de o rezervare confirmată pentru zborul în cauză, atunci când cartea de îmbarcare prezentată nu conține toate elementele menționate în hotărârea menționată, precum ora de sosire a zborului.
3. Din modul de redactare a articolului 3 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 reiese că acest regulament nu se aplică decât dacă, pe de o parte, pasagerii dispun de o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și, pe de altă parte, se prezintă la înregistrare în termenele prevăzute de această dispoziție.
3. Din modul de redactare a articolului 3 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 rezultă că acest regulament se aplică numai dacă, pe de o parte, pasagerii dispun de o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și, pe de altă parte, se prezintă la înregistrare în termenele prevăzute la această dispoziție.
4. Din împrejurările speței rezultă că pasagerii au primit cărți de îmbarcare, s-au prezentat la timp la înregistrare și au luat zborul în discuție, ceea ce operatorul de transport recunoaște, dar nu au prezentat un document care să conștie într-o rezervare confirmată a unui zbor.

5. Operatorul de transport consideră că este necesar să se interpreteze în mod restrictiv condițiile prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004 și subliniază că, în lumina jurisprudenței Curții (Hotărârea C-756/18), deși prezența unui pasager la înregistrare poate fi prezumată în temeiul faptului că dispune de o rezervare confirmată pentru zborul respectiv, nu se poate prezuma că un pasager dispune de o rezervare confirmată pentru un zbor în temeiul faptului că s-a prezentat pentru zbor (după cum atestă cartea de îmbarcare). Această poziție, deși respinsă de jurisprudența instanței de trimitere, este împărtășită însă de anumite complete ale unor instanțe de apel.
6. Instanța de trimitere dorește totuși să sublinieze că, în speță, cartea de îmbarcare este eliberată pasagerului titular al unei rezervări confirmate pentru zborul respectiv (iar nu unei persoane la întâmplare) după înregistrare și că, în cazul unei înregistrări online, trebuie indicat numărul biletului sau al rezervării, astfel încât, potrivit instanței de trimitere, rezultă că respectiva carte de îmbarcare constituie de asemenea un alt document doveditor care indică faptul că rezervarea a fost acceptată și înregistrată de operatorul de transport aerian sau de tour operator. Astfel, nu există un alt mijloc rațional (cu excepția anumitor situații anormale și dificil de imaginat, a căror realitate ar trebui, în orice caz, să fie dovedită de operatorul de transport, iar nu de pasager) pentru a explica modul în care pasagerul în cauză ar putea obține o carte de îmbarcare dacă nu dispune de o rezervare. Probabilitatea ca un pasager titular al unei rezervări să nu se prezinte pentru zbor este mult mai mare și Curtea a admis totuși în acest context că prezența unui pasager la înregistrare poate fi prezumată în temeiul faptului că dispune de o rezervare.
7. În plus, pârâtul (precum și anumite complete ale unor instanțe de apel) deduce din faptul că pasagerul nu a dovedit că dispunea de o rezervare confirmată pentru zbor că este imposibil să se verifice dacă zborul a fost plătit de pasager și arată că Regulamentul nr. 261/2004 nu se aplică pasagerilor care călătoresc gratuit sau la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului [articolul 3 alineatul (3) din regulamentul menționat].
8. Cu toate acestea, s-ar părea că îi revine pârâtului, care deduce efecte juridice favorabile lui din afirmația potrivit căreia zborul era gratuit, sarcina de a dovedi acest fapt, în timp ce pasagerii sunt obligați să demonstreze că dispuneau de o „rezervare confirmată”, iar nu de o rezervare „plătită” și confirmată, astfel cum sugerează pârâtul (această poziție este împărtășită de anumite complete ale unor instanțe de apel).
9. Trebuie observat de asemenea că, în cazul circuitelor turistice, tour operatorul este cel care este obligat prin contractul de transport încheiat cu operatorul de transport aerian și că tour operatorul este cel

care plătește zborul. În ceea ce îi privește, pasagerii plătesc călătoria, iar nu zborul. Astfel, dacă o călătorie care a fost plătită (fie direct de pasageri, fie de o altă entitate în numele lor) cuprinde un zbor (plătit operatorului de transport de către tour operator), pasagerii în cauză nu sunt pasageri care călătoresc „gratuit”.

10. Instanța de trimitere are de asemenea îndoieli cu privire la interpretarea noțiunii de pasageri care călătoresc „la un tarif redus, care nu este disponibil direct sau indirect publicului”, prevăzută la articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004: în cazul unei reduceri oferite pasagerului de către operatorul de transport (punct de vedere pe care instanța de trimitere este dispusă să îl adopte) sau această dispoziție se referă și la o situație în care operatorul de transport primește o remunerație în conformitate cu condițiile pieței de la tour operator, dar acesta din urmă sau o altă entitate permite pasagerilor să participe la pachetul de servicii pentru călătorii în condiții preferențiale? Această din urmă poziție pare contrară obiectivului regulamentului și dificil de aplicat în practică din cauza lipsei unor criterii care să permită stabilirea a ceea ce constituie condiții preferențiale de participare la un pachet de servicii turistice.
11. Instanța de trimitere consideră că interpretarea propusă de operatorul de transport și anumite complete ale instanței de apel este incompatibilă cu obiectivul și cu modul de redactare a Regulamentului nr. 261/2004, care prevede în mod expres, în considerentul (5), că pasagerii zborurilor neregulate, inclusiv zborurile care fac parte din circuite turistice, care au posibilități limitate de a dovedi plata zborului de către un terț, sunt de asemenea protejați.
12. *[omissis]*
13. Răspunsul Curții la întrebările adresate de instanța de trimitere și clarificarea îndoielilor formulate vor permite să se stabilească dacă operatorul de transport pârât este obligat să plătească despăgubiri pentru întârzierea zborului în litigiu și, în consecință, vor determina soluția litigiului.