

Cauza C-642/23

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

26 octombrie 2023

Instanța de trimitere:

Landgericht Düsseldorf (Germania)

Data deciziei de trimitere:

16 octombrie 2023

Reclamantă:

Flightright GmbH

Pârâtă:

Etihad Airways P.J.S.C.

Landgericht Düsseldorf (Tribunalul Regional din Düsseldorf, Germania)

Ordonanță

În litigiul

Flightright GmbH împotriva Etihad Airways P.J.S.C.,

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

la 16 octombrie 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, următoarele întrebări în vederea interpretării dreptului Uniunii:

1)

Articolul 8 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolul 7 alineatul (3) 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)] trebuie interpretat în sensul că există un acord scris efectiv al pasagerului pentru rambursarea costului biletului sub forma bonurilor de călătorie și a bonurilor valorice în cazul în care pasagerul își creează pe pagina de internet a companiei aeriene un cont electronic de client în care sunt transferate bonurile de călătorie și bonurile valorice, fără ca el să fi confirmat prin semnătură olografă consimțământul pentru acest tip de rambursare?

2)

În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: pasagerul își poate retrage acordul dat în mod efectiv pentru rambursarea costurilor biletului sub formă de bonuri de călătorie și de bonuri valorice și poate solicita executarea prin plata în bani dacă ulterior compania aeriană nu înscrie în contul de client bonurile de călătorie și bonurile valorice promise?

Motive:

I.

Cedenta avea o rezervare confirmată pentru zborul care urma să fie efectuat de pârâtă la 7 septembrie 2020 de la Düsseldorf, via Abu Dhabi (zborul nr. EY24), cu destinația Brisbane – Queensland (zborul nr. EY484). Rezervarea conținea un așa-numit *Open-Return-Ticket* (cu alte cuvinte, pentru data zborului de întoarcere nu exista o rezervare exactă). Zborul nr. EY24, care urma să fie efectuat de pârâtă, a fost însă anulat. Prețul total plătit de fiecare pasager pentru zborurile dus și întors a fost de 1 189,00 euro. Cedenta a plătit această sumă operatorului de turism „free4Travel”.

După ce operatorul de turism și-a declarat insolvența în luna iulie 2020 și nu a rambursat costurile biletului, tatăl cedentei s-a adresat pârâtei în numele cedentei. Aceasta i-a oferit posibilitatea de a modifica formal rezervarea zborurilor pentru a genera un nou cod IATA. El a declarat că este de acord. Apoi, tatăl cedentei a vorbit din nou la telefon cu un angajat al serviciului pentru clienți al pârâtei care i-a promis că se va genera un bon valoric de mile de zbor ce pot fi folosite pentru un zbor Etihad echivalent cuantumului plății efectuate (cu o valabilitate de doi ani),

că se vor credita suplimentar mile de zbor în valoare de 400,00 dolari americani, precum și că se va genera un bon valoric suplimentar „Etihad Guest” de 5 000 de mile. În acest scop, fiecare călător trebuia să creeze un cont Etihad corespunzător pentru credit, ceea ce s-a și întâmplat. Pasagerului care călătorea cu cedenta i s-au creditat apoi plățile promise, dar nu și cedentei.

Prin scrisoarea din 16 martie 2021, reclamanta a comunicat pârâtei în numele tatălui cedentei și în numele pasagerului care călătorea cu cedenta în cadrul aceleiași rezervări, indicând codul de rezervare, că aceștia își exercită dreptul prevăzut la articolul 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 și a solicitat rambursarea integrală, în termen de șapte zile, a costurilor biletului pentru toate părțile de călătorie neefectuate.

Prin scrisoarea din 13 august 2021, cedenta a declarat „cu titlu preventiv” că „dorește rambursarea costurilor biletului în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) prima liniuță din Regulamentul (CE) nr. 261/2004” și că își cedează „din nou companiei Flightright GmbH (reclamanta din speță) drepturile la rambursare deținute”.

Prin prezenta acțiune, reclamanta solicită în temeiul dreptului care i-a fost cedat rambursarea prețului integral al biletului.

Pârâta contestă calitatea procesuală activă a reclamantei.

Amtsgericht (tribunal districtual) a respins acțiunea pentru motivul că reclamanta poate solicita cel mult o compensație pentru costurile zborului dus, pe care nu le-a indicat însă în speță nici după ce instanța i-a cerut acest lucru.

Reclamanta a introdus în forma și în termenul corespunzător apel împotriva acestei hotărâri de fond.

În procedura de apel, ea solicită în prezent modificarea hotărârii din 29 aprilie 2022 [omissis] a Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) și obligarea pârâtei la plata către reclamantă a sumei de 1 189,00 euro și a dobânzilor aferente calculate cu 5 % în plus față de rata dobânzii legale începând cu 24 martie 2021.

Pârâta susține hotărârea de fond.

II.

Admiterea acțiunii depinde în mod determinant de întrebările formulate în dispozitiv.

În concret:

1.

Reclamanta ar putea avea un drept la rambursarea costurilor biletului în cuantum de 1 189,00 euro în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (a) și cu articolul 7 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004.

a) Potrivit articolului 5 și articolului 8 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004, în cazul anulării unui segment de zbor călătorul are în principiu dreptul la rambursarea costurilor biletului pentru părțile de călătorie neefectuate. În situația unei rezervări unitare, „părțile de călătorie” neefectuate includ, precum în speță, atât zborul dus, cât și zborul întors [*omissis*] a se vedea și Orientările interpretative ale Comisiei Europene din 10 iunie 2016, C(2016) 3502 final, secțiunea 4.b, și Orientările interpretative ale Comisiei Europene în contextul COVID-19 din 18 martie 2020, C(2020) 1830 final, secțiunea 3.2.c). Apoi, noțiunea de „călătorie” din sintagma „părți de călătorie” trebuie înțeleasă în sensul de „zbor” în accepțiunea Regulamentului (CE) nr. 261/2004. Noțiunea de „zbor” trebuie interpretată în sensul că reprezintă în esență o operațiune de transport aerian, fiind astfel, într- un anumit mod, o „unitate” a acestui transport, realizată de un operator de transport aerian care își stabilește itinerarul. În schimb, noțiunea de „călătorie” este legată de persoana pasagerului care își alege destinația și se deplasează către aceasta prin intermediul unor zboruri asigurate de operatori de transport aerian. O călătorie, care cuprinde în mod normal părțile „dus” și „întors”, este determinată înainte de toate de obiectivul personal și individual al deplasării (a se vedea Hotărârea Curții din 10 iulie 2008, C-173/07 [*omissis*]). Prin urmare, părțile de călătorie neefectuate ca urmare a anulării primei părți a zborului dus includ atât zborul dus pe următorul segment, cât și întregul zbor întors. Contrar opiniei Amtsgericht (tribunal districtual), este irelevant faptul că reclamanta nu a putut indica costurile aferente zborului dus. Dreptul invocat urmărește rambursarea costurilor integrale ale biletului, care se ridică în speță la 1 189,00 euro.

b) Există însă dubii dacă dreptul invocat trebuie refuzat integral pentru că cedenta, reprezentată de tatăl său, își exercitase față de pârâtă dreptul de opțiune privind rambursarea costurilor biletului în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) coroborat cu articolul 7 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 în sensul efectuării plății sub formă de bonuri valorice. Potrivit declarației martorului, cedenta și-a creat după consultarea pârâtei un cont de credit Etihad, în care urmau a fi înscrise un bon valoric cu mile de zbor în cuantumul valorii plății efectuate, mile de zbor suplimentare în valoare de 400,00 dolari americani, precum și suplimentar încă 5 000 de mile „Etihad Guest”. Acest cont a fost creat de ea însăși prin mijloace electronice pe pagina de internet a pârâtei. În această privință, se pune problema dacă crearea de către pasager a contului de credit Etihad, în care, după comunicarea și convenția corespunzătoare dintre pasager și operatorul efectiv de transport aerian, urmau a fi înscrise un bon valoric cu mile de zbor în cuantumul valorii plății efectuate, mile de zbor suplimentare în valoare de 400,00 dolari americani, precum și suplimentar încă 5 000 de mile „Etihad Guest”, trebuie considerată „acord scris” al pasagerului în sensul articolului 7 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 în cadrul unei interpretări autonome a acestei noțiuni în dreptul Uniunii sau dacă pentru acordul pasagerului

este necesară o semnătură olografă, astfel cum prevede de exemplu norma națională de la articolul 126 din BGB [bürgerliches Gesetzbuch, Codul civil german].

Astfel, în privința articolului 31 alineatele (2) și (3) din Convenția de la Montreal Curtea a statuat că acesta trebuie interpretat în sensul că nu se opune ca cerința privind forma scrisă să se considere îndeplinită atunci când un agent al transportatorului aerian, cu cunoștința pasagerului, redă în formă scrisă declarația de avarie fie în format hârtie, fie prin mijloace electronice, prin introducerea sa în sistemul informatic al acestui transportator, cu condiția ca acest pasager să poată verifica exactitatea textului reclamației, astfel cum este redată în formă scrisă și introdusă în acest sistem, și, dacă este cazul, să o modifice sau să o completeze sau chiar să o înlocuiască, înainte de expirarea termenului prevăzut la articolul 31 alineatul (2) din Convenția de la Montreal (a se vedea Hotărârea Curții din 12 aprilie 2018, C-258/16, punctul 47). Rezultă că nu se cere semnătura olografă. Până în prezent nu s-a clarificat însă dacă această interpretare extinsă poate fi transpusă în cazul Regulamentului (CE) nr. 261/2004.

2.

În cazul în care la prima întrebare se răspunde în sensul că pentru „acordul scris” nu este necesară semnătura olografă a pasagerului, fiind suficientă crearea de către acesta a unui cont de utilizator pentru primirea bonurilor valorice, se ridică întrebarea dacă pasagerul își poate retrage dreptul de opțiune exercitat și poate solicita din nou rambursarea în bani a costurilor biletului atunci când, cum este cazul în speță, operatorul efectiv de transport aerian nu emite bonul valoric în pofida acordului corespunzător.

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 trimitere preliminară.

III.

[omissis]