HOTĂRÂREA CURȚII (Camera întâi)

21 decembrie 2021 *

„Trimitere preliminară – Transporturi aeriene – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor – Articolul 2 litera (l) – Articolul 5 alineatul (1) litera (c) – Rezervarea unui zbor prin intermediul unei platforme electronice – Devansarea orei de plecare a zborului de către operatorul efectiv de transport aerian – Calificare – Primire a informării privind devansarea zborului la o adresă electronică care nu aparține pasagerilor în cauză – Directiva 2000/31/CE – Comerț electronic – Articolul 11 – Prezumție de primire – Întinderea obligației de informare care revine operatorului efectiv de transport aerian”

În cauza C-263/20,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria), prin decizia din 26 mai 2020, primită de Curte la 15 iunie 2020, în procedura

Airhelp Limited

împotriva

Laudamotion GmbH,

CURTEA (Camera întâi),

compusă din domnul L. Bay Larsen, vicepreședintele Curții, îndeplinind funcția de președinte al Camerei întâi, și domnii J.-C. Bonichot și M. Safjan (raportor), judecători,

avocat general: domnul P. Pikamäe,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Airhelp Limited, de D. Stanonik și E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwälte;

– pentru Laudamotion GmbH, de M. Klemm, Rechtsanwalt;

* Limba de procedură: germana.

– pentru Comisia Europeană, de G. Braun și K. Simonsson, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 23 septembrie 2021,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 5 alineatul (1) litera (c) și a articolului 7 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), precum și a articolului 11 din Directiva 2000/31/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 8 iunie 2000 privind anumite aspecte juridice ale serviciilor societății informaționale, în special ale comerțului electronic, pe piața internă (Directiva privind comerțul electronic) (JO 2000, L 178, p. 1, Ediție specială, 13/vol. 29, p. 257).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Airhelp Limited, pe de o parte, și Laudamotion GmbH, pe de altă parte, în legătură cu refuzul acesteia din urmă de a despăgubi anumiți pasageri aerieni, în drepturile cărora s-a substituit Airhelp, ca urmare a devansării zborului lor.

Cadrul juridic

Regulamentul nr. 261/2004

3 Potrivit considerentelor (1), (7) și (12) ale Regulamentului 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.

[…]

(7) În scopul asigurării aplicării efective a prezentului regulament, obligațiile aferente rămân în sarcina operatorului efectiv de transport aerian care efectuează sau intenționează să efectueze un zbor fie cu o aeronavă aflată în proprietatea sa, pe baza unui contract de închiriere de tip aeronavă goală (*dry lease*) sau tip aeronavă cu echipaj (*wet lease*), fie în orice alt regim.

[…]

(12) Dificultățile și neplăcerile cauzate pasagerilor de anularea zborurilor ar trebui să fie minime. Acest obiectiv ar trebui atins prin informarea pasagerilor, de către transportatori, cu privire la anulări înaintea orei de plecare prevăzute și, în plus, prin oferirea de posibilități de redirecționare, astfel încât pasagerii să poată face alte rezervări. În cazul în care acest lucru

nu este posibil, operatorii de transport ar trebui să despăgubească pasagerii, cu excepția cazurilor în care anularea survine în circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate.”

4 Articolul 2 din acest regulament, intitulat „Definiții”, prevede:

„În înțelesul prezentului regulament:

[…]

(l) «anulare» înseamnă neefectuarea unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare.”

5 Articolul 5 din regulamentul menționat, intitulat „Anularea zborului”, prevede la alineatele (1) și (4):

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie:

(a) să li se ofere asistență de către operatorul efectiv de transport aerian în conformitate cu articolul 8;

(b) să li se ofere asistență de către operatorul efectiv de transport aerian în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (a) și articolul 9 alineatul (2), precum și, în eventualitatea unei redirecționări, în cazul în care ora de plecare anticipată a unui nou zbor este de cel puțin o zi după plecarea programată pentru zborul anulat, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);

(c) să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [cazului] în care intervine oricare din următoarele:
   (i) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută;
   (ii) în cazul în care sunt informați despre această anulare într-un termen cuprins între două săptămâni și șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirecționare care să le permită să plece cu cel mult două ore înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de patru ore după ora de sosire prevăzută;
   (iii) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirecționare care să le permită să plece cel târziu [a se citi «cel mai devreme»] cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută.

[…]

(4) Sarcina dovedirii faptului că pasagerul a fost într-adevăr informat despre anularea zborului, cu indicarea momentului precis, revine operatorului efectiv de transport aerian.”

6 Articolul 7 din același regulament, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede la alineatul (1):

„Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

(a) 250 de euro pentru toate zborurile de 1 500 de kilometri sau mai puțin;

[…]”

7 Articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la reparații”, prevede:

„În cazul în care un operator efectiv de transport aerian plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în conformitate cu prezentul regulament, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu dreptul intern aplicabil. În special, prezentul regulament nu limitează în niciun fel dreptul operatorului de transport aerian de a solicita o rambursare de la un operator de turism sau de la o altă persoană cu care operatorul efectiv de transport aerian a încheiat un contract. În mod similar, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului unui operator de turism sau al unei părți terțe, alta decât pasagerul, cu care operatorul efectiv de transport aerian a încheiat un contract, de a solicita o rambursare sau reparații operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu legislația aplicabilă în materie.”

Directiva 2000/31

8 Secțiunea 3, intitulată „Contracte încheiate prin mijloace electronice”, a capitolului II din Directiva 2000/31 cuprinde articolele 9-11 din această directivă. Articolul 11 din directiva menționată, intitulat „Lansarea comenzii”, prevede la alineatul (1):

„Statele membre veghează ca, exceptând cazul în care părțile care nu sunt consumatori convin altfel, atunci când destinatarul serviciilor lansează comanda prin mijloace tehnologice, să aplice următoarele principii:

– furnizorul de servicii trebuie să confirme primirea comenzii fără amânări nejustificate și prin mijloace electronice;

– comanda și confirmarea de primire se consideră primite atunci când părțile cărora le sunt adresate pot avea acces la ele.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

9 Doi pasageri aerieni au rezervat, prin intermediul unei platforme electronice de rezervare, un zbor între Palma de Mallorca (Spania) și Viena (Austria), asigurat de operatorul efectiv de transport aerian Laudamotion. Cu ocazia efectuării rezervării pe această platformă, pasagerii respectivi au furnizat adresele lor electronice private și numerele lor de telefon. Platforma menționată a efectuat rezervarea zborului în numele pasagerilor, la Laudamotion, generând o adresă electronică specifică pentru rezervarea respectivă. Această adresă era singura adresă de contact de care dispunea Laudamotion.

10 Plecarea zborului rezervat, prevăzută inițial pentru data de 14 iunie 2018 la ora 14.40, a fost devansată de operatorul efectiv de transport aerian la ora 8.25 în aceeași zi, devansarea cumulând mai mult de șase ore.

11 Airhelp, căreia cei doi pasageri i-au cedat eventualele lor drepturi la compensație în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, a formulat o acțiune la Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria). Aceasta a susținut că operatorul efectiv de transport aerian

datora suma totală de 500 de euro pentru cei doi pasageri, în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (a) din regulamentul menționat, ca urmare a devansării cu mai mult de șase ore a zborului respectiv, cu privire la care pasagerii fuseseră informați doar cu patru zile înainte de plecarea prevăzută, și anume la 10 iunie 2018, de platforma de rezervare.

12 Laudamotion a contestat temeinicia cererii formulate de Airhelp, pentru motivul că devansarea zborului în cauză ar fi fost comunicată în timp util, la 23 și la 29 mai 2018, la adresa electronică specifică furnizată de platforma de rezervare.

13 Întrucât Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat) a respins acțiunea formulată de Airhelp, aceasta a declarat apel împotriva hotărârii instanței respective la Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria), instanța de trimitere. Aceasta solicită să se stabilească în special dacă devansarea unui zbor constituie o „anulare", în sensul Regulamentului nr. 261/2004, și să se determine întinderea obligației de informare care revine operatorului efectiv de transport aerian.

14 În această privință, instanța de trimitere arată că împărtășește poziția Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) potrivit căreia devansarea semnificativă a unui zbor constituie o abandonare a programului inițial de zbor și, prin urmare, o „anulare" în sensul articolului 2 litera (l) din regulamentul menționat.

15 În ceea ce privește problema dacă pasagerii din litigiul principal au fost informați în mod corect despre devansarea zborului lor, instanța de trimitere arată că, în temeiul legislației austriece de transpunere a Directivei 2000/31, o prezumție de notificare se naște nu numai în situațiile prevăzute la articolul 11 alineatul (1) din această directivă, ci și în cazul unui simplu schimb de declarații prin poșta electronică. Aceasta ar însemna, într-o situație precum cea în discuție în litigiul principal, că se consideră că un pasager a fost informat despre devansarea zborului său atunci când declarația operatorului efectiv de transport aerian este accesibilă pasagerului respectiv. Instanța de trimitere ridică, prin urmare, problema dacă trebuie să aplice legislația națională, Directiva 2000/31 sau Regulamentul nr. 261/2004 pentru a stabili dacă pasagerii din litigiul principal au fost informați în mod corect despre devansarea zborului lor.

16 În aceste condiții, Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretate în sensul că pasagerul are dreptul la compensație în cazul în care ora de decolare a fost devansată de la ora 14.40 la ora 8.25 în aceeași zi?

2) Articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că examinarea aspectului dacă pasagerul a fost informat cu privire la anulare trebuie efectuată exclusiv în temeiul acestei dispoziții și se opune aplicării dreptului național privind notificarea comunicărilor, adoptat în scopul transpunerii [Directivei 2000/31] și care cuprinde o ficțiune de notificare?

3) Articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din Regulamentul nr. 261/2004 și articolul 11 din [Directiva 2000/31] trebuie interpretate în sensul că, în cazul rezervării unui zbor de către pasager [prin intermediul] unei platforme de rezervare, atunci când pasagerul a comunicat numărul său de telefon și adresa sa de e-mail, dar platforma de rezervare a transmis operatorului de transport aerian numărul de telefon și o adresă de e-mail generată în mod

automat de platforma de rezervare, notificarea informației privind devansarea zborului la adresa de e-mail generată în mod automat trebuie apreciată ca fiind o comunicare sau o notificare a informației privind devansarea [zborului] inclusiv atunci când platforma de rezervare nu transmite sau transmite cu întârziere pasagerului comunicarea operatorului de transport aerian?"

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

17 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 2 litera (l) și articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că un zbor este considerat anulat atunci când operatorul efectiv de transport aerian devansează acest zbor cu mai multe ore.

18 În această privință, trebuie arătat că noțiunea de „anulare" este definită la articolul 2 litera (l) din regulamentul menționat ca fiind „neefectuarea unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare".

19 Noțiunea de „zbor" nu este definită de regulamentul menționat. Cu toate acestea, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, un zbor constă în esență într-o „operațiune de transport aerian, fiind astfel, într-un fel, o «unitate» a acestui transport, realizată de un operator de transport aerian care își stabilește itinerarul" (Hotărârea din 4 iulie 2018, Wirth și alții, C-532/17, EU:C:2018:527, punctul 19, precum și jurisprudența citată).

20 În plus, Curtea a precizat, pe de o parte, că itinerarul constituie un element esențial al zborului, acesta din urmă fiind efectuat în conformitate cu o programare stabilită dinainte de operatorul de transport aerian (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 30).

21 Pe de altă parte, nu rezultă în niciun mod din definiția prevăzută la articolul 2 litera (l) din Regulamentul nr. 261/2004 că, dincolo de faptul că zborul prevăzut inițial nu a fost efectuat, „anularea" zborului respectiv, în sensul dispoziției menționate, ar impune adoptarea unei decizii explicite de anulare a acestuia (Hotărârea din 13 octombrie 2011, Sousa Rodríguez și alții, C-83/10, EU:C:2011:652, punctul 29).

22 Cu siguranță, articolul 2 litera (l) și articolul 5 alineatul (1) din acest regulament nu precizează soarta care trebuie rezervată devansării unui zbor. Totuși, potrivit unei jurisprudențe constante, interpretarea unei dispoziții de drept al Uniunii trebuie să țină seama de formularea acesteia, precum și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte această dispoziție (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 41, precum și jurisprudența citată).

23 În această privință, în ceea ce privește contextul în care se înscriu articolul 2 litera (l) și articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie arătat că acest regulament se referă la ipoteze de devansare a unui zbor în cadrul redirecționărilor prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (ii) și (iii) din regulamentul menționat. Astfel, această din urmă dispoziție prevede că operatorul efectiv de transport aerian este obligat să despăgubească pasagerul al cărui zbor a fost anulat, cu excepția cazului în care acest operator de transport îl informează despre anulare în

termenele prevăzute în respectiva dispoziție și oferă o redirecționare care permite pasagerului să plece cu cel mult una sau două ore, după caz, înainte de ora de plecare prevăzută, precum și să ajungă la destinația finală în mai puțin de patru sau, după caz, două ore după ora de sosire prevăzută inițial.

24 În consecință, legiuitorul Uniunii a recunoscut că o devansare semnificativă a unui zbor poate cauza pasagerilor neplăceri grave, la fel ca o întârziere a zborului, din moment ce o astfel de devansare conduce la pierderea posibilității acestora de a dispune în mod liber de timpul lor, precum și de a-și organiza călătoria sau șederea în funcție de așteptările lor.

25 Aceasta este în special situația unui pasager care, deși a luat toate măsurile de precauție necesare, nu este în măsură să se îmbarce în avion ca urmare a devansării zborului pe care l-a rezervat. Aceasta este situația și atunci când pasagerul se vede constrâns să se adapteze în mod semnificativ la noua oră de plecare a zborului său pentru a-l putea lua.

26 Pe de altă parte, trebuie amintit că obiectivul principal urmărit de Regulamentul nr. 261/2004 constă, după cum reiese în special din considerentul (1) al acestuia, în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor (Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 26 și jurisprudența citată).

27 Curtea a statuat astfel că, în conformitate cu acest obiectiv, dispozițiile care acordă drepturi pasagerilor aerieni trebuie interpretate în sens larg (Hotărârea din 22 aprilie 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punctul 61 și jurisprudența citată).

28 Astfel, întrucât Regulamentul nr. 261/2004 urmărește repararea, în mod standardizat și imediat, a diferitor prejudicii constituite de neplăcerile grave din transportul aerian de pasageri (Hotărârea din 3 septembrie 2020, Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, punctul 25 și jurisprudența citată) și având în vedere neplăcerile grave care pot fi cauzate pasagerilor în împrejurări precum cele menționate la punctul 24 din prezenta hotărâre, noțiunea de „anulare” trebuie interpretată în sensul că include situația în care un zbor face obiectul unei devansări semnificative.

29 În această privință, trebuie să se facă distincție între situațiile în care devansarea nu determină niciun efect sau are un efect neglijabil asupra posibilității pasagerilor aerieni de a dispune în mod liber de timpul lor și cele care dau naștere unor neplăceri grave ca urmare a devansării semnificative a unui zbor, astfel cum sunt descrise la punctele 24 și 25 din prezenta hotărâre.

30 Pentru a face distincție între o devansare semnificativă și o devansare neglijabilă a unui zbor, este necesar să se ia ca sursă de inspirație pragurile prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (ii) și (iii) din Regulamentul nr. 261/2004.

31 Trebuie subliniat că situația unei devansări diferă de cea a unei întârzieri, în cazul căreia Curtea a reținut că pasagerii dobândesc un drept la compensație atunci când suportă o pierdere de timp care este egală sau mai mare de trei ore față de durata care era prevăzută inițial de operatorul de transport (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 57), întrucât pasagerii trebuie să se mobilizeze pentru a fi în măsură să se îmbarce în avion ca urmare a devansării zborului rezervat. Această diferență reiese de asemenea din împrejurarea că legiuitorul Uniunii, la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004, acceptă întârzieri de mai puțin de două ore, în timp ce pentru devansări acestea nu pot depăși o oră.

32 Din articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din acest regulament reiese că orice devansare de o oră sau mai puțin poate exonera operatorul efectiv de transport aerian de obligația sa de a despăgubi pasagerul în temeiul articolului 7 din regulamentul menționat. Astfel, trebuie considerat că o devansare mai mare de o oră sau de o oră sau mai puțin constituie referința pentru a stabili dacă devansarea este semnificativă sau neglijabilă în vederea aplicării articolului 5 din același regulament.

33 Această interpretare respectă echilibrul dintre interesele pasagerilor aerieni și cele ale operatorilor efectivi de transport aerian pe care legiuitorul Uniunii l-a urmărit prin adoptarea Regulamentului nr. 261/2004 (a se vedea prin analogie Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 39, precum și jurisprudența citată).

34 Astfel, în același timp în care permite pasagerilor să fie despăgubiți pentru neplăceri grave suferite cu ocazia devansării semnificative a unui zbor, această interpretare scutește operatorii efectivi de transport aerian de obligația de a plăti o compensație atunci când aceștia informează pasagerii aerieni cu privire la devansarea zborului, în condițiile prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din regulamentul menționat.

35 Având în vedere cele ce precedă, este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 2 litera (l) și articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că un zbor este considerat „anulat” atunci când operatorul efectiv de transport aerian devansează acest zbor cu mai mult de o oră.

Cu privire la a doua întrebare

36 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă respectarea obligației de informare în timp util a pasagerului aerian cu privire la anularea zborului său trebuie să fie analizată exclusiv în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, iar nu în temeiul dreptului național care transpune articolul 11 din Directiva 2000/31, referitor la notificare în cadrul contractelor încheiate prin mijloace electronice.

37 În ceea ce privește, mai întâi, articolul 11 din Directiva 2000/31, acesta prevede la alineatul (1) că statele membre veghează ca, atunci când destinatarul serviciilor lansează comanda prin mijloace electronice, pe de o parte, furnizorul de servicii să „confirm[e] primirea comenzii fără amânări nejustificate și prin mijloace electronice” și, pe de altă parte, „comanda și confirmarea de primire [să fie] considerate primite atunci când părțile cărora le sunt adresate pot avea acces la ele”.

38 Aplicarea acestui articol 11 presupune ca furnizorul de servicii să dispună de modalitatea de a contacta direct destinatarul serviciului, care l-a comandat pe acesta prin mijloace electronice.

39 Or, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctul 23 din concluzii, informarea privind anularea unui zbor, în sensul articolului 5 din Regulamentul nr. 261/2004, nu constituie nici o „comandă”, nici o „confirmare de primire” în sensul articolului 11 din Directiva 2000/31, astfel încât o situație precum cea în discuție în litigiul principal nu intră în domeniul de aplicare material al acestui articol 11 din această directivă.

40 Apoi, în ceea ce privește dispoziția națională în discuție în litigiul principal, instanța de trimitere arată că aceasta depășește Directiva 2000/31 întrucât prezumția de primire prevăzută la articolul 11 alineatul (1) din această directivă se aplică nu numai „comenzilor” și „confirmărilor de primire”, ci și tuturor celorlalte documente electronice pertinente din punct de vedere juridic,

inclusiv documentelor referitoare la rezervarea zborurilor și la modificările acestei rezervări. Totuși, această dispoziție națională nu poate afecta condițiile de aplicare a dispozițiilor Regulamentului nr. 261/2004.

41 În această privință, trebuie arătat că articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că pasagerii al căror zbor a fost anulat au dreptul la o compensație, cu excepția cazului în care sunt informați despre această anulare în condițiile prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din acest regulament.

42 În acest context, trebuie subliniat că articolul 5 din regulamentul menționat prevede o condiție suplimentară în sarcina operatorului efectiv de transport aerian. Astfel, din alineatul (4) al acestui articol reiese că sarcina dovedirii faptului că pasagerul a fost informat despre anularea zborului, cu indicarea momentului precis, revine operatorului efectiv de transport aerian. Împrejurarea că această sarcină revine operatorului efectiv de transport aerian permite asigurarea nivelului înalt de protecție a pasagerilor care este menționat în considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004.

43 În speță, din situația de fapt din litigiul principal reiese că rezervarea a fost efectuată cu ajutorul unui intermediar. În prezența unui intermediar, articolul 5 alineatul (1) litera (c) din acest regulament se opune, în principiu, aplicării unei prezumții precum cea care decurge din dispozițiile naționale în discuție în litigiul principal, potrivit căreia se prezumă că se realizează o comunicare între prestatorul de servicii și destinatarul serviciului în cauză pentru a demonstra că pasagerului i-a fost efectuată comunicarea. Astfel, în cazul în care operatorul efectiv de transport aerian comunică numai cu intermediarul, acest lucru nu este suficient în sine pentru a considera că pasagerului i-a fost efectuată comunicarea.

44 Totuși, în cazul în care pasagerul autorizează în mod expres intermediarul să primească informarea transmisă de operatorul efectiv de transport aerian, iar această autorizație este cunoscută de operatorul de transport respectiv, este necesar să se considere că articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 nu se opune unei prezumții precum cea care decurge din legislația națională în discuție în litigiul principal.

45 Revine instanței de trimitere sarcina de a efectua verificarea acestor elemente în raport cu împrejurările din cauza principală.

46 Având în vedere cele ce precedă, este necesar să se răspundă la a doua întrebare că respectarea obligației de informare în timp util a pasagerului cu privire la anularea zborului său trebuie apreciată exclusiv în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 5 alineatul (4) din acest regulament.

Cu privire la a treia întrebare

47 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că se consideră că pasagerul aerian care a rezervat un zbor cu ajutorul unui intermediar a fost informat despre anularea acestui zbor atunci când operatorul efectiv de transport aerian a transmis informarea referitoare la anularea respectivă intermediarului menționat, cu ajutorul căruia a fost încheiat contractul de transport aerian cu pasagerul în cauză, cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută, fără ca acest intermediar să fi informat pasagerul despre anularea respectivă în termenul prevăzut de dispoziția menționată.

48 Această întrebare se întemeiază pe premisa potrivit căreia pasagerul nu a autorizat intermediarul să primească informarea transmisă de operatorul efectiv de transport aerian, în conformitate cu modalitățile indicate la punctul 44 din prezenta hotărâre.

49 Articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că, în cazul anulării unui zbor, pasagerii în cauză au dreptul la o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7 din acest regulament, cu excepția cazului în care sunt informați despre anularea zborului în condițiile prevăzute de această primă dispoziție.

50 Astfel cum s-a amintit la punctul 42 din prezenta hotărâre, articolul 5 alineatul (4) din regulamentul menționat prevede că revine operatorului efectiv de transport aerian sarcina dovedirii faptului că a informat la timp pasagerii despre anularea zborului în cauză.

51 Din modul de redactare clar al acestor dispoziții rezultă că, din moment ce operatorul efectiv de transport aerian nu este în măsură să dovedească faptul că pasagerul în cauză a fost informat despre anularea zborului său cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută, acesta este obligat să plătească o compensație în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004.

52 În această privință, Curtea a statuat deja că o astfel de interpretare este valabilă nu numai atunci când contractul de transport a fost încheiat direct între pasagerul respectiv și operatorul de transport aerian, ci și atunci când acest contract a fost încheiat prin intermediul unui terț, precum, la fel ca în cauza principală, o platformă online (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 mai 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punctul 26).

53 Astfel, după cum reiese atât din articolul 3 alineatul (5) din Regulamentul nr. 261/2004, cât și din considerentele (7) și (12) ale acestuia, operatorul efectiv de transport aerian care efectuează sau intenționează să efectueze un zbor este singurul obligat să despăgubească pasagerii ca urmare a încălcării obligațiilor care decurg din regulamentul menționat, printre care în special obligația de informare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din acesta (Hotărârea din 11 mai 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punctul 27).

54 Totuși, trebuie arătat că, astfel cum prevede articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care operatorul efectiv de transport aerian se achită de obligațiile care îi revin în temeiul regulamentului menționat, aceasta nu aduce atingere dreptului său de a pretinde compensații, în conformitate cu dreptul intern aplicabil, de la orice persoană, inclusiv părți terțe, care se află la originea încălcării de către acest operator de transport a obligațiilor sale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 mai 2017, Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, punctul 29 și jurisprudența citată).

55 Din moment ce acest articol menționează în mod explicit terții, rezultă că Regulamentul nr. 261/2004 nu condiționează dreptul operatorului efectiv de transport aerian de a solicita reparații de existența unui contract încheiat între acesta din urmă și intermediarul la care a apelat pasagerul aerian pentru a-și rezerva zborul.

56 Având în vedere cele ce precedă, este necesar să se răspundă la a treia întrebare că articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că se consideră că pasagerul aerian care a rezervat un zbor cu ajutorul unui intermediar nu a fost informat despre anularea acestui zbor atunci când, deși operatorul efectiv de transport aerian a transmis informarea referitoare la anularea respectivă intermediarului menționat, cu ajutorul

căruia a fost încheiat contractul de transport aerian cu pasagerul în cauză, cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută, acest intermediar nu a informat pasagerul despre anulare în termenul prevăzut de dispoziția menționată și același pasager nu l-a autorizat în mod expres pe același intermediar să primească informarea transmisă de operatorul efectiv de transport aerian.

Cu privire la cheltuielile de judecată

57 Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera întâi) declară:

1) **Articolul 2 litera (l) și articolul 5 alineatul (1) litera (c) 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 interpretate în sensul că un zbor este considerat „anulat” atunci când operatorul efectiv de transport aerian devansează acest zbor cu mai mult de o oră.**

2) **Respectarea obligației de informare în timp util a pasagerului cu privire la anularea zborului său trebuie apreciată exclusiv în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 5 alineatul (4) din acest regulament.**

3) **Articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că se consideră că pasagerul aerian care a rezervat un zbor cu ajutorul unui intermediar nu a fost informat despre anularea acestui zbor atunci când, deși operatorul efectiv de transport aerian a transmis informarea referitoare la anularea respectivă intermediarului menționat, cu ajutorul căruia a fost încheiat contractul de transport aerian cu pasagerul în cauză, cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută, acest intermediar nu a informat pasagerul despre anulare în termenul prevăzut de dispoziția menționată și același pasager nu l-a autorizat în mod expres pe același intermediar să primească informarea transmisă de operatorul efectiv de transport aerian.**

Semnături