Repertoriul jurisprudenței

ORDONANȚA CURȚII (Camera a noua)

12 noiembrie 2020*

„Trimitere preliminară – Articolul 99 din Regulamentul de procedură al Curții – Transport aerian – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor – Articolul 5 alineatul (1) litera (c) – Articolul 7 alineatul (1) – Drept la compensație – Întârziere prelungită la sosire – Zbor rezervat la un operator de transport aerian comunitar și compus din două zboruri efectuate de operatori de transport aerian diferiți cu plecare dintr-o țară terță și cu destinația un stat membru – Întârziere prelungită survenită cu ocazia primului zbor asigurat, în cadrul unui acord de partajare a codurilor, de un operator de transport aerian dintr-o țară terță – Acțiune în despăgubire intentată împotriva operatorului de transport comunitar”

În cauza C-367/20,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg, Germania), prin decizia din 4 august 2020, primită de Curte la 6 august 2020, în procedura

SP

împotriva

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

CURTEA (Camera a noua),

compusă din domnul D. Šváby (raportor), îndeplinind funcția de președinte de cameră, domnul S. Rodin și doamna K. Jürimäe, judecători,

avocat general: domnul P. Pikamäe,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere decizia luată, după ascultarea avocatului general, de a se pronunța prin ordonanță motivată, în conformitate cu articolul 99 din Regulamentul de procedură al Curții,

dă prezenta

* Limba de procedură: germana.

Ordonanță

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 3 alineatul (5), a articolului 5 alineatul (1) literele (b) și (c), precum și a articolului 7 alineatul (1) 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, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între un pasager, SP, pe de o parte, și un operator de transport aerian, KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (denumit în continuare „KLM”), pe de altă parte, în legătură cu refuzul acestuia din urmă de a achita o compensație acestui pasager, al cărui zbor cu legătură directă a avut o întârziere prelungită la sosire.

Cadrul juridic

3 Considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004 enunță:

„Măsurile adoptate de Comunitate 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.”

4 Articolul 2 literele (b) și (c) din acest regulament prevede:

„În înțelesul prezentului regulament:

[…]

(b) «operator efectiv de transport aerian» înseamnă un operator de transport aerian care execută sau intenționează să execute un zbor în temeiul unui contract cu un pasager sau în numele unei alte persoane, juridic[ă] sau fizic[ă], care a încheiat un contract cu pasagerul respectiv;

(c) «operator de transport comunitar» înseamnă un operator de transport aerian titular al unei licențe de funcționare valabil[e] acordat[e] de un stat membru, în conformitate cu dispozițiile din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind autorizarea operatorilor de transport aerian [(JO 1992, L 240, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 76)];”

5 Articolul 3 din regulamentul menționat, intitulat „Domeniu de aplicare”, prevede la alineatele (1) și (5):

„(1) Prezentul regulament se aplică:

[…]

(b) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul, exceptând cazurile în care aceștia au primit indemnizații sau compensații și au beneficiat de asistență în țara terță respectivă, în cazul în care operatorul de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar.

[…]

(5) Prezentul regulament se aplică tuturor operatorilor efectivi de transport aerian care asigură transportul pasagerilor menționați la alineatele (1) și (2). În cazul în care un operator efectiv de transport aerian care nu are un contract cu pasagerul își execută obligațiile în conformitate cu prezentul regulament, atunci se consideră că acesta acționează astfel în numele persoanei care are un contract cu pasagerul respectiv."

6 Articolul 5 alineatul (1) litera (c) din același regulament prevede:

„În cazul anulării unui zbor, pasageri[i] în cauză trebuie:

[…]

(c) să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția 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 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."

7 Articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 are următorul cuprins:

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

[…]

(c) 600 [de euro] pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

[…]"

8 Articolul 13 din acest regulament prevede:

„În cazul în care un operator 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 tour operator sau de la o altă persoană cu care operatorul 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 tour operator sau al unei părți terțe, alta decât pasagerul, cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract, de a solicita o rambursare sau reparații operatorului de transport aerian, în conformitate cu legislația aplicabilă în materie."

Litigiul principal și întrebarea preliminară

9 SP a efectuat o rezervare, care a fost confirmată, pentru un zbor prevăzut la 8 iunie 2019 și care făcea legătura între New York (Statele Unite) și Hamburg (Germania) prin Amsterdam (Țările de Jos).

10 În cadrul acestui zbor cu legătură care a condus la o rezervare unică la KLM, „operator de transport comunitar”, în sensul articolului 2 litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, zborul care făcea legătura între New York și Amsterdam, operat în cadrul unui acord de partajare a codurilor de către Delta Airlines, operator de transport stabilit într-o țară terță, a înregistrat o întârziere la sosire astfel încât corespondența prevăzută cu zborul care făcea legătura între Amsterdam și Hamburg nu a mai putut fi asigurată pentru pasagerii în cauză, ceea ce a însemnat că SP a ajuns la destinația finală cu o întârziere de peste trei ore.

11 Dat fiind refuzul KLM de a-i plăti compensația prevăzută la articolul 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, SP a sesizat instanța de trimitere, Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg, Germania).

12 Având îndoieli cu privire la aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 la zborul în cauză în pofida interpretării reținute de Curte în Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborate cu articolul 3 alineatul (5) din acesta trebuie interpretate în sensul că, în cazul unui zbor cu legătură directă, alcătuit din două zboruri și care a făcut obiectul unei rezervări unice, cu plecare de pe un aeroport situat în afara teritoriului oricărui stat membru (într-o țară terță) și cu destinația un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru prin aeroportul din alt [stat membru], un pasager afectat la destinația finală de o întârziere de trei ore sau mai mult, care își are originea în primul segment de zbor, asigurat, în conformitate cu un acord de partajare a codurilor, de un operator de transport stabilit într-o țară terță, își poate îndrepta acțiunea în despăgubire în temeiul acestui regulament împotriva operatorului de transport aerian comunitar la care a fost rezervat zborul în totalitatea sa și care a efectuat numai al doilea segment de zbor?”

Cu privire la întrebarea preliminară

13 Potrivit articolului 99 din Regulamentul de procedură al Curții, aceasta din urmă poate oricând să decidă, la propunerea judecătorului raportor și după ascultarea avocatului general, să se pronunțe prin ordonanță motivată atunci când, printre altele, răspunsul la întrebarea formulată cu titlu preliminar nu lasă loc niciunei îndoieli rezonabile.

14 Aceasta fiind situația în prezenta cauză, trebuie să se facă aplicarea acestei dispoziții.

15 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborate cu articolul 3 alineatul (1) litera (b) și alineatul (5) din acest regulament trebuie interpretate în sensul că, în cazul unui zbor cu legătură directă, alcătuit din două zboruri și care a făcut obiectul unei rezervări unice, cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unei țări terțe și cu destinația un aeroport situat într-un stat membru prin aeroportul din alt stat membru, un pasager afectat la destinația finală de o întârziere de cel puțin trei ore, care își are originea în primul zbor, asigurat, în conformitate cu un acord de partajare a codurilor, de un operator de transport stabilit într-o țară terță, poate intenta acțiunea în despăgubire în temeiul acestui regulament împotriva operatorului de transport comunitar care a efectuat cel de al doilea zbor.

16 Răspunsul la această întrebare presupune, într-o primă etapă, să se stabilească dacă Regulamentul nr. 261/2004 este aplicabil unui astfel de zbor.

17 În această privință, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, acesta se aplică, printre altele, pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică Tratatul FUE, exceptând cazurile în care aceștia au primit indemnizații sau compensații și au beneficiat de asistență în țara terță respectivă, în cazul în care operatorul de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar.

18 Rezultă că aplicarea Regulamentului nr. 261/2004 unei situații precum cea vizată de această dispoziție presupune îndeplinirea a trei condiții, și anume, în primul rând, să fie în discuție un zbor cu plecare de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, în al doilea rând, ca acest zbor să fie efectuat de un operator efectiv de transport aerian comunitar, și anume, în conformitate cu articolul 2 litera (c) din acest regulament, un operator de transport aerian titular al unei licențe de funcționare valabile acordate de un stat membru, și, în al treilea rând, ca pasagerul în cauză să nu fi beneficiat în țara terță de plecare de indemnizații sau compensații ori de asistență (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iunie 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 33).

19 În ceea ce privește prima dintre aceste condiții, Curtea a avut ocazia să precizeze că un zbor cu una sau cu mai multe legături directe care a făcut obiectul unei rezervări unice constituie un ansamblu în vederea aplicării dreptului la compensație al pasagerilor prevăzut de Regulamentul nr. 261/2004, ceea ce înseamnă că aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 va fi apreciată în raport cu locul de plecare inițial și cu destinația finală a acestuia (Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punctul 16 și jurisprudența citată).

20 Astfel, un zbor cu legătură directă precum cel în discuție în litigiul principal, despre care instanța de trimitere a constatat că a făcut obiectul unei rezervări unice și a fost efectuat cu plecare din New York și cu destinația finală Hamburg, trebuie considerat ca fiind efectuat dinspre un aeroport dintr-o țară terță către un aeroport dintr-un stat membru.

21 În ceea ce privește a doua dintre condițiile menționate la punctul 18 din prezenta ordonanță, Curtea a statuat că calificarea drept „operator efectiv de transport aerian”, în sensul articolului 2 litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, presupune, pe de o parte, realizarea zborului în cauză și, pe de altă parte, existența unui contract încheiat cu un pasager (Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punctul 23 și jurisprudența citată).

22 Din această perspectivă, ea a considerat printre altele că intra sub incidența acestei calificări un operator de transport aerian care, precum KLM în cauza principală, realizează unul dintre zborurile care compun un zbor cu legătură directă în cadrul unui contract de transport pe care acest operator de transport l-a încheiat cu pasagerul în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punctele 24 și 25).

23 Prin urmare, un zbor cu legătură directă dintre care unul dintre zboruri este efectuat de un operator de transport precum KLM, despre care s-a dovedit că deține o licență de funcționare valabilă eliberată de un stat membru, trebuie considerat un zbor operat de un operator efectiv de transport aerian comunitar, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, în pofida faptului că acest zbor cu legătură directă a fost efectuat în parte și de un operator de transport necomunitar.

24 În ceea ce privește a treia dintre condițiile menționate la punctul 18 din prezenta ordonanță, din cererea de decizie preliminară nu reiese nicidecum că pasagerul în cauză a beneficiat în Statele Unite de indemnizații sau compensații ori de asistență.

25 Prin urmare și cu excepția cazului în care pasagerul în cauză a beneficiat în Statele Unite de indemnizații sau compensații și de asistență, aspect a cărui verificare revine instanței de trimitere, un zbor cu legătură directă cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unei țări terțe și având ca destinație un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru și efectuat în parte de un operator efectiv de transport aerian comunitar, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, în speță KLM, intră în domeniul de aplicare al acestui regulament.

26 În consecință, într-o a doua etapă, trebuie să se stabilească dacă pasagerul unui astfel de zbor cu legătură directă și care a condus la o rezervare unică, care a ajuns cu o întârziere de cel puțin trei ore la destinația sa finală, poate intenta acțiunea având ca obiect obținerea compensației prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 împotriva oricăruia dintre operatorii de transport aerian care au efectuat acest zbor, inclusiv împotriva operatorului efectiv de transport aerian cu care pasagerul respectiv a încheiat contractul de transport, dar al cărui zbor nu se află la originea acestei întârzieri.

27 În această privință, trebuie amintit că pasagerii zborurilor care au avut întârziere trebuie considerați că sunt titulari ai dreptului la compensație prevăzut la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 7 alineatul (1) din acest regulament, în cazul în care suportă, la sosirea la destinația lor finală, o pierdere de timp mai mare sau egală cu trei ore (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 61, precum și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 37).

28 În ceea ce privește debitorul compensației datorate în cazul întârzierii prelungite la sosire a unui zbor cu legătură directă, precum cel în discuție în litigiul principal, Curtea a precizat că orice operator efectiv de transport aerian care participă la efectuarea a cel puțin un zbor din acest zbor cu legătură directă datorează această compensație, indiferent dacă zborul pe care l-a efectuat se află sau nu la originea întârzierii prelungite a pasagerului la sosirea la destinația sa finală (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punctele 20-26).

29 În această privință, Curtea a arătat mai întâi că zborurile cu una sau mai multe legături directe care conduc la o rezervare unică trebuie considerate un ansamblu, astfel cum s-a amintit la punctul 19 din prezenta ordonanță, ceea ce implică faptul că, în cadrul unor asemenea zboruri, un operator efectiv de transport aerian care a efectuat al doilea zbor nu se poate prevala de executarea necorespunzătoare a unui zbor anterior efectuat de un alt operator de transport aerian (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punctul 27).

30 Curtea a amintit în continuare că articolul 3 alineatul (5) a doua teză din Regulamentul nr. 261/2004 precizează că, în cazul în care un operator efectiv de transport aerian care nu are un contract cu pasagerul în cauză execută obligații în conformitate cu acest regulament, atunci se consideră că el acționează astfel în numele persoanei care are un contract cu acel pasager. Astfel, în situația în care, în cadrul unui zbor cu legătură directă alcătuit din două zboruri care a făcut obiectul unei rezervări unice, primul zbor este realizat în temeiul unui acord de partajare a codurilor de către alt operator efectiv de transport aerian decât operatorul efectiv de transport aerian care a încheiat contractul de transport cu pasagerul în cauză și care a efectuat al doilea zbor, acest din urmă operator de transport rămâne obligat prin contract față de același pasager, inclusiv în cadrul executării primului zbor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punctele 28 și 29).

31 Pe de altă parte, Curtea a arătat că această soluție se justifica prin obiectivul de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor, enunțat în considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004, pentru a garanta compensarea pasagerilor transportați de operatorul efectiv de transport aerian care a încheiat contractul de transport cu aceștia, fără a trebui să țină seama de acordurile încheiate de acest operator

de transport în ceea ce privește efectuarea altor zboruri care compun zborul cu legătură directă pe care l-a comercializat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punctul 30).

32 În sfârșit, Curtea a amintit că, în conformitate cu articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004, obligațiile achitate de un operator efectiv de transport aerian în temeiul acestui regulament nu aduc atingere dreptului său de a solicita despăgubiri, în conformitate cu dreptul național aplicabil, oricărei persoane care se află la originea neîndeplinirii de către acest operator de transport a obligațiilor sale, inclusiv ale terților, ceea ce permite, în ceea ce privește un zbor cu legătură directă care a condus la o rezervare unică și care a fost efectuat în cadrul unui acord de partajare a codurilor, operatorului efectiv de transport aerian care a fost obligat să plătească compensația prevăzută de Regulamentul nr. 261/2004 din cauza întârzierii prelungite avute de un zbor pe care nu l-a efectuat el însuși să se întoarcă împotriva operatorului efectiv de transport aerian căruia îi revine responsabilitatea acestei întârzieri pentru a obține compensarea acestei sarcini financiare (a se vedea Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, punctele 31 și 32).

33 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborate cu articolul 3 alineatul (1) litera (b) și alineatul (5) din acesta trebuie interpretate în sensul că, în cazul unui zbor cu legătură directă alcătuit din două zboruri și care a făcut obiectul unei rezervări unice, cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unei țări terțe și cu destinația un aeroport situat într-un stat membru, prin aeroportul din alt stat membru, un pasager afectat la destinația finală de o întârziere de cel puțin trei ore, care își are originea în primul zbor, asigurat, în cadrul unui acord de partajare a codurilor, de un operator de transport stabilit într-o țară terță, poate intenta acțiunea în despăgubire în temeiul acestui regulament împotriva operatorului de transport aerian comunitar care a efectuat cel de al doilea zbor.

Cu privire la cheltuielile de judecată

34 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.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a noua) dispune:

Articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 alineatul (1) 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 coroborate cu articolul 3 alineatul (1) litera (b) și alineatul (5) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că, în cazul unui zbor cu legătură directă alcătuit din două zboruri și care a făcut obiectul unei rezervări unice, cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unei țări terțe și cu destinația un aeroport situat într-un stat membru, prin aeroportul din alt stat membru, un pasager afectat la destinația finală de o întârziere de cel puțin trei ore, care își are originea în primul zbor, asigurat, în cadrul unui acord de partajare a codurilor, de un operator de transport stabilit într-o țară terță, poate intenta acțiunea în despăgubire în temeiul acestui regulament împotriva operatorului de transport aerian comunitar care a efectuat cel de al doilea zbor.

Semnături