HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

7 aprilie 2022*

„Trimitere preliminară – 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 – Zbor cu legătură directă care cuprinde două segmente de zbor – Întârziere prelungită la destinația finală care își are originea în al doilea segment al acestui zbor, care leagă două aeroporturi dintr-o țară terță – Validitatea acestui regulament în raport cu dreptul internațional”

În cauza C-561/20,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunalul Comercial neerlandofon din Bruxelles, Belgia), prin decizia din 21 octombrie 2020, primită de Curte la 26 octombrie 2020, în procedura

Q,

R,

S

împotriva

United Airlines Inc.,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul C. Lycourgos, președinte de cameră, domnii S. Rodin (raportor) și J.-C. Bonichot și doamnele L. S. Rossi și O. Spineanu-Matei, judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru Q, R și S, de B. Schaumont și J. De Man, advocaten;

* Limba de procedură: neerlandeza.

– pentru United Airlines Inc., de M. Wouters, advocaat;

– pentru guvernul belgian, de S. Baeyens, P. Cottin și C. Pochet, în calitate de agenți;

– pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;

– pentru Parlamentul European, de L. Stefani și I. Terwinghe, în calitate de agenți;

– pentru Consiliul Uniunii Europene, de N. Rouam și K. Michoel, în calitate de agenți;

– pentru Comisia Europeană, de A. Nijenhuis, K. Simonsson și P.-J. Loewenthal, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 9 decembrie 2021,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește, în primul rând, interpretarea articolului 3 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolele 6 și 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, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17), precum și, în al doilea rând, validitatea Regulamentului nr. 261/2004 în raport cu dreptul internațional și în special în raport cu principiul suveranității complete și exclusive a unui stat asupra teritoriului și a spațiului său aerian.

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între Q, R, și S., pe de o parte, și United Airlines Inc., pe de altă parte, în legătură cu plata unei compensații pentru întârzierea unui zbor cu legătură directă.

Cadrul juridic

3 Considerentele (1), (4), (7) și (8) ale Regulamentului nr. 261/2004 au următorul cuprins:

„(1) 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) Comunitatea ar trebui așadar să îmbunătățească standardele de protecție stabilite în acest regulament atât pentru consolidarea drepturilor pasagerilor, cât și pentru garantarea desfășurării activităților transportatorilor aerieni în condiții armonizate, pe o piață liberalizată.

[…]

(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.

(8) Prezentul regulament nu restrânge drepturile operatorului efectiv de transport aerian de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu legislația aplicabilă."

4 Articolul 2 literele (a)-(c) și (h) din acest regulament, intitulat „Definiții", prevede:

„În înțelesul prezentului regulament:

(a) «operator de transport aerian» înseamnă o întreprindere de transport aerian titulară a unei licențe de funcționare valabile;

(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, juridice sau fizice, 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 valabile acordate de un stat membru, în conformitate cu dispozițiile din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerian [(JO 1992, L 240, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 76)];

[…]

(h) «destinație finală» înseamnă destinația de pe biletul prezentat la ghișeul de înregistrare a pasagerilor sau, în cazul zborurilor cu legătură directă, destinația ultimului zbor; nu se iau în considerare zborurile de legătură alternative disponibile, în cazul în care se respectă ora de sosire prevăzută inițial."

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

„(1) Prezentul regulament se aplică:

(a) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul;

(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 efectiv 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 [a se citi «execută obligații»] 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 din același regulament, intitulat „Anularea zborului", prevede la alineatele (1) și (3):

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

[…]

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

[…]

(3) Operatorul efectiv de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7, în cazul în care poate face dovada că anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile."

7 Potrivit articolului 6 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Întârzierea zborului":

(1) În oricare din cazurile în care un operator efectiv de transport aerian anticipează în mod rezonabil o posibilă întârziere a unui zbor peste ora de plecare prevăzută, după cum urmează:

(a) timp de două ore, în cazul zborurilor de 1 500 de kilometri sau mai puțin;

(b) timp de trei ore sau mai mult, în cazul tuturor zborurilor intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și al oricăror alte zboruri cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri;

(c) timp de patru ore sau mai mult, în cazul tuturor zborurilor care nu se încadrează la litera (a) sau (b),

pasagerilor li se oferă de către operatorul efectiv de transport aerian:

(i) asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (a) și articolul 9 alineatul (2);

(ii) în cazul în care ora de plecare anticipată este la cel puțin o zi după ora de plecare anunțată inițial, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);

(iii) în cazul în care întârzierea este de cel puțin cinci ore, asistența specificată la articolul 8 alineatul (1) litera (a).

(2) În orice caz, asistența se oferă în limitele de timp stabilite în cele de mai sus corespunzător fiecărei distanțe de zbor.”

8 Sub titlul „Dreptul la compensație”, articolul 7 din acest regulament prevede, la alineatul (1):

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

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

(b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;

(c) 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

[…]”

9 Articolul 13 din regulamentul menționat, 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, nici una 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 nici un fel dreptul operatorului efectiv 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, nici una 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.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

10 Reclamanții din litigiul principal au efectuat o rezervare unică, prin intermediul unei agenții de turism, la operatorul de transport comunitar Deutsche Lufthansa AG (denumit în continuare „Lufthansa”), pentru un zbor cu legătură directă cu plecare din Bruxelles (Belgia) și cu destinația San José (Statele Unite), cu escală la Newark (Statele Unite).

11 Acest zbor cu legătură directă a fost efectuat integral de United Airlines, operator de transport aerian stabilit într-o țară terță. Reclamanții din litigiul principal au ajuns la destinația lor finală cu o întârziere de 223 de minute.

12 Prin scrisoarea din 6 septembrie 2018, societatea Happy Flights BVBA, căreia i-a fost cesionată creanța reclamanților din litigiul principal, a pus în întârziere United Airlines în legătură cu plata unei compensații în cuantum de 600 de euro de persoană pentru această întârziere, respectiv în cuantum total de 1 800 de euro, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004.

13 La 4 octombrie 2018, United Airlines a răspuns societății Happy Flights, susținând că acest regulament nu era aplicabil, pentru motivul că întârzierea menționată a intervenit în cadrul celui de al doilea segment al zborului în cauză.

14 Prin scrisoarea din 5 octombrie 2018, Happy Flights a răspuns United Airlines, făcând trimitere la jurisprudența Curții pentru a contesta poziția acesteia și pentru a o soma să efectueze plata compensației vizate la punctul 12 din prezenta hotărâre.

15 Prin scrisoarea din 10 octombrie 2018, United Airlines a răspuns, la rândul său, societății Happy Flights.

16 La 11 octombrie 2018, Happy Flights a adresat United Airlines o scrisoare de punere în întârziere. În aceeași zi, aceasta din urmă a informat societatea Happy Flights că își menține poziția.

17 La 3 mai 2019, Happy Flights, punând din nou United Airlines în întârziere cu privire la efectuarea plății, a informat-o că creanța care îi fusese cesionată a fost din nou transferată reclamanților din litigiul principal.

18 La 22 iulie 2019, aceștia din urmă au chemat în judecată United Airlines în fața Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunalul Comercial neerlandofon din Bruxelles, Belgia), instanța de trimitere, pentru a obține obligarea acesteia la plata compensației prevăzute la punctul 12 din prezenta hotărâre, majorată cu dobânzi moratorii, începând de la 6 septembrie 2018, și cu dobânzi judiciare.

19 În acest context, instanța menționată are îndoieli cu privire la răspunsul care trebuie dat anumitor argumente invocate de United Airlines, care privesc atât aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004, cât și validitatea sa.

20 În primul rând, United Airlines contestă aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 atunci când intervine o întârziere prelungită în timpul unui zbor având ca origine și ca destinație aeroporturi situate pe teritoriul unei țări terțe, chiar dacă este vorba despre al doilea și ultimul segment al unui zbor cu legătură directă al cărui prim segment este efectuat cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru.

21 În această privință, pe de o parte, instanța de trimitere arată că, deși Hotărârea din 31 mai 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), care privea o întârziere survenită în cadrul primului segment al unui zbor cu legătură directă efectuat de un operator de transport aerian necomunitar cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, pledează în favoarea aplicabilității Regulamentului nr. 261/2004, învățămintele acestei hotărâri nu pot fi transpuse pur și simplu la cauza cu care este sesizată, din moment ce, în speță, al doilea segment al zborului în cauză, cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unei țări terțe, este cel aflat la originea întârzierii suferite de reclamanții din litigiul principal.

22 Pe de altă parte, instanța de trimitere observă că, în Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), Curtea a statuat că Regulamentul nr. 261/2004 se aplică și celui de al doilea segment al unui zbor cu legătură directă atunci când primul segment al acestui zbor fusese efectuat cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru. Cauza în care s-a pronunțat această hotărâre ridica problema dacă operatorul de transport comunitar care efectuase primul segment al zborului menționat putea fi obligat să plătească o compensație unui pasager care a suferit o întârziere prelungită ce își avea originea în al doilea segment al aceluiași

zbor, efectuat din punct de vedere material de un operator de transport aerian dintr-o țară terță. Totuși, potrivit instanței menționate, faptele din cauza respectivă diferă de cele din litigiul cu care este sesizată, în măsura în care acesta nu privește niciun operator de transport comunitar, întrucât operatorul de transport comunitar care a emis biletele, Lufthansa, nu este nici măcar parte în acest litigiu. Prin urmare, nici soluția reținută de Curte în hotărârea menționată nu ar putea fi transpusă pur și simplu în litigiul menționat.

23 În al doilea rând, în ceea ce privește problema validității Regulamentului nr. 261/2004, instanța de trimitere arată că United Airlines susține că, dacă acest regulament s-ar aplica în cazul unei întârzieri prelungite intervenite în cadrul celui de al doilea segment, efectuat integral pe teritoriul unei țări terțe, al unui zbor cu legătură directă, ar avea o întindere extrateritorială contrară dreptului internațional. Mai exact, potrivit United Airlines, principiul suveranității s-ar opune ca regulamentul menționat să se aplice unei situații care apare pe teritoriul unei țări terțe, precum cea în discuție în litigiul principal, în care întârzierea a survenit pe teritoriul Statelor Unite și efectele sale s-au produs exclusiv pe acest teritoriu. În cazul în care această teză a United Airlines ar fi corectă, instanța de trimitere ridică problema validității aceluiași regulament din perspectiva dreptului internațional.

24 În aceste condiții, Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunalul Comercial neerlandofon din Bruxelles) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolul 3 alineatul (1) litera (a) și articolul 7 din [Regulamentul nr. 261/2004], așa cum sunt interpretate de Curte, trebuie interpretate în sensul că un pasager are dreptul la compensație financiară din partea unui operator de transport aerian necomunitar atunci când ajunge la destinația sa finală cu o întârziere de mai mult de trei ore survenită cu ocazia ultimului zbor, ale cărui loc de plecare și loc de sosire sunt situate pe teritoriul unei țări terțe, fără escală pe teritoriul unui stat membru, în cadrul unui zbor cu corespondență care începe pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, toate zborurile fiind efectuate, din punct de vedere material, de acest operator de transport aerian necomunitar și rezervate de pasager printr-o rezervare unică la un operator de transport aerian comunitar care nu a efectuat niciunul din aceste zboruri din punct de vedere material?

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, [Regulamentul nr. 261/2004] încalcă, în interpretarea primei întrebări, dreptul internațional, în special principiul suveranității complete și exclusive a unui stat asupra teritoriului său și a spațiului său aerian, deoarece această interpretare determină aplicarea dreptului Uniunii unei situații care se creează pe teritoriul unei țări terțe?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

25 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolele 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că un pasager al unui zbor cu legătură directă care cuprinde două segmente de zbor și care a făcut obiectul unei rezervări unice la un operator de transport comunitar, cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru și care are ca destinație un aeroport situat într-o țară terță via un alt aeroport din această țară terță, are dreptul

la o compensație din partea operatorului de transport aerian dintr-o țară terță care a efectuat întregul zbor, în cazul în care pasagerul respectiv a ajuns la destinația finală cu o întârziere de mai mult de trei ore care își are originea în al doilea segment al zborului menționat.

26 Pentru a răspunde la această întrebare, trebuie amintit că, potrivit articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, acesta din urmă se aplică pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru.

27 Rezultă astfel din modul clar de redactare a acestei dispoziții că situația pasagerilor unui zbor cu legătură directă care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru intră sub incidența Regulamentului nr. 261/2004.

28 Această concluzie nu este repusă în discuție nici de faptul că zborul respectiv a făcut o escală pe teritoriul unei țări terțe, nici de faptul că operatorul de transport aerian care a efectuat zborul menționat nu este un „operator de transport comunitar” în sensul articolului 2 litera (c) din acest regulament.

29 Astfel, Curtea a statuat în mod constant 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 acestui regulament trebuie apreciată în raport cu locul de plecare inițial și cu destinația finală a acestuia [Hotărârea din 24 februarie 2022, Airhelp (Întârzierea zborului de redirecționare), C-451/20, EU:C:2022:123, punctul 26 și jurisprudența citată].

30 Rezultă că, întrucât zborurile cu legătură directă care au făcut obiectul unei rezervări unice trebuie privite ca reprezentând un ansamblu în vederea aplicării dreptului la compensație al pasagerilor, prevăzut de Regulamentul nr. 261/2004, iar aplicabilitatea acestuia din urmă în privința pasagerilor zborurilor respective trebuie apreciată în raport cu locul de plecare inițial și cu destinația lor finală, locul în care survine o întârziere nu are, astfel cum a subliniat domnul avocat general la punctul 40 din concluzii, nicio relevanță asupra acestei aplicabilități.

31 Pe de altă parte, astfel cum reiese din cuprinsul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, efectuarea unui zbor de către un operator de transport comunitar constituie o condiție pentru aplicarea acestui regulament numai în ceea ce privește pasagerii care efectuează zboruri cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unei țări terțe către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru. În schimb, conform articolului 3 alineatul (1) litera (a) din regulamentul menționat, această condiție nu este necesară în ceea ce privește pasagerii care efectuează zboruri cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru.

32 În sfârșit, obiectivul de protecție a consumatorilor urmărit de Regulamentul nr. 261/2004 confirmă concluzia care figurează la punctul 27 din prezenta hotărâre. Astfel cum a subliniat domnul avocat general la punctul 41 din concluzii, efectuarea unei distincții după cum o întârziere își are originea în primul sau în al doilea segment al unui zbor cu legătură directă, care a făcut obiectul unei rezervări unice, ar echivala cu efectuarea unei distincții nejustificate, astfel încât United Airlines ar fi obligată să plătească o compensație în cazul unei întârzieri survenite în cadrul primului segment al zborului menționat, dar nu ar fi obligată la aceasta în cazul unei întârzieri survenite în cadrul celui de al doilea segment al zborului respectiv, în condițiile în care un astfel de zbor cu legătură directă trebuie să fie considerat un ansamblu în vederea aplicării dreptului la compensație, iar pasagerii sunt afectați, în ambele cazuri, de aceeași întârziere la destinația finală, precum și, prin urmare, de aceleași inconveniente.

33 În lumina elementelor care precedă, este necesar să se considere că un zbor cu legătură directă care provine din Uniunea Europeană, precum cel în discuție în litigiul principal, intră în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 261/2004, în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din acesta.

34 În ceea ce privește aspectul dacă un operator de transport aerian dintr-o țară terță care nu a încheiat un contract de transport cu pasagerii unui zbor cu legătură directă, dar care a efectuat acest zbor, poate fi obligat la plata compensației datorate pasagerilor prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004, din modul de redactare a articolului 5 alineatul (1) litera (c) și alineatul (3) din acest regulament reiese că debitorul acestei compensații nu poate fi decât „operatorul efectiv de transport aerian”, în sensul articolului 2 litera (b) din regulamentul menționat. Potrivit acestei din urmă dispoziții, un „operator efectiv de transport aerian” este „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, juridice sau fizice, care a încheiat un contract cu pasagerul respectiv”.

35 Curtea a precizat că această definiție impune două condiții cumulative pentru ca un operator de transport aerian să poată fi calificat drept „operator efectiv de transport aerian”, legate, pe de o parte, de efectuarea zborului în cauză și, pe de altă parte, de 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).

36 Astfel, după cum a arătat în esență domnul avocat general la punctul 47 din concluzii, legiuitorul Uniunii a optat, la adoptarea Regulamentului nr. 261/2004, pentru o răspundere exclusivă a operatorului efectiv de transport aerian în scopul de a garanta protecția drepturilor pasagerilor aerieni și securitatea juridică în ceea ce privește desemnarea persoanei căreia îi revin obligațiile impuse de acest regulament.

37 În ceea ce privește prima condiție, aceasta evidențiază noțiunea de „zbor”, care constituie elementul său central. Or, Curtea s-a pronunțat deja în sensul că această noțiune trebuie înțeleasă ca „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).

38 Prin urmare, trebuie considerat operator efectiv de transport aerian operatorul de transport care, în cadrul activității sale de transport de pasageri, ia decizia de a efectua un zbor determinat, inclusiv de a-i stabili itinerarul, și, astfel, de a crea, pentru cei interesați, o ofertă de transport aerian. Adoptarea unei asemenea decizii implică astfel ca acest operator de transport să poarte răspunderea efectuării zborului menționat, inclusiv, printre altele, pentru eventuala sa anulare sau întârziere prelungită la sosire (Hotărârea din 4 iulie 2018, Wirth și alții, C-532/17, EU:C:2018:527, punctul 20).

39 În ceea ce privește a doua condiție, trebuie amintit că, potrivit articolului 3 alineatul (5) a doua teză din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care un operator efectiv de transport aerian care nu are un contract cu pasagerul execută obligații în conformitate cu regulamentul menționat, se consideră că acesta acționează în numele persoanei care are un contract cu pasagerul respectiv.

40 Rezultă că, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctul 49 din concluzii, lipsa unui raport contractual între pasagerii în cauză și operatorul efectiv de transport aerian este lipsită de relevanță, în măsura în care acesta din urmă și-a stabilit propriul raport contractual cu operatorul de transport aerian care a încheiat un contract cu acești pasageri.

41 Or, din dosarul prezentat Curții reiese, pe de o parte, că United Airlines a efectuat zborul cu legătură directă în discuție în litigiul principal și, pe de altă parte, că acest zbor a fost efectuat în cadrul unui acord de partajare a codurilor cu Lufthansa.

42 În aceste condiții, United Airlines trebuie să fie considerată operatorul efectiv de transport aerian, în sensul articolului 2 litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, din moment ce a realizat zborul respectiv acționând, în cadrul unui acord de partajare a codurilor, în numele Lufthansa, operatorul de transport contractual din litigiul principal.

43 În sfârșit, trebuie să se observe că din articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004 reiese că un operator efectiv de transport aerian care plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în temeiul acestui regulament își păstrează dreptul de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv de la terți, în conformitate cu dreptul intern aplicabil.

44 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 3 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolele 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că un pasager al unui zbor cu legătură directă, care cuprinde două segmente de zbor și care a făcut obiectul unei rezervări unice la un operator de transport comunitar, cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru și care are ca destinație un aeroport situat într-o țară terță, via un alt aeroport din această țară terță, are dreptul la o compensație din partea operatorului de transport aerian dintr-o țară terță care a efectuat întregul zbor, acționând în numele acestui operator de transport comunitar, în cazul în care pasagerul respectiv a ajuns la destinația finală cu o întârziere de mai mult de trei ore care își are originea în al doilea segment al zborului menționat.

Cu privire la a doua întrebare

45 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă Regulamentul nr. 261/2004 este valid în raport cu principiul de drept internațional cutumiar potrivit căruia fiecare stat dispune de suveranitate completă și exclusivă asupra propriului spațiu aerian, în sensul că acest regulament se aplică pasagerilor unui zbor cu legătură directă cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru și având ca destinație un aeroport situat pe teritoriul unei țări terțe, a cărui întârziere prelungită își are originea într-un segment al acestui zbor efectuat pe teritoriul țării terțe respective.

46 Mai întâi, trebuie amintit că, astfel cum reiese din articolul 3 alineatul (5) TUE, Uniunea contribuie la respectarea strictă și la dezvoltarea dreptului internațional. În consecință, atunci când adoptă un act, Uniunea este obligată să respecte dreptul internațional în ansamblul său, inclusiv dreptul internațional cutumiar, care este obligatoriu pentru instituțiile Uniunii (Hotărârea din 21 decembrie 2011, Air Transport Association of America și alții, C-366/10, EU:C:2011:864, punctul 101, precum și jurisprudența citată).

47 În continuare, trebuie arătat că principiul potrivit căruia fiecare stat are suveranitate completă și exclusivă asupra propriului spațiu aerian constituie un principiu de drept internațional cutumiar (a se vedea în acest sens Hotărârea din 21 decembrie 2011, Air Transport Association of America și alții, C-366/10, EU:C:2011:864, punctele 103 și 104).

48 În sfârșit, este cert că principiile de drept internațional cutumiar, precum cel menționat la punctul anterior, pot fi invocate de un justițiabil în vederea examinării de către Curte a validității unui act al Uniunii în măsura în care, pe de o parte, aceste principii pot pune în discuție competența Uniunii de a adopta respectivul act și, pe de altă parte, actul în cauză poate afecta drepturi conferite justițiabilului de dreptul Uniunii sau poate crea în sarcina sa obligații în temeiul acestui drept (Hotărârea din 21 decembrie 2011, Air Transport Association of America și alții, C-366/10, EU:C:2011:864, punctul 107, precum și jurisprudența citată).

49 În speță, principiul potrivit căruia fiecare stat dispune de suveranitate completă și exclusivă asupra propriului spațiu aerian este invocat în esență pentru ca Curtea să aprecieze dacă Uniunea avea competența, în lumina acestui principiu, să adopte Regulamentul nr. 261/2004, în măsura în care acesta din urmă se aplică pasagerilor unui zbor cu legătură directă cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru și având ca destinație un aeroport situat pe teritoriul unei țări terțe, a cărui întârziere prelungită își are originea într-un segment al acestui zbor efectuat pe teritoriul țării terțe respective.

50 Prin urmare, chiar dacă reiese că principiul în cauză nu urmărește decât să creeze obligații între state, nu se poate totuși exclude, în împrejurări precum cele din cauza cu care este sesizată instanța de trimitere, în care Regulamentul nr. 261/2004 poate crea obligații în temeiul dreptului Uniunii în sarcina pârâtei din litigiul principal, că aceasta din urmă ar putea invoca acest principiu și că Curtea ar putea, așadar, examina validitatea regulamentului menționat în raport cu un astfel de principiu.

51 Cu toate acestea, întrucât un principiu de drept internațional cutumiar nu prezintă același nivel de precizie ca o dispoziție a unui acord internațional, controlul jurisdicțional trebuie în mod necesar să se limiteze la a stabili dacă, prin adoptarea actului în cauză, instituțiile Uniunii au săvârșit erori vădite de apreciere cu privire la condițiile de aplicare a principiului menționat (Hotărârea din 21 decembrie 2011, Air Transport Association of America și alții, C-366/10, EU:C:2011:864, punctul 110, precum și jurisprudența citată).

52 Mai întâi, astfel cum s-a amintit la punctele 26 și 27 din prezenta hotărâre, potrivit articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, un zbor cu legătură directă intră în domeniul de aplicare al acestui regulament pentru motivul că pasagerii și-au început călătoria plecând de pe un aeroport situat într-un stat membru. În acest fel, regulamentul menționat stabilește, în scopul aplicabilității sale, o legătură strânsă cu teritoriul Uniunii.

53 Astfel, este necesar să se arate că criteriul de aplicabilitate a Regulamentului nr. 261/2004 prevăzut la acest articol 3 alineatul (1) litera (a) nu aduce atingere condițiilor de aplicare a principiului suveranității complete și exclusive a unui stat asupra propriului spațiu aerian, din moment ce vizează pasagerii care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru și care, prin urmare, pot fi supuși, având în vedere o asemenea legătură, competenței Uniunii.

54 În continuare, trebuie subliniat, asemenea Consiliului Uniunii Europene în observațiile sale, că acest regulament nu se aplică unei întârzieri prelungite care își are originea într-un segment de zbor efectuat într-o țară terță decât în împrejurări limitate și clar definite în care zborul în cauză,

considerat în ansamblu, este efectuat cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru. Un astfel de zbor și pasagerii săi păstrează, așadar, o legătură strânsă cu teritoriul Uniunii, inclusiv pentru segmentul de zbor efectuat în afara Uniunii.

55 În această privință, este necesar să se arate, așa cum a procedat domnul avocat general la punctul 64 din concluzii, că Regulamentul nr. 261/2004 nu are vocația de a se aplica, în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din acest regulament, unor zboruri care sunt efectuate integral într-o țară terță sau între două țări terțe, fără nicio legătură cu teritoriul Uniunii.

56 Prin urmare, nu se poate considera că, prin adoptarea Regulamentului nr. 261/2004, instituțiile Uniunii au săvârșit o eroare vădită de apreciere în ceea ce privește condițiile de aplicare a principiului de drept internațional cutumiar potrivit căruia fiecare stat dispune de suveranitate completă și exclusivă asupra propriului spațiu aerian.

57 În sfârșit, trebuie amintit obiectivul Regulamentului nr. 261/2004, care constă, astfel cum reiese din considerentele (1) și (4) ale acestuia, în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor.

58 În această privință, trebuie arătat că, pentru a asigura un asemenea obiectiv, legiuitorul Uniunii poate alege, în principiu, să nu permită exercitarea pe teritoriul său a unei activități comerciale, în speță a transportului aerian, decât cu condiția ca operatorii să respecte criteriile definite de Uniune și care urmăresc să asigure îndeplinirea obiectivelor pe care aceasta și le-a stabilit în ceea ce privește protecția consumatorilor și, mai precis, a pasagerilor aerieni (a se vedea prin analogie Hotărârea din 21 decembrie 2011, Air Transport Association of America și alții, C-366/10, EU:C:2011:864, punctul 128, precum și jurisprudența citată).

59 În plus, considerațiile United Airlines referitoare la o pretinsă încălcare a egalității de tratament între, pe de o parte, pasagerii zborului cu legătură directă în discuție în litigiul principal și, pe de altă parte, pasagerii doar ai celui de al doilea segment al acestui zbor nu repun în discuție concluzia care figurează la punctul 56 din prezenta hotărâre.

60 Astfel, aceste două categorii de pasageri nu se află într-o situație comparabilă, dat fiind că pasagerii zborului cu legătură directă în discuție în litigiul principal, care, conform jurisprudenței amintite la punctul 29 din prezenta hotărâre, trebuie să fie considerat ca reprezentând un ansamblu în scopul aplicabilității Regulamentului nr. 261/2004, au efectuat un zbor cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, în timp ce situația este diferită în ceea ce privește pasagerii care au parcurs doar al doilea segment al zborului respectiv, efectuat dinspre și spre aeroporturi situate pe teritoriul unei țări terțe.

61 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, este necesar să se constate că examinarea celei de a doua întrebări nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea Regulamentului nr. 261/2004 în raport cu principiul de drept internațional cutumiar potrivit căruia fiecare stat are suveranitate completă și exclusivă asupra propriului spațiu aerian.

Cu privire la cheltuielile de judecată

62 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 a patra) declară:

1) **Articolul 3 alineatul (1) litera (a) coroborat cu articolele 6 și 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 trebuie interpretat în sensul că un pasager al unui zbor cu legătură directă, care cuprinde două segmente de zbor și care a făcut obiectul unei rezervări unice la un operator de transport comunitar, cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru și care are ca destinație un aeroport situat într-o țară terță, via un alt aeroport din această țară terță, are dreptul la o compensație din partea operatorului de transport aerian dintr-o țară terță care a efectuat întregul zbor, acționând în numele acestui operator de transport comunitar, în cazul în care pasagerul respectiv a ajuns la destinația finală cu o întârziere de mai mult de trei ore care își are originea în al doilea segment al zborului menționat.**

2) **Examinarea celei de a doua întrebări preliminare nu a evidențiat niciun element de natură să afecteze validitatea Regulamentului nr. 261/2004 în raport cu principiul de drept internațional cutumiar potrivit căruia fiecare stat are suveranitate completă și exclusivă asupra propriului spațiu aerian.**

Semnături