CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
ELEANOR SHARPSTON
prezentate la 6 martie 2008 [1]

1. Regulamentul nr. 261/2004 [2] prevede plata unei compensații pasagerilor care călătoresc cu avionul în eventualitatea anulării unui zbor. Cu toate acestea, dispoziția nu se aplică pasagerilor care pleacă dintr-o țară terță spre un stat membru și care călătoresc cu un operator de transport necomunitar. Oberlandesgericht (Tribunalul Superior al Landului) Frankfurt am Main (Germania) solicită, în esență, Curții să se stabilească dacă un zbor de *retur* cu plecare dintr-o țară terță spre un stat membru ar trebui considerat ca fiind o parte a unui zbor care pleacă din statul membru respectiv, cel puțin atunci când zborul de plecare și zborul de retur au fost rezervate în același timp.

Legislația relevantă

Regulamentul nr. 261/2004

2. Regulamentul nr. 261/2004 are drept scop să sporească protecția acordată în cadrul Comunității pasagerilor care călătoresc cu avionul [3]. Acesta abrogă Regulamentul nr. 295/91 [4], care se limita să acorde doar pentru zborurile regulate rambursarea sau redirecționarea, servicii gratuite și niveluri minime de compensare pentru pasagerii cărora li se refuză îmbarcarea. Noul regulament se referă la toate zborurile comerciale și vizează atât refuzurile la îmbarcare, cât și anulările de zboruri și întârzierile. Acesta prevede plata unei compensații pasagerilor nu numai în situația când li se refuză îmbarcarea, ci și în situația anulării zborului.

3. Considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004 prevede că măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor și să ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.

4. Considerentul (6) prevede că „[p]rotecția acordată pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-un stat membru ar trebui să fie extinsă la pasagerii care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță spre un stat

1 — Limba originală: engleza.

2 — 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 L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218). Regulamentul a intrat în vigoare la 17 februarie 2005.

3 — A se vedea în special considerentele (1)-(4) ale acestui regulament.

4 — Regulamentul (CEE) nr. 295/91 al Consiliului din 4 februarie 1991 de stabilire a unor norme comune pentru un sistem de compensare a refuzului la îmbarcare în transportul aerian regulat (JO L 36, p. 5).

membru, în cazul în care zborul este asigurat de un operator de transport comunitar” [5].

5. Articolul 3, denumit „Domeniu de aplicare”, definește domeniul de aplicare *ratione personae* al regulamentului. Articolul 3 alineatul (1) prevede că regulamentul 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 de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar.”

6. În acest context, trebuie observată o diferență între formularea articolului 3 alineatul (1) în majoritatea versiunilor lingvistice ale regulamentului și versiunea germană, care se află la baza întrebării adresate de instanța de trimitere.

7. Majoritatea versiunilor lingvistice utilizează o formulare similară cu expresia „passengers departing from an airport” (pasageri care pleacă de pe un aeroport), ce apare în versiunea în limba engleză a articolului 3 alineatul (1) literele (a) și (b) [6]. Cu toate acestea, versiunea germană include cuvântul „zbor”, astfel încât rezultă expresia „pasageri care se îmbarcă pe un zbor cu plecare de pe aeroporturi […]” [7].

8. Astfel cum evidențiază în mod corect Republica Franceză în observațiile sale scrise, diferența de formulare dintre versiunea în limba germană și alte versiuni lingvistice nu afectează sensul real al dispoziției. Îmbarcarea pe un zbor este pasul preliminar obișnuit al plecării. Atunci când este vorba despre pasageri care pleacă de pe un aeroport, se înțelege și este evident că aceștia pleacă îmbarcându-se pe un zbor.

9. Conform articolului 5 alineatul (1) litera (c), pasagerii al căror zbor este anulat au dreptul, în anumite condiții, să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7.

5 — Un „operator de transport comunitar” este definit la articolul 2 litera (c) drept 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 autorizarea operatorilor de transport aerian (JO L 240, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 76).

6 — Formularea în limba franceză este „passagers au départ d’un aéroport”, iar în limba spaniolă „pasajeros que partan de un aeropuerto”. Formulări echivalente există, de exemplu, în versiunile în limbile olandeză, italiană și portugheză.

7 — „Fluggäste, die auf Flughäfen […] einen Flug antreten”. O formulare similară se utilizează în versiunea germană a considerentului (6).

10. Articolul 7 alineatul (1) prevede valoarea compensației pe care pasagerii au dreptul să o primească în cazul în care li se refuză îmbarcarea sau în cazul anulării zborului. Conform articolului 7 alineatul (1) litera (c), o sumă de 600 de euro poate fi plătită pasagerilor pentru zborurile mai lungi de 3 500 de kilometri care nu sunt intracomunitare.

11. Articolul 12 alineatul (1) prevede că regulamentul se aplică fără a se aduce atingere dreptului unui pasager la o compensație suplimentară, din care poate fi scăzută compensația acordată în conformitate cu regulamentul.

12. În sfârșit, articolul 17 prevede:

„Până la 1 ianuarie 2007, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la funcționarea și rezultatele prezentului regulament, în special cu privire la următoarele aspecte:

[…]

— eventuala extindere a domeniului de aplicare a prezentului regulament la pasagerii care au încheiat un contract cu un operator de transport comunitar sau care au rezervat un zbor inclus într-un «pachet de servicii turistice», cărora li se aplică dispozițiile Directivei 90/314/CEE[8] și care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță spre un aeroport situat într-un stat membru, cu zboruri neoperate de operatori de transport aerian comunitari,

[…]”

Convenția de la Montréal[9]

13. Convenția de la Montréal, la care Comunitatea este parte semnatară, modernizează și consolidează Convenția de la Varșovia[10]. Aceasta are drept scop, *inter alia*, să asigure protecție intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și o indemnizație echitabilă, bazată pe principiul reparației[11].

14. Potrivit articolului 1 alineatul (1), convenția se aplică transportului aerian

8 — Directiva Consiliului din 13 iunie 1990 privind pachetele de servicii pentru călătorii, vacanțe și circuite (JO L 158, p. 59, Ediție specială, 13/vol. 9, p. 248).

9 — Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montréal la 28 mai 1999, aprobată în numele Comunității prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 privind încheierea de către Comunitatea Europeană a Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montréal) (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112).

10 — Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929.

11 — A se vedea al doilea și al treilea considerent.

internațional. Articolul 1 prevede în continuare:

„(2) În înțelesul prezentei convenții, expresia «transport internațional» înseamnă orice transport în care, conform acordului dintre părți, punctul de plecare și punctul de destinație, indiferent dacă există sau nu o întrerupere a transportului sau o transbordare, sunt situate fie pe teritoriul a două state părți, fie pe teritoriul unui singur stat parte, în cazul în care există o escală stabilită pe teritoriul altui stat, chiar dacă acel stat nu este stat parte. […]

(3) Transportul care se efectuează de către mai mulți transportatori succesivi este considerat, în sensul prezentei convenții, un transport unic dacă este considerat de către părți ca o singură operațiune, indiferent dacă a fost convenit sub forma unui singur contract sau a unor serii de contracte […]” [12].

Procedura principală și trimiterea preliminară

15. În martie 2006, domnul Schenkel a rezervat o călătorie dus-întors cu plecare de la Düsseldorf (Germania) și cu destinația Manila, via Dubai, asigurată de compania Emirates Airlines (denumită în continuare „Emirates”) [13]. Emirates nu este un operator de transport comunitar.

16. Zborul de retur cu plecare de la Manila pe 12 martie 2006 a fost anulat. Domnul Schenkel s-a întors în Germania cu avionul două zile mai târziu.

17. Ulterior, domnul Schenkel a introdus la Amtsgericht Frankfurt am Main o acțiune prin care a solicitat o compensație de 600 de euro pentru anularea zborului, invocând articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004.

18. Problema dacă acesta are dreptul la compensația menționată depinde de faptul dacă domnul Schenkel se încadrează în domeniul de aplicare *ratione personae* al regulamentului, astfel cum este definit la articolul 3 alineatul (1).

19. Domnul Schenkel a susținut în fața Amtsgericht că zborul de plecare și zborul de retur reprezentau părți ale unui singur zbor. Astfel, anularea se referea la un zbor care a fost inițiat în Germania [14]. Emirates a susținut

12 — Acest articol este aproape identic cu articolul 1 din Convenția de la Varșovia.

13 — Utilizăm această abreviere pentru a denumi atât compania Emirates Airlines, cât și compania Emirates Airlines Direktion für Deutschland, care este parte în acțiunea principală.

14 — În ceea ce privește procedura națională, trebuie amintit că versiunea germană a articolului 3 alineatul (1) utilizează expresia „pasageri care se îmbarcă pe un zbor cu plecare de pe aeroporturi”.

că zborul de plecare și zborul de retur trebuie considerate două zboruri distincte. Întrucât nu este un operator de transport comunitar, acesta nu avea, așadar, obligația de a plăti compensația pentru anularea zborului de retur cu plecare de la Manila.

20. Amtsgericht a admis acțiunea domnului Schenkel. Acesta a considerat că termenul „zbor", astfel cum este utilizat la articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 (în versiunea germană), cuprinde atât zborul de plecare, cât și zborul de retur, cel puțin când acestea au fost rezervate în același timp.

21. Emirates a formulat apel la instanța de trimitere.

22. Întrucât Regulamentul nr. 261/2004 are drept scop protejarea consumatorilor, instanța de trimitere are tendința să considere zborul de plecare și zborul de retur ale unei călătorii drept un singur zbor atunci când acestea sunt rezervate în același timp. Instanța de trimitere observă că, potrivit Convențiilor de la Varșovia și de la Montréal, transportul asigurat de operatori de transport succesivi constituie un unic transport internațional atunci când este considerat de părțile la contract drept o singură operațiune, de exemplu, atunci când ambele părți ale unei călătorii dus-întors sunt rezervate în același timp. Regulamentul completează aceste convenții, prevăzând o compensație imediată pentru pasagerii care se confruntă cu anularea unui zbor. Protecția pe care acesta o acordă ar fi mai redusă decât cea oferită de convenții dacă zborul de plecare și zborul de retur care sunt rezervate în același timp nu ar fi considerate un singur zbor.

23. Pe de altă parte, instanța de trimitere observă că termenul „zbor" este utilizat în alte dispoziții din regulament cu sensul de parte a unei călătorii aeriene cu plecare dintr-un loc spre o destinație specifică.

24. În consecință, instanța de trimitere a adresat Curții următoarea întrebare:

„Dispoziția articolului 3 alineatul (1) litera (a) din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretată în sensul că un «zbor» include călătoria dus-întors cu avionul de la locul de plecare până la locul de destinație, în orice caz atunci când zborul de plecare și zborul de retur au fost rezervate în același timp?"

25. Emirates, domnul Schenkel, Republica Franceză, Republica Elenă, Republica Polonă, Regatul Suediei și Comisia a depus observații scrise. Întrucât nu s-a solicitat desfășurarea unei ședințe, aceasta nu a avut loc.

Apreciere

26. Astfel cum am precizat [15], termenul „zbor” nu apare în majoritatea versiunilor lingvistice ale articolului 3 alineatul (1) litera (a). În consecință, vom reformula întrebarea. Instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă persoanele care călătoresc cu un zbor de retur cu plecare dintr-o țară terță spre un stat membru sunt „pasageri care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru”, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, în orice caz când zborul de plecare și zborul de retur au fost rezervate în același timp. Dacă aceasta este situația, regulamentul se aplică, iar astfel de pasageri au, la prima vedere, dreptul la compensație dacă zborul de retur este anulat.

27. Întrucât cuvântul „zbor” lipsește din majoritatea versiunilor lingvistice ale articolului 3 alineatul (1) litera (a), nu este necesară o analiză contextuală a utilizării termenului „zbor” în alte dispoziții ale regulamentului.

28. Domnul Schenkel susține că expresia „îmbarcarea pe un zbor” („Antreten eines Fluges”) ar fi înțeleasă în mod normal ca referindu-se la toate părțile unui zbor, inclusiv la zborul de retur. Expresia „care pleacă” (sau similară), utilizată în alte versiuni lingvistice ale Regulamentului nr. 261/2004, se referă la începerea întregii călătorii. În plus, zborul de plecare și zborul de retur ale unei călătorii dus-întors sunt rezervate de obicei ca o operațiune unică, iar pasagerul primește un bilet.

29. În opinia domnului Schenkel, dacă termenul „zbor” [în versiunea germană a articolului 3 alineatul (1)] se referă doar la o parte de călătorie efectuată în Comunitate, aceasta ar submina scopul regulamentului, și anume acela de a asigura un nivel înalt de protecție a pasagerilor. Aceștia nu ar beneficia de protecție în afara Comunității, unde ar necesita-o cel mai mult. Potrivit Convențiilor de la Varșovia și Montréal, o călătorie dus-întors este considerată un zbor cu plecare de la punctul A către punctul B și retur. Dacă legiuitorul comunitar ar fi intenționat să deroge de la aceste convenții prin reducerea noțiunii „zbor” la o parte a unei călătorii, ar fi precizat aceste intenții în mod clar.

30. Toate celelalte părți care au depus observații scrise sunt de acord că zborul de plecare și zborul de retur nu constituie un singur „zbor” în sensul Regulamentul nr. 261/2004.

Articolul 3 alineatul (1)

31. Sensul natural al expresiilor „se îmbarcă pe un zbor cu plecare de pe aeroporturi

15 — A se vedea punctele 6-8 de mai sus.

[…]" (în versiunea germană) și „care pleacă de pe un aeroport" (în celelalte versiuni) utilizate la articolul 3 alineatul (1) este acela că ambele se referă la o anumită călătorie aeriană într-o direcție. Dacă se are în vedere zborul de retur al unei călătorii dus-întors, efectuarea zborului de plecare inițial a avut loc în trecut. O persoană care se îmbarcă pe un zbor de retur de la Singapore spre Roma nu este în mod normal considerată că „se îmbarcă pe un zbor" cu plecare de la Roma. De asemenea, această persoană nu este nici în situația în care „pleacă" de la Roma.

32. Dacă legiuitorul comunitar ar fi intenționat ca expresiile utilizate în diferitele versiuni ale articolului 3 alineatul (1) să se refere la zborul de retur, ar fi fost destul de ușor să redacteze dispoziția în mod diferit. Într-un alineat s-ar fi putut explica că întreaga călătorie dus-întors – plecare și retur – trebuie să fie apreciată în raport cu punctul de plecare al zborului care este prima componentă a acestuia.

33. Interpretarea articolului 3 alineatul (1) invocată de domnul Schenkel impune (i) considerarea unei călătorii dus-întors drept un singur zbor și (ii) considerarea zborului ca având „ca destinație" punctul de plecare inițial. În ceea ce privește protecția acordată unui pasager, aceasta pare să aibă următorul efect: un pasager care își începe călătoria dus-întors pe un aeroport comunitar (spre o țară terță și retur) va fi protejat atât cu privire la itinerarul de plecare, cât și cu privire la itinerarul de întoarcere, indiferent de operatorul de transport. Cu toate acestea, un pasager care își începe călătoria dus-întors într-o țară terță (având ca destinație un aeroport comunitar și retur) nu va fi protejat în sensul regulamentului. Chiar dacă se îmbarcă pe un zbor asigurat de un operator de transport comunitar, acesta nu va avea drept *destinație* „un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul".

34. Ar fi fost posibilă redactarea legislației astfel încât să se acorde o protecție maximă pasagerilor care își încep călătoriile în Uniunea Europeană, în defavoarea celor care își încep călătoria într-o țară terță. Totuși, legiuitorul nu a făcut această alegere.

35. Semnificația evidentă a textului este mai degrabă că acesta se referă la toate zborurile de plecare care pornesc de pe „un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul" [articolul 3 alineatul (1) litera (a)], dar se referă la zborurile de retur doar atunci când acestea sunt asigurate de un operator de transport comunitar [articolul 3 alineatul (1) litera (b)].

Scopul regulamentului

36. Este evident că Regulamentul nr. 261/2004 are drept scop asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor și sporirea standardelor de protecție prevăzute de Regulamentul nr. 295/91.

37. De asemenea, este clar că articolul 3 alineatul (1) limitează întinderea acestei protecții. Toți pasagerii care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru beneficiază de protecție. Pasagerii care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță care călătoresc către un aeroport situat într-un stat membru sunt protejați doar dacă se îmbarcă pe un zbor asigurat de un operator de transport comunitar [16].

38. *Lucrările pregătitoare* evidențiază că domeniul de aplicare adecvat al noului regulament preconizat privind zborurile care pleacă de aeroporturi situate în țări terțe spre Comunitate a făcut obiectul unei analize speciale.

39. Conform articolului 3 alineatul (1) din propunerea [17] inițială a Comisiei, pasagerii care pleacă dintr-o țară terță spre un stat membru ar fi fost protejați dacă ar fi avut un contract cu un operator de transport comunitar sau cu un tour-operator pentru un pachet de servicii oferit spre vânzare pe teritoriul Comunității.

40. Un document ulterior al Consiliului, publicat în urma discuțiilor atât în cadrul COREPER, cât și al grupului de lucru relevant al Consiliului, care prezintă proiectul revizuit de regulament, indică faptul că unul dintre cele două „aspecte majore restante" se refereau tocmai la domeniul de aplicare al regulamentului cu privire la zborurile cu plecare din țări terțe, astfel cum sunt definite în prezent la articolul 3 alineatul (1) litera (b) [18]. Dintr-o notă de subsol amplă, referitoare la textul dispoziției menționate (identică la acel moment cu textul adoptat în final), rezultă că anumite state membre au fost în favoarea extinderii suplimentare a protecției oferite pasagerilor care se îmbarcă pe un zbor cu plecare de pe un aeroport situat într-o țară terță cu destinația în cadrul Comunității, în timp ce alte state s-au opus acestei măsuri și că s-au dezbătut (sub diverse aspecte) posibile probleme privind caracterul extrateritorial, inaplicabilitatea și discriminarea între pasageri [19].

41. În cursul săptămânii următoare, Președinția a prezentat un text neschimbat, *inter alia*, al articolului 3 alineatul (1) litera (b). Totuși, aceasta a solicitat delegațiilor să reflecteze la posibilitatea de a introduce în procesul-verbal al Consiliului o declarație a statelor membre referitoare la ceea ce era la momentul respectiv articolul 19 (intitulat „Raport") și a invitat Comisia ca, în momentul în care redactează raportul menționat la acest articol, să se concentreze în special asupra posibilității de a extinde domeniul de aplicare al regulamentului cu

16 — Includerea în sine a ultimei categorii de pasageri extinde domeniul de aplicare al protecției față de cea acordată prin Regulamentul nr. 295/91. A se vedea considerentul (6) al Regulamentului nr. 261/2004.

17 — COM(2001) 784 final din 21 decembrie 2001.

18 — Raportul Consiliului 14444/1/02 REV 1 din 22 noiembrie 2002. Acest document este accesibil la următoarea adresă: http://register.consilium.europa.eu

19 — În comunicatul de presă din 16 februarie 2005 (publicat în ziua anterioară intrării în vigoare a Regulamentului nr. 261/2004), Comisia a sugerat că motivul pentru care noul regulament nu se referă la zboruri asigurate de un operator de transport necomunitar care pleacă dintr-o țară terță spre un stat membru consta în posibile probleme de extrateritorialitate.

privire la zboruri care pleacă de pe aeroporturi situate în țări terțe spre Comunitate [20].

42. În decembrie 2002, Consiliul a obținut un acord politic privind poziția sa comună asupra proiectului de regulament, iar sugestia privind o inserare în procesul-verbal al Consiliului a fost transformată într-o modificare de redactare a textului articolului 19 [21]. Regulamentul, astfel cum a fost promulgat, impune Comisiei să prezinte un raport „în special cu privire la […] eventuala extindere a domeniului de aplicare al prezentului regulament la pasagerii care au încheiat un contract cu un operator de transport comunitar sau care au rezervat un zbor inclus într-un «pachet de servicii turistice» […] și care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță spre un aeroport situat într-un stat membru, cu zboruri neoperate de operatori de transport […] comunitari” [22].

43. În lumina acestui context, considerăm imposibil să acceptăm că articolul 3 alineatul (1) trebuie interpretat în sensul că se referă la un pasager care se îmbarcă pe un zbor de retur asigurat de un operator de transport necomunitar care pleacă dintr-o țară terță către un stat membru.

44. Este adevărat că, în general, *lucrările pregătitoare* trebuie tratate cu prudență. În plus, utilizarea acestora nu este decât accesorie în raport cu alte tehnici de interpretare [23]. Acestea fiind spuse, Curtea le-a utilizat ocazional drept instrument de interpretare în vederea stabilirii intenției legiuitorului, în special când acestea confirmă o concluzie la care Curtea a ajuns deja prin alte mijloace [24].

45. Adăugăm doar faptul că, în cazul în care interpretarea articolului 3 alineatul (1) litera (a) propusă de domnul Schenkel ar fi corectă, majoritatea (deși nu toți) [25] „pasageri[lor] care au încheiat un contract cu un operator de transport comunitar sau care au rezervat un zbor inclus într-un «pachet de servicii turistice» […] și care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță spre un aeroport situat într-un stat membru, cu zboruri neoperate de operatori de transport […] comunitari” [26] s-ar încadra deja în domeniul de aplicare al regulamentului. Cerința privind raportul, inserată în mod expres de Consiliu, ar fi, așadar, în această privință, în mare măsură inutilă.

20 — Raportul Consiliului 14724/02 din 28 noiembrie 2002. Acest document este disponibil la următoarea adresă: http://register.consilium.europa.eu

21 — A se vedea Raportul Consiliului 15595/02 din 16 decembrie 2002. Și acest document este disponibil la următoarea adresă: http://register.consilium.europa.eu

22 — Articolul 17 primul paragraf a doua liniuță din Regulamentul nr. 261/2004.

23 — A se vedea punctul 30 din Concluziile avocatului general Tizzano prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea din 4 octombrie 2001, Bowden (C-133/00, Rec., p. I-7031).

24 — A se vedea în special Hotărârea din 11 iunie 1998, Kuusijärvi (C-275/96, Rec., p. I-3419, punctul 46).

25 — Pasagerii din aceste categorii care și-au *început* călătoriile în țara terță ar fi excluși potrivit acestei interpretări (a se vedea punctul 33 de mai sus).

26 — Termenii în sine ai cerinței de întocmire a raportului devin discutabili dacă interpretarea noțiunilor „zbor” și/sau „plecare” propusă de domnul Schenkel este corectă.

Relevanța rezervării în același timp a zborului de plecare și a zborului de retur

46. Natura unui produs sau a unui serviciu este în principiu independentă de modul în care acesta este achiziționat. În consecință, nu considerăm că este clar motivul pentru care modul în care zborul de plecare și zborul de retur sunt achiziționate ar trebui să afecteze răspunsul la întrebarea dacă o călătorie dus-întors ar trebui să fie considerată drept un unic „zbor" cu plecare de pe aeroportul utilizat la începutul călătoriei respective. În cadrul unei singure tranzacții comerciale se pot (de exemplu) achiziționa câteva călătorii într-o singură direcție sau una ori mai multe călătorii (diferite) dus-întors sau chiar un abonament care acordă dreptul la mai multe zboruri.

47. Cu toate acestea, instanța de trimitere și domnul Schenkel consideră că în Convenția de la Montréal se precizează că o călătorie dus-întors, rezervată ca o singură tranzacție, ar trebui considerată un unic zbor. Conform articolului 1 alineatul (2) din Convenția de la Montréal, „transportul internațional" are loc atunci când, conform acordului dintre părți, punctul de plecare și punctul de destinație sunt situate fie (a) pe teritoriul a două state părți diferite, fie (b) pe teritoriul unui singur stat parte, dar cu o escală stabilită pe teritoriul altui stat. În consecință, Convenția de la Montréal prevede în mod necesar posibilitatea existenței unei escale în cursul călătoriei. Articolul 1 alineatul (3) prevede că transportul până la locul de destinație care se efectuează de mai mulți transportatori succesivi „este considerat […] un transport unic dacă este considerat de către părți ca o singură operațiune".

48. Există jurisprudență națională (care provine în principal, însă nu exclusiv, de la instanțe din sistemul de common-law) care susține teza potrivit căreia, în temeiul Convenției de la Varșovia din 1929 (care a precedat Convenția de la Montréal), într-un contract de transport internațional având ca obiect o călătorie dus-întors, destinația acestei călătorii dus-întors este punctul de plecare [27].

49. Cu toate acestea, în timp ce Comunitatea este parte semnatară la Convenția de la Montréal și are obligații în temeiul acesteia [28], Regulamentul nr. 261/2004 nu este o măsură comunitară de punere în aplicare a convenției. Acesta se aplică, mai degrabă, în paralel cu convenția. Regulamentul nr. 261/2004 cuprinde o scurtă

27 — A se vedea *Grein* v *Imperial Airways Ltd* [1937] 1 K. B. 50 (p. 78-79), de Greene L.J: „Utilizarea formei de singular în această expresie [locul de plecare și locul de destinație] arată că, în percepția părților la convenție, fiecare contract de transport include un loc de plecare și un loc de destinație. Un loc intermediar în care transportul poate fi întrerupt nu este considerat «loc de destinație». Având în vedere contextul și în special faptul că locul de plecare și locul de destinație trebuie căutate în contract, considerăm că semnificația expresiei este «locul în care începe transportul care face obiectul contractului și locul în care încetează transportul care face obiectul contractului». […] În cazul în care contractul are ca obiect un circuit care începe la Berlin, continuă cu vizitarea a diferite capitale europene și încetează la Berlin, transportul care face obiectul contractului începe la Berlin și încetează la Berlin." A se vedea și *Lee v China Airlines*, 669 F.Supp. 979 (C. D. Cal. 1987), și *Qureshi v K. L. M. (Royal Dutch Airlines)* (1979), 41 N. S. R. (2d) 653 (două decizii procedurale din Statele Unite ale Americii și, respectiv, din Canada, referitoare la problema dacă acțiunile trebuie respinse pentru lipsă de competență). A se vedea în plus, în Germania, deciziile Bundesgerichtshof [1976] ZLW, 255, și ale Landesgericht Berlin [1973] ZLW, 304. Nu am identificat jurisprudență echivalentă referitoare la Convenția de la Montréal. Anumiți autori consideră că aceeași soluție se aplică în cazul acestei convenții. A se vedea în special E. Giemulla și R. Schmid (eds), *Montreal Convention 1999* (2006, broșură), Kluwer Law.

28 — Articolul 300 alineatul (7) CE prevede că „[a]cordurile încheiate în condițiile stabilite de prezentul articol sunt obligatorii pentru instituțiile Comunității și pentru statele membre". Convenția de la Montréal a fost semnată de Comunitate în temeiul articolului 300 alineatul (2) CE. A se vedea Decizia 2001/539, citată la nota de subsol 9, și Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, Rec., p. I-403, punctele 35 și 36).

referință la convenție (în preambul) [29]. Acest fapt este în contrast evident cu Regulamentul nr. 2027/97, cu modificările ulterioare [30], care pune în aplicare anumite părți din convenție [31]. Articolul 2 alineatul (2) din acest regulament prevede că noțiunile cuprinse în regulament care nu sunt definite în acesta sunt echivalente cu cele utilizate în convenție.

50. În plus, suntem de acord cu Emirates, cu Republica Polonă și cu Regatul Suediei în special că există diferențe clare între Convenția de la Montréal și Regulamentul nr. 261/2004. Înainte de toate, expresia „transport internațional", care este definită la articolul 1 alineatul (2) din convenție și care a fost interpretată de diferite instanțe naționale [32], nu apare în regulament.

51. Considerăm că nu trebuie încercat să se aplice (diferiți) termeni cuprinși în Convenția de la Montréal în vederea definirii domeniului de aplicare al Regulamentul nr. 261/2004 într-un mod care este clar în contradicție cu textul și cu istoricul său legislativ.

52. De asemenea, instanța de trimitere și domnul Schenkel susțin că, dacă noțiunea „zbor" din Regulamentul nr. 261/2004 nu ar include o călătorie dus-întors, atunci când această călătorie este rezervată ca o singură operațiune, nivelul de protecție a pasagerilor prevăzut de regulament ar fi inferior față de cel acordat de Convenția de la Montréal. Această situație ar fi contrară scopului expres al regulamentului, care este acela de a garanta un înalt nivel de protecție a pasagerilor.

53. Nu suntem de acord cu acest argument.

54. În primul rând, domeniul de aplicare al regulamentului este diferit de cel al convenției. În mai multe privințe, regulamentul prevede situații care nu sunt reglementate de aceasta din urmă. De exemplu, regulamentul se aplică în ceea ce privește zborurile strict interne operate într-un stat membru și zborurile care pleacă dintr-un stat membru spre o țară terță care nu este stat parte la convenție. Spre deosebire de convenție, regulamentul include situațiile de refuz la îmbarcare și de anulare a zborurilor. Dimpotrivă, domeniul de aplicare al regulamentului este limitat de considerente teritoriale. Acesta nu se aplică în privința zborurilor dintre două țări care sunt state părți

29 — Considerentul (14) se referă la convenție în contextul unei dispoziții de exonerare cuprinse în regulament. Totuși, această referință are caracter general. Doar face legătura între cele două texte, fără a menționa o dispoziție specifică. Acest lucru este deosebit de evident în versiunea franceză a considerentului, care începe: „[t]out comme *dans le cadre* de la convention de Montréal […]" (sublinierea noastră).

30 — Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente (JO L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 (JO L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146). Conform considerentului (6) al acestui din urmă regulament, modificarea Regulamentului nr. 2027/97 a fost necesară în vederea alinierii acestuia la dispozițiile Convenției de la Montréal, creându-se astfel un sistem unitar de răspundere pentru transportul aerian internațional. Versiunea consolidată a Regulamentului nr. 2027/97 este disponibilă la următoarea adresă: http://eur-lex.europa.eu

31 — A se vedea articolul 1 din Regulamentul nr. 2027/97, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul nr. 889/2002.

32 — A se vedea punctul 48 de mai sus și nota de subsol aferentă.

la convenție, însă nu sunt state membre ale Comunității.

55. În aceste împrejurări, nu considerăm că se poate afirma că nivelul general de protecție acordat de regulament este în mod necesar mai redus decât cel acordat de convenție, pentru motivul că o situație particulară este prevăzută doar de aceasta din urmă.

56. În al doilea rând, Regulamentul nr. 261/2004 oferă o protecție complementară față de cea acordată de convenție pasagerilor care călătoresc cu avionul și nu substituie convenția. Aceasta rezultă clar din articolul 12 din regulament, care prevede în mod expres că regulamentul trebuie să se aplice „fără a se aduce atingere drepturilor pasagerilor la o compensație suplimentară".

57. În Hotărârea IATA și ELFAA [33], Curtea s-a pronunțat în sensul că întârzierile în cadrul transportului aerian pot cauza în general două tipuri de prejudicii, care impun despăgubiri diferite. Primul este identic pentru fiecare pasager. Al doilea este specific fiecărui pasager și impune o despăgubire ulterioară individualizată [34]. În timp ce convenția se referă la al doilea tip de prejudiciu, regulamentul oferă măsuri de reparare a prejudiciului standardizate și imediate pentru primul tip. Astfel, acesta „se aplică pur și simplu la un stadiu anterior față de sistemul care rezultă din Convenția de la Montréal" [35]. Măsurile prevăzute de regulament în privința întârzierii zborurilor „nu împiedică în sine faptul că pasagerii respectivi […] pot, în plus, intenta acțiunile în repararea prejudiciilor menționate în condițiile prevăzute de convenție" [36]. Mai degrabă, acestea „ameliorează protecția intereselor pasagerilor și condițiile în care se aplică principiul reparației în privința pasagerilor" [37].

58. În consecință, protecția pe care o acordă regulamentul în privința întârzierii zborurilor are o natură complementară. *A fortiori*, această afirmație este valabilă în privința măsurilor de despăgubire și a altor măsuri prevăzute de regulament pentru situațiile de anulare a zborurilor sau de refuz la îmbarcare. Convenția nu oferă niciun fel de protecție pasagerilor în astfel de situații.

59. În aceste împrejurări, nu putem accepta argumentul potrivit căruia nivelul de protecție oferit de regulament ar fi inferior față de cel oferit de convenție, cu excepția cazului în care acesta este interpretat într-un mod contrar textului său clar, istoricului său legislativ și scopului său evident.

33 — Citată la nota de subsol 28.
34 — Punctul 43.
35 — Punctele 44 și 46.
36 — Punctul 47.
37 — Punctul 48.

Concluzie

60. În consecință, sugerăm Curții că ar trebui să răspundă la întrebarea adresată de instanța de trimitere după cum urmează:

„Pasagerii care se îmbarcă pe un zbor de retur cu plecare dintr-o țară terță spre un stat membru nu sunt «pasageri care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru», în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, și, în consecință, nu se încadrează în domeniul de aplicare *ratione personae* al acestui regulament dacă operatorul de transport aerian al zborului în discuție nu este un operator de transport comunitar, chiar dacă zborul de plecare și zborul de retur au fost rezervate în același timp."