Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
DOMNUL ATHANASIOS RANTOS
prezentate la 9 decembrie 2021 [1]

Cauza C-561/20

Q,
R,
S
împotriva
United Airlines Inc.

[Cerere de decizie preliminară formulată de Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunalul Comercial neerlandofon din Bruxelles, Belgia)]

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Dreptul la compensație în cazul unei întârzieri prelungite a unui zbor – Zbor împărțit în două segmente – Întârziere prelungită la destinația finală intervenită în cadrul celui de al doilea segment care leagă două aeroporturi dintr-o țară terță – Validitatea Regulamentului (CE) nr. 261/2004 în raport cu dreptul internațional”

I. Introducere

1. Prezenta cerere de decizie preliminară este formulată în cadrul unui litigiu între, pe de o parte, doamna Q și doamna R, precum și domnul S (denumiți în continuare „reclamanții din litigiul principal”), și United Airlines Inc. (Statele Unite), privind compensația pentru o întârziere prelungită a unui zbor cu legătură directă.

2. Prin intermediul primei sale întrebări preliminare, care privește interpretarea articolului 3 alineatul (1) litera (a) și a articolului 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 privind compensarea pasagerilor care utilizează transportul aerian [2], instanța de trimitere solicită Curții să clarifice anumite aspecte ale aplicabilității acestui regulament în cadrul zborurilor cu legătură directă cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, care includ o legătură pe un aeroport situat pe teritoriul unei țări terțe și care au ca destinație finală un alt aeroport din această țară terță.

[1] Limba originală: franceza.

[2] Regulamentul 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).

3. În această privință, deși Curtea nu a avut încă ocazia să analizeze aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 în situațiile în care întârzierea privește un zbor cu legătură directă, efectuat în întregime de un operator efectiv de transport aerian necomunitar, și intervine în timpul unui segment al acestui zbor care se desfășoară în întregime pe teritoriul unei țări terțe, considerăm că principiile care rezultă din jurisprudența existentă oferă puncte de referință utile pentru o analiză care pot fi transpuse *mutatis mutandis* în prezenta cauză [3].

4. Prin intermediul celei de a doua întrebări preliminare formulate în subsidiar, instanța de trimitere ridică în fața Curții problema validității Regulamentului nr. 261/2004 în lumina dreptului internațional și, în special, a principiului suveranității complete și exclusive a unui stat asupra spațiului său aerian. Această întrebare va permite Curții să analizeze, pentru prima dată, validitatea acestui regulament în lumina dreptului internațional public și, în special, a principiului dreptului internațional cutumiar aerian [4].

5. La finalul analizei noastre, propunem Curții să răspundă la aceste două întrebări în sensul că, pe de o parte, articolul 3 alineatul (1) litera (a) și articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că o situație precum cea descrisă la punctul 3 din prezentele concluzii se încadrează în domeniul de aplicare al acestui regulament și, pe de altă parte, că acest regulament rămâne valid în lumina dreptului internațional, în special a principiului suveranității complete și exclusive a unui stat asupra spațiului său aerian.

II. Cadrul juridic

6. Considerentele (1), (4) și (7) ale Regulamentului nr. 261/2004 precizează:

„(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.

[…]

[3] Curtea a avut deja ocazia să analizeze aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 în cazul zborurilor cu legătură directă, în special în Hotărârea din 26 februarie 2013, Folkerts (C-11/11, denumită în continuare „Hotărârea Folkerts”, EU:C:2013:106), Hotărârea din 31 mai 2018, Wegener (C-537/17, denumită în continuare „Hotărârea Wegener”, EU:C:2018:361), Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie (C-502/18, denumită în continuare „Hotărârea České aerolinie”, EU:C:2019:604), și Hotărârea din 30 aprilie 2020, Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). În ceea ce privește problema aplicabilității Regulamentului nr. 261/2004 în cazul unei legături aeriene cu punctul de plecare inițial și cu destinația finală situate într-o țară terță, dar care cuprinde două zboruri cu un punct de plecare sau de sosire într-un stat membru, a se vedea Concluziile avocatului general Saugmandsgaard Øe prezentate în cauza Airhelp (Întârziere a zborului de redirecționare) (C-451/20, EU:C:2021:829, punctele 24-60, hotărârea nefiind încă pronunțată la data prezentării prezentelor concluzii).

[4] Curtea a avut deja ocazia să analizeze validitatea unui act legislativ al Uniunii în lumina acestui principiu, și anume Directiva 2003/87/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 13 octombrie 2003 de stabilire a unui sistem de comercializare a cotelor de emisie de gaze cu efect de seră în cadrul Comunității și de modificare a Directivei 96/61/CE a Consiliului (JO 2003, L 275, p. 32, Ediție specială 15/vol. 10, p. 78) în Hotărârea din 21 decembrie 2011, Air Transport Association of America și alții (C-366/10, denumită în continuare „Hotărârea ATAA”, EU:C:2011:864, punctele 103 și 104).

(7) În scopul asigurării aplicării efective a prezentului regulament, obligațiile aferente rămân în sarcina operatorului 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."

7. În conformitate cu articolul 2 din acest regulament, intitulat „Definiții":

„În înțelesul prezentului regulament:

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

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 a unei licențe de funcționare valabilă acordată 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[5];

[…]

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;

[…]"

8. Articolul 3 din Regulamentul nr. 261/2004, 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 de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar.

[…]

(5) Prezentul regulament se aplică tuturor operatorilor de transport aerian care asigură transportul pasagerilor menționați la alineatele (1) și (2). În cazul în care un operator de

5 JO 1992, L 240, p. 1, Ediție specială 06/vol. 2, p. 76.

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."

9. Articolul 5 din acest 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 în care intervine oricare din următoarele:

(i) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută;

(ii) în cazul în care sunt informați despre această anulare într-un termen cuprins între două săptămâni și șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirecționare care să le permită să plece cu cel mult două ore înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de patru ore după ora de sosire prevăzută;

(iii) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirecționare care să le permită să plece cel târziu [a se citi „cel mai devreme"] cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută.

[…]

(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."

10. Sub titlul „Dreptul la compensație", articolul 7 din regulamentul menționat 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).

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută datorită refuzului la îmbarcare sau anulării zborului."

11. Articolul 13 din același regulament, intitulat „Dreptul la reparații”, prevede:

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

III. Litigiul principal, întrebările preliminare și procedura în fața Curții

12. 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”)[6], pentru un zbor cu legătură directă cu plecare de la aeroportul Bruxelles-National (Belgia), cu destinația aeroportul San José International (Statele Unite), cu escală la aeroportul Newark International (Statele Unite).

13. Aceste două segmente ale zborului au fost efectuate de United Airlines, un operator de transport aerian dintr-o țară terță. Reclamanții din litigiul principal au ajuns la destinația lor finală cu 223 de minute întârziere din cauza unei întârzieri care a afectat cel de al doilea segment al acestui zbor, și anume o problemă tehnică la aeronavă.

14. Prin scrisoarea din 6 septembrie 2018, societatea Happy Flights, căreia i-a fost cedată creanța reclamanților din litigiul principal, a trimis o somație către United Airlines prin care a solicitat plata unei compensații în valoare de 600 de euro de persoană pentru întârzierea celui de al doilea segment al zborului, mai precis 1 800 de euro în total, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004.

15. Prin scrisoarea din 4 octombrie 2018, United Airlines a răspuns societății Happy Flights, susținând că Regulamentul nr. 261/2004 nu este aplicabil în speță, pentru motivul că problema tehnică care a provocat întârzierea avusese loc în timpul celui de al doilea segment al zborului, care lega două aeroporturi situate în Statele Unite.

16. Prin scrisoarea din 5 octombrie 2018, Happy Flights a răspuns la această scrisoare a United Airlines, făcând referire la jurisprudența Curții pentru a contesta poziția acesteia și a somat-o să efectueze plata compensației.

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

18. La 11 octombrie 2018, Happy Flights a pus în întârziere societatea United Airlines. În aceeași zi, United Airlines a informat societatea Happy Flights că își menține poziția.

[6] Agenția de turism și Lufthansa nu sunt părți în litigiul principal.

19. La 3 mai 2019, Happy Flights, chiar dacă a pus în întârziere din nou societatea United Airlines cu privire la efectuarea plății, a informat-o pe aceasta din urmă că creanța care îi fusese cesionată a fost din nou transferată reclamanților din litigiul principal.

20. La 22 iulie 2019, reclamanții din litigiul principal au chemat în judecată societatea United Airlines în fața Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunalul Comercial neerlandofon din Bruxelles, Belgia), instanța de trimitere, solicitând obligarea acesteia la plata unei compensații în valoare de 1 800 de euro, majorată cu dobânzi moratorii de la 6 septembrie 2018 și cu dobânzi judiciare.

21. În acest context, instanța de trimitere are îndoieli cu privire la abordarea anumitor argumente invocate de United Airlines referitoare atât la aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004, cât și la validitatea acestuia, considerând că răspunsurile nu pot fi găsite în jurisprudența Curții.

22. În primul rând, în ceea ce privește problema aplicabilității Regulamentului nr. 261/2004, United Airlines contestă faptul că acest regulament se aplică în cazul în care întârzierea prelungită survine în cadrul unui zbor cu plecarea și cu destinația pe teritoriul unei țări terțe, chiar și în cazul în care acest zbor reprezintă al doilea și cel din urmă segment al unui zbor cu legătură directă, iar primul zbor pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru.

23. În această privință, pe de o parte, instanța de trimitere precizează că, deși Hotărârea Wegener, care privea o întârziere survenită în cadrul primului zbor, cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, al unui operator de transport aerian necomunitar, pledează în favoarea aplicabilității Regulamentului nr. 261/2004, învățămintele acestei hotărâri nu pot fi pur și simplu transpuse în prezenta cauză, întrucât în speță cel de al doilea zbor, cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unei țări terțe, este cel care a fost afectat de întârziere.

24. Pe de altă parte, instanța de trimitere observă că, în Hotărârea České aerolinie, 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 zbor a plecat de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru. În această cauză s-a pus întrebarea dacă operatorul de transport comunitar care a efectuat primul zbor poate fi obligat la plata unei compensații către un pasager care a fost afectat de o întârziere prelungită în cadrul celui de al doilea zbor, efectuat, din punct de vedere material, de un operator de transport aerian dintr-o țară terță. Cu toate acestea, potrivit acestei instanțe, litigiul principal se deosebește prin faptul că nu privește niciun operator de transport comunitar, întrucât operatorul de transport comunitar care a emis biletele (Lufthansa) nici nu este parte în litigiul principal. Prin urmare, din nou, soluția adoptată de Curte în această hotărâre nu poate fi pur și simplu transpusă în cadrul factual din prezentul litigiu.

25. În al doilea rând, în ceea ce privește problema validității Regulamentului nr. 261/2004, United Airlines susține că, în cazul în care acest regulament s-ar aplica în situația în care o întârziere prelungită survine în cadrul celui de al doilea zbor al unui zbor cu legătură directă, acesta ar avea un efect extrateritorial incompatibil cu dreptul internațional, dacă acest al doilea zbor este efectuat în întregime pe teritoriul unei țări terțe. Mai exact, principiul suveranității s-ar opune ca regulamentul menționat să se aplice unei situații care se creează pe teritoriul unei țări terțe, precum cea în discuție în litigiul principal, în care întârzierea a survenit pe teritoriul Statelor Unite, iar urmările întârzierii s-au produs exclusiv pe acest teritoriu. În această privință, se face referire la Hotărârea ATAA, în care Curtea a recunoscut principiul de drept internațional

cutumiar potrivit căruia fiecare stat are suveranitate completă și exclusivă asupra propriului spațiu aerian. În cazul în care această afirmație a United Airlines ar fi corectă, instanța de trimitere ridică problema validității aceluiași regulament în lumina dreptului internațional.

26. 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?”

27. Au depus observații scrise reclamanții din litigiul principal, United Airlines, guvernele belgian și polonez, Parlamentul European, Consiliul Uniunii Europene și Comisia Europeană. În observațiile lor, Parlamentul și Consiliul au analizat numai cea de a doua întrebare.

IV. Analiză

28. Cu titlu introductiv, reamintim că, în conformitate cu jurisprudența constantă a Curții, pasagerii zborurilor întârziate pot fi asimilați pasagerilor zborurilor anulate în scopul aplicării dreptului la compensație și pot invoca dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 atunci când sunt afectați, la sosirea la „destinația finală”, de o pierdere de timp egală sau mai mare de trei ore, cu alte cuvinte, atunci când ajung la destinația lor finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de către operatorul de transport aerian [7]. În această privință, în cazul unui zbor cu legătură directă, singurul lucru care contează în sensul compensației forfetare prevăzute la articolul 7 din regulamentul menționat este întârzierea față de ora de sosire prevăzută la destinația finală, înțeleasă ca fiind destinația ultimului zbor efectuat de pasagerul în cauză [8].

29. În prezenta cauză, United Airlines nu contestă faptul că, în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care acesta din urmă ar fi aplicabil, reclamanții din litigiul principal ar avea într-adevăr dreptul la o compensație în cuantum de

[7] 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), Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții (C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657), Hotărârea Folkerts (punctele 32 și 33), precum și Hotărârea České aerolinie (punctul 19).

[8] Hotărârea Folkerts (punctele 34 și 35).

1 800 de euro, întrucât ultimul segment al zborului cu legătură directă în discuție în litigiul principal a avut o întârziere de 223 de minute, și anume mai mult de trei ore față de ora de sosire prevăzută inițial.

30. Cu toate acestea, United Airlines repune în discuție în litigiul principal tocmai aplicabilitatea acestui regulament și, în subsidiar, validitatea acestuia. Aceste două aspecte fac obiectul celor două întrebări preliminare și al analizei care urmează.

A. Cu privire la prima întrebare preliminară

31. Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 alineatul (1) litera (a) și articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că un pasager are dreptul la o compensație din partea unui operator de transport aerian dintr-o țară terță în cazul în care a ajuns la destinația finală cu o întârziere mai mare de trei ore, survenită în cadrul ultimului segment al unui zbor cu legătură directă, ale cărui loc de plecare și loc de sosire sunt ambele situate pe teritoriul unei țări terțe, în cadrul unui zbor cu legătură directă cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, toate zborurile fiind efectuate de acest operator de transport aerian dintr-o țară terță și fiind rezervate de pasager printr-o rezervare unică la un operator de transport comunitar.

32. Întrebarea, astfel cum a fost formulată, conține două elemente referitoare, pe de o parte, la aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 în cadrul unui zbor cu legătură directă, precum cel din litigiul principal, și, pe de altă parte, la stabilirea operatorului de transport aerian obligat la plata compensației.

1. Cu privire la aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004

33. În ceea ce privește problema domeniului de aplicare al Regulamentului nr. 261/2004, rezultă din articolul 3 alineatul (1) litera (a) din acest regulament că acesta se aplică în special pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru. Spre deosebire de ipoteza de la articolul 3 alineatul (1) litera (b), această primă ipoteză nu este supusă condiției ca operatorul efectiv de transport aerian care efectuează zborul să se încadreze în noțiunea de „operator de transport comunitar” în sensul articolului 2 litera (c) din regulamentul menționat.

34. Mai întâi, reamintim faptul că Curtea a precizat că noțiunea de „zbor cu legătură directă” trebuie înțeleasă ca făcând trimitere la două sau la mai multe zboruri care constituie un ansamblu în vederea aplicării dreptului la compensație al pasagerilor prevăzut de Regulamentul nr. 261/2004[9]. Această situație se regăsește în cazul în care două sau mai multe zboruri au făcut obiectul unei rezervări unice, precum în litigiul principal[10]. În acest context, schimbarea aeronavei care ar putea interveni cu ocazia unui zbor cu legătură directă nu este relevantă pentru această calificare[11]. Rezultă că, pentru a aprecia aplicabilitatea acestui regulament în cadrul unui zbor cu legătură directă care a făcut obiectul unei rezervări unice, trebuie luate în considerare locul de plecare inițial și destinația finală[12].

[9] Hotărârea Wegener (punctele 17 și 18, precum și jurisprudența citată).

[10] Hotărârea Wegener (punctele 19 și 20, precum și jurisprudența citată).

[11] Hotărârea Wegener (punctul 23).

[12] Hotărârea Wegener (punctul 25) și Hotărârea České aerolinie (punctul 16), precum și Ordonanța din 12 noiembrie 2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, denumită în continuare „Ordonanța KLM”, EU:C:2020:909, punctul 19).

35. În continuare, în ceea ce privește zborurile cu legătură directă cu plecare din Uniunea Europeană, precum în prezenta cauză, rezultă din jurisprudența Curții că, chiar dacă escalele unui zbor se află pe teritoriul unei țări terțe, acest lucru nu împiedică aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004, în pofida faptului că operatorul de transport aerian care efectuează un astfel de zbor sau un segment al unui astfel de zbor nu este un operator de transport comunitar.

36. Astfel, în Hotărârea Wegener, Curtea a statuat că Regulamentul nr. 261/2004 se aplică în cazul unui transport de pasageri efectuat în cadrul unei rezervări unice și care implică o escală planificată în afara Uniunii (Casablanca, Maroc), între plecarea sa de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru (Berlin, Germania) și sosirea sa pe un aeroport situat pe teritoriul unei țări terțe (Agadir, Maroc), cu schimbarea aeronavei. Curtea a declarat în esență că un zbor cu legătură directă în cadrul căruia primul zbor pleacă de pe un aeroport situat într-un stat membru, iar cel de al doilea zbor are ca destinație un aeroport situat într-o țară terță, ar trebui tratat ca o unitate, chiar dacă cel de al doilea segment al zborului cu legătură directă are ca punct de plecare un aeroport situat într-o țară terță. În această privință, contrar celor susținute de United Airlines în observațiile sale scrise, Curtea nu a stabilit că acest regulament se aplică în temeiul Acordului euro-mediteraneean privind serviciile aeriene încheiat în anul 2006. Astfel, această aplicabilitate s-a întemeiat exclusiv pe interpretarea articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, fără ca acordul să fie cel puțin menționat în această hotărâre.

37. În același sens, în Hotărârea České aerolinie, Curtea s-a pronunțat în mod expres cu privire la aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 în contextul unui zbor cu legătură directă compus din două zboruri și care a dat naștere unei rezervări unice, cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru (Praga, Republica Cehă) și cu destinația pe un aeroport situat într-o țară terță (Bangkok, Thailanda), cu escală pe aeroportul unei alte țări terțe (Abu Dhabi, Emiratele Arabe Unite). În această cauză, Curtea a statuat că un pasager care a fost afectat la destinația sa finală de o întârziere de trei ore sau mai mult, care își are originea în cel de al doilea zbor, efectuat în cadrul unui acord de partajare a codurilor de un operator de transport aerian dintr-o țară terță (Etihad Airways), poate introduce o acțiune în despăgubire în temeiul acestui regulament împotriva operatorului de transport comunitar care a efectuat primul zbor (České aerolinie).

38. Or, astfel cum subliniază instanța de trimitere, este adevărat că aceste hotărâri au fost pronunțate în împrejurări de fapt diferite de cele din litigiul principal. Astfel, în Hotărârea Wegener, zborul cu legătură directă a avut întârziere în cadrul primului zbor, care a plecat de pe teritoriul unui stat membru, în timp ce în prezenta cauză întârzierea a avut loc în cadrul ultimului zbor, care a fost efectuat în întregime pe teritoriul unei țări terțe. Pe de altă parte, Hotărârea České aerolinie a avut ca obiect posibilitatea de a introduce o acțiune împotriva operatorului de transport comunitar care efectuează primul segment al unui zbor cu legătură directă care a avut întârziere în cadrul celui de al doilea segment de zbor, care a fost efectuat în întregime într-o țară terță de către un operator de transport aerian dintr-o țară terță, în temeiul unui acord de partajare a codurilor. În schimb, în prezenta cauză întregul zbor cu legătură directă a fost efectuat de același operator de transport aerian dintr-o țară terță.

39. Cu toate acestea, în pofida acestor diferențe de fapt, principiile stabilite la punctul 35 din prezentele concluzii, care rezultă din aceste două hotărâri, rămân în continuare valabile, în opinia noastră, în prezenta cauză.

40. Pe de o parte, rezultă din jurisprudența sus-menționată că locul în care survine întârzierea nu este relevant pentru aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 atât timp cât este vorba despre zboruri cu legătură directă provenite din Uniune care au făcut obiectul unei rezervări unice și care constituie astfel un întreg în sensul dreptului la compensație al pasagerilor prevăzut de acest regulament. Astfel, rezultă din Hotărârea pronunțată în cauza České aerolinie, precum și din Ordonanța KLM, că orice operator efectiv de transport aerian care participă la executarea a cel puțin un segment al unui zbor cu legătură directă este obligat să plătească această compensație, indiferent dacă acest zbor pe care l-a efectuat este sau nu cauza întârzierii prelungite a pasagerului la sosirea la destinația finală [13]. În consecință, în prezenta cauză, faptul că întârzierea a avut loc în cadrul ultimului segment al zborului și pe teritoriul unei țări terțe nu este relevant pentru aplicabilitatea acestui regulament.

41. Considerăm că această soluție este justificată și din punctul de vedere al obiectivului de a asigura un nivel ridicat de protecție a consumatorilor, în măsura în care a face o distincție după cum întârzierea a avut loc cu ocazia primului sau a celui de al doilea zbor din cadrul unei rezervări unice ar însemna efectuarea unei distincții nejustificate, astfel încât United Airlines ar fi obligată să plătească o compensație în cazul unei perturbări survenite cu ocazia primului zbor, dar nu ar fi obligată să plătească o compensație în cazul unei perturbări survenite cu ocazia celui de al doilea zbor pe aceeași rută, în condițiile în care în ambele cazuri pasagerii sunt afectați de aceeași întârziere la destinația finală și, prin urmare, de aceleași inconveniente.

42. Pe de altă parte, rezultă din aceeași jurisprudență că statutul de operator de transport comunitar nu este relevant pentru aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 în cazul zborurilor cu legătură directă provenite din Uniune. Astfel, după cum s-a menționat mai sus, spre deosebire de articolul 3 alineatul (1) litera (b) din acest regulament, care privește pasagerii care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, articolul 3 alineatul (1) litera (a) din regulamentul menționat nu impune, pentru ca același regulament să fie aplicabil, ca operatorul de transport aerian să fie un operator de transport comunitar în cazul pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru.

43. Prin urmare, executarea unui zbor de către un operator de transport comunitar este o condiție pentru aplicarea Regulamentului nr. 261/2004 numai în cazul zborurilor care pleacă de pe teritoriul unei țări terțe către teritoriul unui stat membru. În plus, articolul 3 alineatul (5) din regulamentul respectiv prevede că acesta se aplică tuturor operatorilor *efectivi* de transport aerian care asigură acest transport. Astfel, în Hotărârea Wegener, faptul că operatorul efectiv de transport aerian (Royal Air Maroc) nu era un operator de transport comunitar nu a făcut obiectul vreunei analize, întrucât, în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, această calificare nu are niciun efect asupra aplicării acestui regulament.

44. Având în vedere cele ce precedă, propunem Curții să considere că un zbor cu legătură directă provenit din Uniune, precum cel din litigiul principal, se încadrează în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 261/2004, în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din acest regulament.

[13] Hotărârea České aerolinie (punctele 20-26) și Ordonanța KLM (punctul 28).

2. Cu privire la stabilirea operatorului de transport aerian care are obligația de a plăti compensația

45. În ceea ce privește problema stabilirii operatorului de transport care are, în prezenta cauză, obligația de a plăti compensația prevăzută la articolul 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, reamintim faptul că particularitatea prezentei cauze constă în faptul că biletele în cauză au fost emise de Lufthansa, operator de transport comunitar care nu este parte în litigiul principal, în timp ce United Airlines, operator de transport aerian dintr-o țară terță, este cel care a efectuat din punct de vedere material cele două zboruri în cauză.

46. În această privință, Curtea a constatat că rezultă din formularea articolului 5 alineatul (1) litera (c) și a articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 că operatorul de transport căruia îi revine obligația de plată a compensației datorate în cazul unei întârzieri prelungite la sosire a unui zbor cu legătură directă nu poate fi decât „operatorul efectiv de transport aerian”, în sensul articolului 2 litera (b) din acest regulament [14]. În temeiul acestei 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”.

47. Prin urmare, această definiție stabilește două condiții cumulative pentru ca un operator de transport aerian să poată să fie calificat drept „operator efectiv de transport aerian”, și anume, pe de o parte, executarea zborului în cauză și, pe de altă parte, existența unui contract încheiat cu un pasager [15]. Or, această definiție nu impune ca operatorul de transport aerian să aibă statutul de operator de transport comunitar, acest statut fiind relevant doar în scopul evaluării domeniului de aplicare al regulamentului în ceea ce privește pasagerii care sosesc cu zboruri dintr-o țară terță (a se vedea punctele 33 și 42 din prezentele concluzii). În plus, răspunderea „operatorului efectiv de transport aerian” este exclusivă, întrucât legiuitorul Uniunii a ales să excludă, atunci când a adoptat Regulamentul nr. 261/2004, o împărțire a răspunderii între operatorul de turism și operatorul de transport aerian contractant [16].

48. În ceea ce privește prima condiție, considerentul (7) al Regulamentului nr. 261/2004 confirmă faptul că „[î]n 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”. Astfel, Curtea a clarificat condiția referitoare la „executarea zborului” în cazul zborurilor efectuate în cadrul contractelor de închiriere de tip aeronavă cu echipaj (wet lease), stabilind că operatorul efectiv de transport aerian este cel 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” [17].

[14] Hotărârea České aerolinie (punctul 20).

[15] Hotărârea České aerolinie (punctul 23).

[16] A se vedea, pentru o analiză a lucrărilor pregătitoare ale Regulamentului nr. 261/2004, Concluziile avocatului general Tanchev prezentate în cauza flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, punctul 46).

[17] Hotărârea din 4 iulie 2018, Wirth și alții (C-532/17, EU:C:2018:527, punctele 19 și 20).

49. În ceea ce privește existența unui contract încheiat cu un pasager, trebuie menționat faptul că lipsa unui raport contractual între pasagerii în cauză și operatorul efectiv de transport aerian în cauză este irelevantă, cu condiția ca operatorul efectiv de transport aerian să aibă propriul raport contractual cu așa-numitul operator de transport aerian contractual [18].

50. În prezenta cauză, în timp ce operatorul de transport care a încheiat un contract cu reclamanții din litigiul principal (prin intermediul agenției de turism) este Lufthansa, operatorul de transport care a efectuat cele două zboruri este United Airlines, probabil în cadrul unui acord de partajare a codurilor (*code sharing*) [19].

51. Astfel, considerăm că ambele condiții menționate mai sus pentru clasificarea ca „operator efectiv de transport aerian" par a fi îndeplinite în ceea ce privește United Airlines, care, de altfel, nu contestă această clasificare în observațiile sale scrise. Astfel, aceasta din urmă este operatorul de transport care a efectuat în mod efectiv toate segmentele de zbor cu legătură directă și care a procedat astfel în numele societății Lufthansa, care încheiase contractul cu reclamanții din litigiul principal. În această privință, reamintim 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 execută obligații în conformitate cu acest regulament, atunci se consideră că acesta acționează astfel în numele persoanei care are un contract cu pasagerul respectiv [20].

52. Această concluzie, potrivit căreia United Airlines este operatorul efectiv de transport aerian și, în consecință, are obligația de a plăti compensația stabilită la articolul 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, este compatibilă cu obiectivul, enunțat în considerentul (1) al acestui regulament, de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor, întrucât, astfel cum recunoaște United Airlines în observațiile sale, acesta este operatorul de transport care este ușor de identificat de pasageri și care, în majoritatea cazurilor, poartă răspunderea pentru problemele apărute în timpul zborului.

53. În sfârșit, reamintim că, în temeiul articolului 13 din Regulamentul nr. 261/2004, faptul că operatorul efectiv de transport aerian se achită de obligațiile care îi revin în temeiul regulamentului menționat nu aduce atingere dreptului său de a pretinde compensații, în conformitate cu dreptul intern aplicabil, în special de la orice persoană care se află la originea neîndeplinirii obligațiilor sale de către acest operator de transport, inclusiv de la terți, precum un operator de turism sau o altă persoană cu care operatorul efectiv de transport aerian a încheiat un contract [21].

54. Având în vedere toate considerațiile care precedă, propunem să se răspundă la prima întrebare preliminară că articolul 3 alineatul (1) litera (a) și articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că, în cadrul 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 unui stat membru și cu destinația un aeroport situat într-o țară terță, cu tranzit printr-un alt aeroport din această țară terță, un pasager afectat la destinația sa finală de o întârziere de trei ore sau mai mult, ca urmare a unei întârzieri a celui de al doilea zbor, efectuat, precum primul zbor, de un operator de transport aerian dintr-o țară terță, poate introduce

[18] A se vedea în acest sens Concluziile avocatului general Tanchev prezentate în cauza flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, punctul 27). Întrucât cererea de decizie preliminară a fost retrasă, cauza C-186/17 a fost radiată de pe rolul Curții [a se vedea Ordonanța președintelui Curții din 2 august 2018, flightright (C-186/17, nepublicată, EU:C:2018:657)].

[19] Rezultă din decizia de trimitere și din observațiile societății United Airlines că primul segment al zborului a fost comercializat de Lufthansa cu numărul de zbor LH 8854 și efectuat de United Airlines cu numărul de zbor UA 998.

[20] Hotărârea České aerolinie (punctul 28).

[21] Hotărârea České aerolinie (punctul 31 și jurisprudența citată).

acțiunea sa în despăgubire în temeiul acestui regulament împotriva acestui operator efectiv de transport aerian, în cazul în care rezervarea unică a fost făcută la un operator de transport comunitar care nu a efectuat din punct de vedere material niciunul dintre aceste zboruri.

B. Cu privire la cea de a doua întrebare preliminară

55. Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă, în ipoteza în care Curtea ar considera că Regulamentul nr. 261/2004 este aplicabil unei situații precum cea în discuție în litigiul principal, acest regulament este valid în lumina principiului de drept internațional potrivit căruia fiecare stat dispune de suveranitate completă și exclusivă asupra propriului spațiu aerian.

56. Cu titlu introductiv, reamintim că, astfel cum reiese din cuprinsul articolului 3 alineatul (5) TUE, Uniunea contribuie în special „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 [22].

57. În această privință, în Hotărârea ATAA, Curtea a recunoscut că principiul suveranității complete și exclusive a fiecărui stat asupra spațiului său aerian constituie un principiu de drept aerian internațional cutumiar care este obligatoriu pentru instituțiile Uniunii [23]. Rezultă de asemenea din această hotărâre că acest principiu poate fi invocat 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 repune 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 [24]. Cu toate acestea, astfel cum rezultă din hotărârea menționată, întrucât principiul 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 acestui principiu [25].

58. În prezenta cauză, instanța de trimitere ridică problema validității Regulamentului nr. 261/2004 în lumina principiului de drept internațional aerian cutumiar menționat anterior, în măsura în care acest regulament poate fi aplicat unei situații care, potrivit acestei instanțe, se creează în afara teritoriului Uniunii și implică un operator de transport dintr-o țară terță.

59. Având în vedere că, în lumina Hotărârii ATAA, validitatea Regulamentului nr. 261/2004 poate fi analizată în lumina principiului dreptului internațional aerian cutumiar în limitele controlului privind eroarea vădită de apreciere, se pune, așadar, problema dacă legiuitorul Uniunii a săvârșit o eroare de natură să afecteze validitatea acestui regulament.

60. Considerăm că nu este cazul.

22 Hotărârea ATAA (punctul 101 și jurisprudența citată).

23 Hotărârea ATAA (punctele 103 și 104, precum și jurisprudența citată). Acest principiu este codificat în special la articolul 1 din Convenția privind aviația civilă internațională, semnată la Chicago (Statele Unite) la 7 decembrie 1944, potrivit căruia „statele contractante recunosc că fiecare stat are suveranitate completă și exclusivă asupra spațiului aerian aflat deasupra teritoriului său”. Cu toate acestea, această convenție, din motivele menționate la punctele 57-72 din aceeași hotărâre, nu este, ca atare, obligatorie pentru Uniune.

24 Hotărârea ATAA (punctul 107 și jurisprudența citată).

25 Hotărârea ATAA (punctul 110) care confirmă Hotărârea din 16 iunie 1998, Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, punctul 52).

61. În primul rând, subliniem că, în temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, zborul în discuție în litigiul principal se încadrează în domeniul de aplicare al acestui regulament prin faptul că reclamanții din litigiul principal și-au început călătoria de pe un aeroport situat într-un stat membru, și anume Belgia. Acest criteriu este cel care creează o legătură strânsă cu teritoriul Uniunii. Astfel, împrejurarea că, în speță, dreptul la compensație a luat naștere ca urmare a unei întârzieri care a survenit în întregime pe teritoriul unei țări terțe nu modifică cu nimic această legătură cu teritoriul Uniunii. După cum se arată la punctele 36 și 37 din prezentele concluzii, zborurile cu legătură directă cu plecare de pe un aeroport dintr-un stat membru și cu destinația un aeroport dintr-o țară terță formează un întreg, care ar putea fi asimilat unui zbor direct pe aceeași rută. În acest sens, Curtea a recunoscut că „în cazul în care un zbor […] care a fost efectuat în întregime în afara Uniunii ar fi considerat o operațiune de transport separată, acesta nu ar intra în domeniul de aplicare al Regulamentului nr. 261/2004. În schimb, în ipoteza în care un transport […] ar fi considerat un întreg, având-și punctul de plecare într-un stat membru, acest regulament ar fi aplicabil” [26].

62. Rezultă că, pe de o parte, Curtea a recunoscut deja în mod implicit [27] acest principiu al suveranității, menționând că, în cazul unor zboruri separate, Regulamentul nr. 261/2004 nu se aplică zborului efectuat în afara Uniunii, dar, pe de altă parte, a statuat că aplicarea articolului 3 alineatul (1) litera (a) și a articolului 7 din acest regulament în privința zborurilor cu legătură directă nu încalcă acest principiu. În conformitate cu această logică, o astfel de aplicare nu poate afecta suveranitatea unei țări terțe pe teritoriul căreia are loc ultimul segment al unui zbor cu legătură directă, întrucât reclamanții din litigiul principal și-au început, prin definiție, călătoria de pe un aeroport situat pe teritoriul Uniunii.

63. În al doilea rând, din punctul de vedere al dreptului internațional public, astfel cum a explicat avocata generală Kokott în concluziile sale prezentate în cauza ATAA, nu este deloc neobișnuit ca, în cadrul exercitării drepturilor sale suverane, un stat sau o organizație internațională să țină seama de circumstanțe survenite în afara spațiului său de autoritate. Elementul decisiv în această privință este ca situația respectivă să prezinte o legătură suficient de strânsă cu statul, respectiv cu organizația internațională în cauză. Astfel, dreptul internațional recunoaște în special două temeiuri de competență care autorizează un stat (sau o organizație internațională) să acționeze, și anume, pe de o parte, jurisdicția teritorială, potrivit căreia un stat are competența de a acționa în ceea ce privește persoanele (indiferent de cetățenia acestora), actele și bunurile situate pe teritoriul său, și, pe de altă parte, jurisdicția personală, potrivit căreia un stat (sau o organizație internațională) are competența de a acționa în ceea ce privește resortisanții săi (persoane fizice sau juridice), oriunde s-ar afla aceștia [28].

64. Regulamentul nr. 261/2004 se aplică, pe de o parte, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) din acesta, în cazul pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, indiferent de destinația finală a zborului în cauză (competență teritorială) [29], și, pe de altă parte, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (b) din acesta, în cazul pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, cu condiția, în special, ca operatorul de transport aerian al zborului respectiv să fie un operator de transport comunitar (competență personală și teritorială). În schimb, acest

[26] Hotărârea Wegener (punctul 15).

[27] În măsura în care domeniul de aplicare al unui act al Uniunii este interpretat în special în lumina normelor relevante din dreptul internațional aerian [a se vedea prin analogie Hotărârea ATAA (punctul 123)].

[28] Concluziile avocatei generale Kokott prezentate în cauza Air Transport Association of America și alții (C-366/10, EU:C:2011:637, punctele 148 și 149, precum și jurisprudența citată).

[29] A se vedea în acest sens Hotărârea din 27 septembrie 1988, Ahlström Osakeyhtiö și alții/Comisia (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 și 125/85-129/85, EU:C:1988:447, punctele 15-18).

regulament nu are vocația să se aplice zborurilor cu legătură directă care nu pleacă sau nu sosesc pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, ci sunt efectuate în întregime între două țări terțe, fără nicio legătură cu teritoriul Uniunii [30].

65. Criteriile de aplicabilitate a Regulamentului nr. 261/2004 definite astfel, în special cel prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (a), în discuție în litigiul principal, nu determină o aplicare extrateritorială a dreptului Uniunii, inclusiv în cazul în care zborul în cauză are ca destinație o țară terță. Astfel, acest regulament se aplică numai în împrejurările clar definite în care zborul în cauză, privit în ansamblu, este efectuat cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, un astfel de zbor, inclusiv segmentul efectuat în afara Uniunii, fiind legat intrinsec de teritoriul statelor membre ale Uniunii.

66. În al treilea rând, această interpretare este coroborată de obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 261/2004 de a asigura un nivel ridicat de protecție a consumatorilor [31]. În scopul aplicării celor două dispoziții menționate mai sus, trebuie ca zborul să fi făcut obiectul unei singure rezervări și ca acest zbor să aibă ca loc de plecare sau de destinație un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru. Or, faptul că operatorul de transport aerian a optat sau nu pentru o escală pe teritoriul Uniunii sau într-o țară terță nu ar trebui să afecteze dreptul la compensație al pasagerilor în cauză.

67. În mod similar, având în vedere acest obiectiv, care este menționat și la articolul 38 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene, legiuitorul Uniunii poate autoriza o activitate de transport aerian pe teritoriul Uniunii numai cu condiția ca operatorii de transport să respecte criteriile definite de Uniune și menite să îndeplinească obiectivele pe care aceasta și le-a stabilit în acest domeniu [32]. Prin Regulamentul nr. 261/2004, legiuitorul Uniunii a supus activitatea de transport aerian din Uniune anumitor criterii pentru a atinge obiectivul de protecție a consumatorilor. Faptul că un operator de transport aerian dintr-o țară terță, precum United Airlines, poate fi obligat, în temeiul acestui regulament, să plătească o compensație pentru o întârziere legată de o problemă tehnică rezolvată în timpul unei escale pe teritoriul unei țări terțe reprezintă, prin urmare, în opinia noastră, nu numai o condiție, ci și un risc inerent deciziei acestui operator de transport aerian de a-și oferi serviciile pe piața europeană. Astfel, acest operator de transport va fi supus dispozițiilor Regulamentului nr. 261/2004 numai în cazul în care alege să efectueze zboruri cu sosire sau cu plecare de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru [33]. Or, printr-o astfel de alegere, același operator de transport aerian vizează nu numai zborurile directe, ci și zborurile cu legătură directă care, potrivit unei jurisprudențe constante, constituie un întreg în sensul dreptului la compensație al pasagerilor prevăzut de acest regulament, indiferent dacă acestea sunt efectuate cu titlu individual sau, precum în prezenta cauză, în cadrul unui acord de partajare a codurilor.

68. În al patrulea și ultimul rând, considerăm că trebuie respins argumentul invocat de United Airlines potrivit căruia aplicabilitatea Regulamentului nr. 261/2004 încalcă principiul egalității de tratament în măsura în care numai pasagerii zborului cu legătură directă (Bruxelles-San José) pot solicita o compensație, în condițiile în care toți pasagerii de pe zborul Newark-San José au suferit un prejudiciu ca urmare a întârzierii. Acest argument nu numai că confirmă, în opinia noastră, faptul că articolul 3 alineatul (1) litera (a) din acest regulament nu se aplică în lipsa unei legături

[30] A se vedea în acest sens Concluziile avocatului general Saugmandsgaard Øe prezentate în cauza Airhelp (Întârziere a zborului de redirecționare) (C-451/20, EU:C:2021:829, punctele 24-60), care susține însă că Regulamentul nr. 261/2004 se aplică de asemenea zborurilor cu legătură directă care leagă o țară terță de o altă țară terță, în cazul în care locul de sosire al primului zbor și locul de plecare al celui de al doilea zbor sunt situate pe teritoriul unui stat membru.

[31] A se vedea considerentele (1) și (4) ale Regulamentului nr. 261/2004.

[32] A se vedea prin analogie Hotărârea ATAA (punctul 128).

[33] A se vedea prin analogie Hotărârea ATAA (punctul 127).

strânse între un zbor și teritoriul Uniunii, dar se bazează și pe o premisă eronată, întrucât nu ia în considerare faptul că cele două grupuri de pasageri pe care le menționează această companie nu se află într-o situație identică.

69. Având în vedere toate considerațiile care precedă, propunem să se răspundă la cea de a doua întrebare preliminară că articolul 3 alineatul (1) litera (a) și articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că răspunsul dat la prima întrebare nu este contrar principiului, derivat din dreptul internațional cutumiar, al suveranității complete și exclusive a unui stat asupra spațiului său aerian, astfel încât acest principiu nu poate afecta validitatea acestui regulament.

V. Concluzie

70. Având în vedere cele ce precedă, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Tribunalul Comercial neerlandofon din Bruxelles, Belgia), după cum urmează:

„(1) Articolul 3 alineatul (1) litera (a) și articolul 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 interpretate în sensul că, în cadrul 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 unui stat membru și cu destinația un aeroport situat într-o țară terță, cu tranzit printr-un alt aeroport din această țară terță, un pasager afectat la destinația sa finală de o întârziere de cel puțin trei ore, ca urmare a unei întârzieri a celui de al doilea zbor, efectuat, precum primul zbor, de un operator de transport aerian dintr-o țară terță, poate introduce acțiunea în despăgubire în temeiul acestui regulament împotriva acestui operator efectiv de transport aerian, în cazul în care rezervarea unică a fost făcută la un operator de transport comunitar care nu a efectuat din punct de vedere material niciunul dintre aceste zboruri.

(2) Articolul 3 alineatul (1) litera (a) și articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că răspunsul la prima întrebare nu este contrar principiului, derivat din dreptul internațional cutumiar, al suveranității complete și exclusive a unui stat asupra spațiului său aerian, astfel încât acest principiu nu poate afecta validitatea acestui regulament.”