HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

10 iulie 2008 *

În cauza C-173/07,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Germania), prin decizia din 7 martie 2007, primită de Curte la 2 aprilie 2007, în procedura

Emirates Airlines – Direktion für Deutschland

împotriva lui

Diether Schenkel,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte de cameră, domnul G. Arestis, doamna R. Silva de Lapuerta, domnii J. Malenovský (raportor) și T. von Danwitz, judecători,

* Limba de procedură: germana.

avocat general: doamna E. Sharpston,
grefier: domnul R. Grass,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru Emirates Airlines – Direktion für Deutschland, de C. Leffers, Rechtsanwältin;

— pentru domnul Schenkel, de M. Scheffels, Rechtsanwalt;

— pentru guvernul grec, de domnul M. Aspessos, precum și de doamnele O. Patsopoulou și V. Karra, în calitate de agenți;

— pentru guvernul francez, de domnul G. de Bergues și de doamna A. Hare, în calitate de agenți;

— pentru guvernul polonez, de doamna E. Ośniecka-Tamecka, în calitate de agent;

— pentru guvernul suedez, de doamna A. Falk, în calitate de agent;

— pentru Comisia Comunităților Europene, de domnii R. Vidal Puig și G. Braun, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 6 martie 2008,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între compania aeriană Emirates Airlines – Direktion für Deutschland (denumită în continuare „Emirates"), pe de o parte, și domnul Schenkel, pe de altă parte, având ca obiect refuzul Emirates de a-l despăgubi pe acesta din urmă ca urmare a anulării unui zbor cu plecare de la Manila (Filipine).

Cadrul juridic

Reglementarea internațională

3 Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montréal), încheiată de Comunitatea Europeană, a fost aprobată prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112, denumită în continuare „Convenția de la Montréal").

4 Această convenție are drept scop în special să asigure protecția intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și o indemnizație echitabilă bazată pe principiul reparației.

5 Articolul 1 alineatele (2) și (3) din această convenție, privind domeniul de aplicare al acesteia, prevede:

„(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. Transportul fără o asemenea escală între două puncte situate pe teritoriul unui singur stat parte nu este considerat transport internațional în sensul prezentei convenții.

(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, și acesta nu își pierde caracterul internațional chiar dacă unul dintre contracte sau o serie de contracte urmează să fie executate integral pe teritoriul aceluiași stat.”

Reglementarea comunitară

6 La articolul 2, intitulat „Definiții”, Regulamentul nr. 261/2004 prevede:

„În înțelesul prezentului regulament:

[…]

(g) «rezervare» înseamnă că pasagerul posedă un bilet sau un alt document doveditor, care indică faptul că rezervarea a fost acceptată și înregistrată de operatorul de transport aerian sau de tour operator;

(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;

[…]”

7 La articolul 3, intitulat „Domeniu de aplicare”, același regulament prevede:

„(1) Prezentul regulament se aplică:

(a) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică [T]ratatul [CE];

(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.

[…]”

8 Potrivit articolului 4, intitulat „Refuzul la îmbarcare”, Regulamentul nr. 261/2004 prevede:

„(1) În cazul în care un operator de transport aerian anticipează un posibil refuz la îmbarcare, atunci mai întâi trebuie să facă un apel la voluntari dispuși să renunțe la rezervările lor în schimbul unor indemnizații acordate în condițiile care urmează a fi convenite între pasagerul respectiv și operatorul de transport aerian. Voluntarii sunt asistați în conformitate cu articolul 8, asistența fiind oferită pe lângă indemnizațiile menționate în prezentul alineat.

[…]”

9 Articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Anularea zborului”, prevede:

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

[…]

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

[…]”

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

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

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

(b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 de 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 8 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la rambursare sau la redirecționare”, prevede:

„(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a alege între:

(a) — rambursarea, în termen de șapte zile, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 7 alineatul (3), a întregului cost al biletului, la prețul de achiziție pentru partea sau părțile de călătorie neefectuate și pentru partea sau părțile deja efectuate, în cazul în care zborul devine inutil în raport cu planul de călătorie inițial al pasagerului, împreună cu, dacă este cazul,

— un zbor de retur la punctul de plecare inițial, cât mai repede posibil;

(b) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil sau

(c) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.

(2) Alineatul (1) litera (a) se aplică, de asemenea, pasagerilor ale căror zboruri fac parte dintr-un pachet de servicii turistice, cu excepția dreptului la rambursare, în cazul în care un astfel de drept se naște în temeiul Directivei 90/314/CEE [a 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)].

[…]”

12 Potrivit articolului 17 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Raportarea”:

„Până la 1 ianuarie 2007, Comisia prezintă un raport Parlamentului European și Consiliului cu privire la funcționarea și la 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 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,

[…]”

Acțiunea principală și întrebarea preliminară

13 Domnul Schenkel a rezervat în Germania, la Emirates, o călătorie dus-întors cu plecare de la Düsseldorf (Germania) și cu destinația Manila, via Dubai (Emiratele Arabe Unite).

14 În ceea ce privește întoarcerea domnului Schenkel, rezervarea sa era pentru zborul din 12 martie 2006 cu plecare de la Manila. Acest zbor a fost anulat ca urmare a unor probleme tehnice. Domnul Schenkel a plecat în sfârșit de la Manila la 14 martie 2006 și a ajuns în aceeași zi la Düsseldorf.

15 Domnul Schenkel a introdus la Amtsgericht Frankfurt am Main o acțiune împotriva Emirates, căreia i-a pretins o compensație de 600 de euro, invocând articolul 5 alineatul (1) litera (c) și articolul 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004.

16 Acesta a susținut că în cauză îi este aplicabilă compensația prevăzută de aceste dispoziții în eventualitatea anulării zborului. Într-adevăr, acesta a susținut că zborul de plecare și zborul de retur sunt părți care fac parte dintr-un singur zbor. Întrucât punctul de plecare al acestui unic zbor era Düsseldorf, acesta era, așadar, un „pasager care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru” al Comunității Europene, în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din același regulament.

17 Emirates a susținut că zborul de plecare și zborul de retur trebuie considerate ca fiind două zboruri distincte. Pe de altă parte, Emirates nu dispune de o licență acordată de un stat membru în temeiul articolului 2 litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 2407/92 al Consiliului din 23 iulie 1992 privind licențele operatorilor de transport aerian (JO L 240, p. 1, Ediție specială, 06/vol. 2, p. 76).

18 Susținând că, în consecință, aceasta nu era un „operator de transport comunitar" prevăzut la articolul 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, Emirates a concluzionat că nu avea obligația să îi acorde o compensație domnului Schenkel pentru zborul anulat.

19 Amtsgericht Frankfurt am Main a admis pretențiile domnului Schenkel. Emirates a formulat apel la Oberlandesgericht Frankfurt am Main.

20 Deși Oberlandesgericht Frankfurt am Main consideră că o călătorie dus-întors nu constituie decât un singur zbor în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, aceasta ridică problema temeiniciei acestei interpretări a noțiunii de zbor.

21 În aceste condiții, Oberlandesgericht Frankfurt am Main a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„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?"

Cu privire la întrebarea preliminară

22 Instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că se aplică în situația unei călătorii dus-întors în care pasagerii care pleacă inițial de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru supus dispozițiilor tratatului se întorc pe acest aeroport prin intermediul unui zbor cu plecare de pe un aeroport situat într-o țară terță. Instanța de trimitere solicită de asemenea să se stabilească dacă împrejurarea că zborul de plecare și zborul de retur fac obiectul unei rezervări unice are o incidență asupra interpretării acestei dispoziții.

23 În întrebarea adresată, instanța de trimitere se referă la noțiunile „zbor" și „călătorie" utilizate în Regulamentul nr. 261/2004 și solicită să se stabilească dacă noțiunea de zbor include o călătorie dus-întors cu avionul.

24 Noțiunea „zbor" se dovedește a fi decisivă pentru a răspunde la întrebarea adresată, în pofida faptului că, deși aceasta figurează în versiunea germană a articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentului nr. 261/2004, o mare majoritate a altor versiuni lingvistice ale aceleiași dispoziții nu fac referire la această noțiune sau utilizează un termen derivat al cuvântului „zbor".

25 Într-adevăr, astfel cum a evidențiat avocatul general la punctul 8 din concluzii, pasagerii care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru sau într-o țară terță sunt în mod necesar pasageri care se îmbarcă pentru un zbor cu plecare de pe un astfel de aeroport. Astfel, această divergență între diferitele versiuni lingvistice nu are incidență asupra sensului real care trebuie dat dispozițiilor în cauză, care determină domeniul de aplicare al regulamentului menționat.

26 În consecință, mai întâi trebuie interpretată noțiunea de zbor.

27 În această privință, trebuie constatat că această noțiune nu este cuprinsă între cele care fac obiectul articolului 2, intitulat „Definiții”, în cadrul Regulamentului nr. 261/2004. Aceasta nu este definită nici la alte articole din acest regulament.

28 În aceste împrejurări, noțiunea de zbor trebuie interpretată din perspectiva tuturor dispozițiilor Regulamentului nr. 261/2004, precum și a obiectivului urmărit prin acesta.

29 Cu toate acestea, înainte de a iniția această analiză, trebuie arătat că articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 la care se referă instanța de trimitere trebuie coroborat cu articolul 3 alineatul (1) litera (b).

30 Din ansamblul alineatului (1) rezultă că regulamentul se aplică în situațiile în care pasagerii se îmbarcă pentru un zbor care fie pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru [litera (a)], fie pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru, doar cu condiția ca operatorul de transport aerian al zborului respectiv să fie un operator de transport comunitar [litera (b)].

31 Rezultă că o situație în care pasagerii pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță nu ar putea fi considerată ca fiind cuprinsă între cele prevăzute la articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 și că, în consecință, aceasta nu intră în domeniul de aplicare al acestui regulament decât cu condiția prevăzută la același articol 3 alineatul (1) litera (b), și anume aceea potrivit căreia operatorul de transport aerian al zborului respectiv să fie un operator de transport comunitar.

32 În continuare, cu privire la interpretarea dispozițiilor relevante din regulamentul menționat, trebuie arătat mai întâi că articolul 8 alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004 face referire la un zbor care face parte dintr-un pachet de servicii turistice, ceea ce arată că un zbor nu este identic cu o călătorie și că aceasta din urmă poate fi constituită din mai multe zboruri. În această privință, alineatul (1) al acestui articol

face referire în mod expres la noțiunea „zbor de retur”, indicând astfel existența unui zbor de plecare efectuat în cursul aceleiași călătorii.

33 Această afirmație este confirmată de articolul 2 litera (h) din Regulamentul nr. 261/2004, care definește noțiunea „destinație finală” ca fiind destinația de pe biletul prezentat la ghișeul de înregistrare a pasagerilor sau, în cazul zborurilor cu legătură directă, destinația ultimului zbor.

34 Apoi, articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 efectuează o distincție între punctul de plecare inițial și destinația finală a pasagerilor și se referă astfel la două locuri distincte. Or, presupunând că un „zbor” în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din regulamentul menționat este privit ca o călătorie dus-întors, ar însemna să se considere că destinația finală a acestuia ar fi identică cu punctul de plecare inițial. În aceste condiții, dispoziția ar fi lipsită de sens.

35 În sfârșit, a privi un „zbor” în sensul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 ca o călătorie dus-întors ar avea, în realitate, drept efect diminuarea protecției care trebuie acordată pasagerilor în temeiul acestui regulament, aspect care ar fi contrar obiectivului său, care constă în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 69).

36 În plus, pe de o parte, articolul 4 alineatul (1), articolul 5 alineatul (1) și articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 prevăd repararea diferitelor prejudicii care pot apărea cu ocazia unui zbor, dar nu prevăd posibilitatea ca unul dintre aceste prejudicii să apară de mai multe ori în cadrul aceluiași zbor. În aceste condiții, pasagerii care pleacă inițial de pe un aeroport situat într-un stat membru nu ar putea pretinde să beneficieze de această protecție decât o singură dată dacă ar suferi același prejudiciu atât la plecare, cât și la întoarcere.

37 Pe de altă parte, a interpreta articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 în sensul că un zbor include o călătorie dus-întors ar priva de asemenea pasagerii de drepturile lor într-o situație în care zborul care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru nu este asigurat de un operator de transport comunitar.

38 În această privință, pasagerii unui astfel de zbor care pleacă inițial de pe un aeroport situat într-o țară terță nu ar putea beneficia de protecția acordată prin Regulamentul nr. 261/2004. În schimb, pasagerii care își încep călătoria în cadrul aceluiași zbor ar putea beneficia de această protecție, din moment ce ar fi considerați pasageri care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru. Astfel, pasagerii aceluiași zbor a căror protecție, raportată la consecințele cauzatoare de prejudicii ale acestuia, trebuie să fie identică ar fi tratați diferit.

39 Or, potrivit unei jurisprudențe constante, în temeiul principiului egalității de tratament sau al principiului nediscriminării, situațiile comparabile nu trebuie tratate în mod diferit și situațiile diferite nu trebuie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv (a se vedea Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, punctul 95, Hotărârea din 12 septembrie 2006, Eman și Sevinger, C-300/04, Rec., p. I-8055, punctul 57, precum și Hotărârea din 11 septembrie 2007, Lindorfer/Consiliul, C-227/04 P, Rep., p. I-6767, punctul 63).

40 În lumina tuturor acestor elemente, noțiunea „zbor” în sensul Regulamentului nr. 261/2004 trebuie interpretată în sensul că reprezintă, în esență, o operațiune de transport aerian, fiind astfel, într-un anumit mod, o „unitate” a acestui transport, realizată de către un operator de transport aerian care își stabilește itinerarul.

41 În schimb, noțiunea „călătorie” este legată de persoana pasagerului care își alege destinația și se deplasează către aceasta prin intermediul unor zboruri asigurate de operatori de transport aerian. O călătorie, care cuprinde în mod normal părțile „dus” și „întors”, este determinată înainte de toate de obiectivul personal și individual al deplasării. Întrucât noțiunea de călătorie nu figurează în textul articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, în principiu, aceasta nu are incidență asupra interpretării acestui text.

42 În aceste condiții, trebuie verificat dacă alte instrumente juridice relevante în materie pot avea o incidență asupra interpretării noțiunii de zbor. În acest sens, trebuie analizat dacă, astfel cum pare să constate instanța de trimitere, Convenția de la Montréal este determinantă. Aceasta definește obligațiile operatorilor de transport aerian față de pasagerii cu care aceștia au încheiat un contract de transport și stabilește în special modalitățile potrivit cărora pasagerii pot obține o despăgubire individualizată, sub formă de daune interese, a prejudiciilor ce rezultă dintr-o întârziere.

43 Este adevărat că respectiva Convenție de la Montréal face parte integrantă din ordinea juridică comunitară (a se vedea în acest sens Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, punctele 35 și 36). Pe de altă parte, din articolul 300 alineatul (7) CE rezultă că acordurile încheiate de Comunitate sunt obligatorii pentru instituțiile acesteia și că, în consecință, aceste acorduri beneficiază de supremație față de actele de drept comunitar derivat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 septembrie 1996, Comisia/Germania, C-61/94, Rec., p. I-3989, punctul 52).

44 Cu toate acestea, Convenția de la Montréal nu stabilește în niciun fel întinderea obligațiilor indicate anterior, nefăcând nicio referire la noțiunea de zbor, care nu figurează, de altfel, în textul convenției menționate.

45 În plus, astfel cum arată în mod întemeiat instanța de trimitere, potrivit Convenției de la Montréal, transporturile succesive sun considerate un „transport unic", în special dacă au fost încheiate sub forma unui singur contract. Or, în măsura în care această noțiune de transport unic face referire la o succesiune de mai multe rute alese de către pasager, aceasta se apropie mai mult de noțiunea de călătorie, astfel cum este definită la punctul 41 din prezenta hotărâre.

46 Astfel, Convenția de la Montréal nu se dovedește a fi determinantă pentru interpretarea noțiunii „zbor" în sensul Regulamentului nr. 261/2004.

47 Rezultă de la punctele 32-41 din prezenta hotărâre că o călătorie dus-întors nu poate fi considerată că reprezintă un singur zbor. În consecință, articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 nu s-ar putea aplica în situația unei călătorii dus-întors, precum cea din acțiunea principală, în care pasagerii care pleacă inițial de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru se întorc pe acest aeroport printr-un zbor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță.

48 Această interpretare este confirmată de articolul 17 a doua liniuță din Regulamentul nr. 261/2004, clarificat prin intermediul considerentului (23) al acestuia, potrivit căruia legiuitorul comunitar preconizează în viitor eventuala extindere a domeniului de aplicare al regulamentului menționat la pasagerii zborurilor care pleacă dintr-o țară terță spre un aeroport situat într-un stat membru neefectuate de operatori de transport comunitari.

49 Presupunând că articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 se referă și la situațiile unor călătorii dus-întors în care pasagerii care pleacă inițial de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru se îmbarcă pentru un zbor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță, pasagerii menționați la articolul 17 a doua liniuță din regulament ar intra deja în domeniul de aplicare al acestui articol. În consecință, această dispoziție ar fi lipsită de sens.

50 În ceea ce privește împrejurarea că zborul de plecare și zborul de retur fac obiectul unei rezervări unice, aceasta nu are incidență asupra concluziei menționate la punctul 47 din prezenta hotărâre.

51 Într-adevăr, definiția noțiunii „rezervare” prevăzută la articolul 2 litera (g) din Regulamentul nr. 261/2004 nu oferă niciun element care să permită să se precizeze întinderea domeniului de aplicare al articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004. Faptul că pasagerii efectuează o rezervare unică nu are incidență asupra autonomiei celor două zboruri.

52 În consecință, modul de rezervare nu ar putea fi considerat un element relevant pentru a stabili domeniul de aplicare al articolului 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004.

53 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că acesta nu se aplică în situația unei călătorii dus-întors în care pasagerii care pleacă inițial de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul se întorc pe acest aeroport prin intermediul unui zbor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță. Împrejurarea că zborul de plecare și zborul de retur fac obiectul unei rezervări unice nu are incidență asupra interpretării acestei dispoziții.

Cu privire la cheltuielile de judecată

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

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a patra) declară:

Articolul 3 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 trebuie interpretat în sensul că acesta nu se aplică în situația unei călătorii dus-întors în care pasagerii care pleacă inițial de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care

se aplică Tratatul CE se întorc pe acest aeroport prin intermediul unui zbor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță. Împrejurarea că zborul de plecare și zborul de retur fac obiectul unei rezervări unice nu are incidență asupra interpretării acestei dispoziții.

Semnături