



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

4 iulie 2018*

„Trimitere preliminară – Transport – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 2 litera (b) – Domeniu de aplicare – Noțiunea «operator efectiv de transport aerian» – Contract de închiriere de tip aeronavă cu echipaj («wet lease»)»

În cauza C-532/17,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landgericht Hamburg (Tribunalul Regional din Hamburg, Germania), prin decizia din 29 iunie 2017, primită de Curte la 11 septembrie 2017, în procedura

Wolfgang Wirth,

Theodor Müller,

Ruth Müller,

Gisela Wirth

împotriva

Thomson Airways Ltd,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul L. Bay Larsen, președinte de cameră, și domnii J. Malenovský (raportor), M. Safjan, D. Šváby și M. Vilaras, judecători,

avocat general: domnul H. Saugmandsgaard Øe,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru domnii Wirth și Müller, precum și pentru doamnele Müller și Wirth, de E. Stamer, Rechtsanwalt;
- pentru Thomson Airways Ltd, de P. Kauffmann, Rechtsanwalt;
- pentru guvernul german, de T. Henze, de M. Hellmann și de J. Techert, în calitate de agenți;

* Limba de procedură: germana.

- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;
 - pentru Comisia Europeană, de G. Braun și de K. Simonsson, în calitate de agenți,
- având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general, pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 2 litera (b) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnii Wolfgang Wirth și Theodor Müller, precum și doamnele Ruth Müller și Gisela Wirth, pe de o parte, și Thomson Airways Ltd, pe de altă parte, în legătură cu existența unei obligații a acesteia din urmă de a-i despăgubi pe acești patru pasageri din cauza unei întârzieri de peste trei ore a unui zbor la sosirea acestuia.

Cadrul juridic

Regulamentul nr. 261/2004

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

„(1) Măsurile adoptate de [Uniune] 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.

[...]

(7) În scopul asigurării aplicării efective a prezentului regulament, obligațiile aferente rămân în sarcina operatorului efectiv de transport aerian care efectuează sau intenționează să efectueze un zbor fie cu o aeronavă aflată în proprietatea sa, pe baza unui contract de închiriere de tip aeronavă goală (dry lease) sau tip aeronavă cu echipaj (wet lease), fie în orice alt regim.”
- 4 Articolul 2 din acest regulament, intitulat „Definiții”, prevede la litera (b) că, în înțelesul regulamentului menționat, „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”.
- 5 Articolul 3 din același regulament, intitulat „Domeniu de aplicare”, prevede la alineatul (5):

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

Regulamentul (CE) nr. 2111/2005

- 6 Potrivit considerentelor (1) și (13) ale Regulamentului (CE) nr. 2111/2005 al Parlamentului European și al Consiliului din 14 decembrie 2005 de stabilire a unei liste comunitare a transportatorilor aerieni care se supun unei interdicții de exploatare pe teritoriul Comunității și de informare a pasagerilor transportului aerian cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv și de abrogare a articolului 9 din Directiva 2004/36/CE (JO 2005, L 344, p. 15, Ediție specială, 07/vol. 15, p. 92):

„(1) Acțiunea [Uniunii] în domeniul transportului aerian ar trebui să aibă ca obiectiv prioritar asigurarea unui nivel înalt de protecție pentru pasageri împotriva riscurilor pentru siguranță. În plus, ar trebui să se țină seama pe deplin de cerințele impuse de protecția consumatorilor în general.

[...]

(13) Regulamentul (CEE) nr. 2299/89 al Consiliului din 24 iulie 1989 privind un cod de conduită pentru sistemele informatice de rezervări (SIR) [(JO 1989, L 220, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 2, p. 30), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 323/1999 al Consiliului din 8 februarie 1999 (JO 1999, L 40, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 6, p. 214)] dă dreptul consumatorilor care rezervă un zbor prin sistemul informatic de rezervări de a fi informați cu privire la identitatea transportatorului aerian efectiv. Cu toate acestea, chiar în transportul aerian planificat, există practici cum ar fi închirierea aeronavei cu echipaj sau partajarea codurilor fără rezervare prin SRI, prin care transportatorul aerian care a vândut zborul în nume propriu nu este cel care asigură efectiv zborul și care în prezent nu oferă pasagerilor dreptul legal de a fi informați cu privire la identitatea transportatorului aerian care efectuează efectiv serviciul.”

- 7 Articolul 11 din Regulamentul nr. 2111/2005, intitulat „Informații privind identitatea transportatorului aerian efectiv”, prevede la alineatul (1):

„În momentul rezervării, contractantul de transport aerian informează pasagerul cu privire la identitatea transportatorului (transportatorilor) aerian (aerieni) efectiv(i), indiferent de modalitatea de efectuare a rezervării.”

Litigiul principal și întrebarea preliminară

- 8 În temeiul unui contract de închiriere de tip aeronavă cu echipaj („wet lease”), TUIFly GmbH a închiriat de la Thomson Airways o aeronavă cu echipaj pentru un număr determinat de zboruri. Acest contract prevedea că TUIFly era responsabilă cu „ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board Services etc.” („prestarea de servicii de handling la sol, inclusiv formalitățile de îmbarcare, bunăstarea pasagerilor în orice moment, prestarea de servicii de manipulare de marfă, securitatea pasagerilor și a bagajelor, organizarea serviciilor la bord etc.”). Pentru efectuarea acestor zboruri, TUIFly GmbH a solicitat sloturile, a comercializat biletele de zbor și a obținut toate autorizațiile necesare.
- 9 Reclamantii din litigiul principal dispuneau de o confirmare a rezervării pentru un zbor cu plecare din Hamburg (Germania) și cu destinația Cancún (Mexic), având un număr de zbor al cărui cod identifica TUIFly. Această confirmare indica faptul că rezervările menționate erau emise de TUIFly, dar că zborul era „efectuat” de Thomson Airways.

- 10 Întrucât zborul menționat a înregistrat o întârziere prelungită, a cărei durată exactă nu a fost precizată însă de instanța de trimitere, reclamantii din litigiul principal au solicitat societății Thomson Airways plata compensației la care considerau că au dreptul în conformitate cu articolele 5 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004, astfel cum au fost interpretate de Curte.
- 11 Thomson Airways a refuzat să plătească această compensație pentru motivul că nu era operatorul efectiv de transport aerian în sensul articolului 2 litera (b) din acest regulament, astfel încât nu avea obligația de a plăti, dacă era cazul, compensația datorată pasagerilor în temeiul regulamentului menționat în cazul unei întârzieri de trei ore sau mai mare a zborurilor la sosire.
- 12 Reclamantii din litigiul principal au sesizat în aceste condiții Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg, Germania), care le-a admis cererile. Această instanță a considerat că Thomson Airways trebuia privită ca fiind de asemenea operator efectiv de transport aerian, întrucât, în temeiul considerentului (7) al Regulamentului nr. 261/2004, nu prezintă importanță dacă operatorul efectiv de transport aerian efectuează zborul cu o aeronavă aflată în proprietatea sa ori pe baza unui contract de închiriere de tip aeronavă goală („dry lease”) sau de tip aeronavă cu echipaj („wet lease”). Astfel, operator efectiv de transport aerian ar fi atât cel care a utilizat o aeronavă închiriată cu sau fără echipaj pentru a efectua zborul, cât și cel care, fiind proprietarul aeronavei și angajatorul echipajului, efectuează în mod concret zborul menționat.
- 13 De altfel, această instanță a arătat de asemenea că confirmarea rezervării eliberată reclamantilor din litigiul principal menționa explicit pârâta din litigiul principal drept operator efectiv de transport aerian. Or, pentru a asigura realizarea obiectivului de protecție a consumatorilor urmărit de Regulamentul nr. 261/2004, consumatorul ar trebui să se poată baza pe indicațiile care figurează în confirmarea rezervării.
- 14 Thomson Airways a declarat apel împotriva hotărârii Amtsgericht Hamburg (Tribunalul Districtual din Hamburg) la instanța de trimitere, Landgericht Hamburg (Tribunalul Regional din Hamburg, Germania), invocând faptul că, din moment ce doar operatorul de transport aerian care răspunde de zbor din punct de vedere operațional are posibilitatea să îndeplinească obligațiile prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004, întrucât este prezent în mod necesar pe aeroporturi și deține informațiile referitoare la pasageri, acesta din urmă este cel care trebuie considerat operatorul efectiv de transport aerian în sensul regulamentului menționat. Dat fiind că, în cauza principală, TUIFly purta răspunderea operațională pentru efectuarea zborului, cererile de despăgubire ar fi trebuit adresate acestui operator de transport.
- 15 În aceste condiții, Landgericht Hamburg (Tribunalul Regional din Hamburg) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Noțiunea «operator efectiv de transport aerian» prevăzută de [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretată în sensul că un operator de transport aerian care închiriază unui alt operator de transport aerian o aeronavă cu echipaj, în sistem «wet lease» (contract de închiriere de tip aeronavă cu echipaj), pentru un număr de zboruri stabilit prin contract, dar care nu poartă răspunderea operațională principală pentru zborurile respective, figurând în confirmarea rezervării pasagerului sub forma «efectuat de», este un operator efectiv de transport aerian în sensul regulamentului?”

Cu privire la întrebarea preliminară

- 16 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă noțiunea „operator efectiv de transport aerian” în sensul Regulamentului nr. 261/2004, în special al articolului 2 litera (b) din acesta, trebuie interpretată în sensul că acoperă situația unui operator de transport aerian care, precum cel în discuție în litigiul principal, închiriază altui operator de transport aerian o aeronavă cu echipaj în cadrul unui contract de închiriere de tip aeronavă cu echipaj („wet

lease”), dar nu poartă răspunderea operațională pentru zboruri, chiar și atunci când confirmarea rezervării unui loc pe un anumit zbor eliberată pasagerilor menționează că acest zbor este asigurat de acest prim operator de transport.

- 17 În această privință, trebuie arătat că, potrivit articolului 2 litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, noțiunea „operator efectiv de transport aerian” trebuie înțeleasă ca desemnând „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, juridică sau fizică, care a încheiat un contract cu pasagerul respectiv”.
- 18 Astfel, această definiție impune două condiții cumulative pentru ca un operator de transport aerian să poată fi calificat drept „operator efectiv de transport aerian”, legate, pe de o parte, de efectuarea zborului în cauză și, pe de altă parte, de existența unui contract cu un pasager.
- 19 În ceea ce privește prima condiție, aceasta evidențiază noțiunea „zbor”, care constituie elementul său central. Or, Curtea s-a pronunțat deja în sensul că această noțiune trebuie înțeleasă ca „o operațiune de transport aerian, fiind astfel, într-un fel, o «unitate» a acestui transport, realizată de un operator de transport aerian care își stabilește itinerarul” (Hotărârea din 10 iulie 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, punctul 40, Hotărârea din 13 octombrie 2011, Sousa Rodríguez și alții, C-83/10, EU:C:2011:652, punctul 27, și Hotărârea din 22 iunie 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, punctul 20).
- 20 Rezultă că trebuie considerat operator efectiv de transport aerian operatorul de transport care, în cadrul activității sale de transport de pasageri, ia decizia de a efectua un zbor determinat, inclusiv de a-i stabili itinerarul și, astfel, de a crea, pentru cei interesați, o ofertă de transport aerian. Adoptarea unei asemenea decizii implică astfel ca acest operator de transport să poarte răspunderea efectuării zborului menționat, inclusiv, printre altele, pentru eventuala sa anulare sau întârziere prelungită la sosire.
- 21 În speță, este cert că Thomson Airways s-a limitat la a închiria aeronava cu echipaj care a efectuat zborul în discuție în litigiul principal, dar stabilirea itinerarului și efectuarea zborului au fost decise de TUIFly.
- 22 În aceste condiții, fără a fi necesară examinarea celei de a doua condiții cumulative prevăzute la articolul 2 litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie constatat că un operator de transport aerian precum Thomson Airways în cauza principală, care închiriază unui alt operator de transport aerian o aeronavă cu echipaj, nu poate fi, în niciun caz, calificat drept „operator efectiv de transport aerian” în sensul Regulamentului nr. 261/2004, în special al articolului 2 litera (b) din acesta.
- 23 O asemenea soluție este confirmată de obiectivul de a asigura un nivel înalt de protecție a pasagerilor, prevăzut în considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004, din moment ce aceasta permite să se garanteze că pasagerii transportați vor fi despăgubiți sau deserviți fără a trebui să se țină seama de acordurile încheiate de operatorul de transport aerian care a decis să efectueze zborul în cauză cu alt operator de transport în scopul asigurării concrete a acestuia.
- 24 În plus, soluția menționată este coerentă cu principiul prevăzut în considerentul (7) al acestui regulament, potrivit căruia, în scopul asigurării aplicării efective a acestuia, obligațiile aferente ar trebui să rămână în sarcina operatorului efectiv de transport aerian, indiferent dacă acesta deține aeronava în proprietate sau aceasta din urmă face obiectul unui contract de închiriere de tip aeronavă cu echipaj.
- 25 Instanța de trimitere mai precizează că confirmarea rezervării eliberată reclamanților din litigiul principal menționează că zborul în discuție în litigiul principal era „efectuat” de operatorul de transport aerian care a închiriat aeronava cu echipaj. Totuși, chiar dacă această indicație pare

relevantă în cadrul aplicării Regulamentului nr. 2111/2005, ea nu poate anticipa identificarea „operatorului efectiv de transport aerian” în sensul Regulamentului nr. 261/2004, întrucât reiese cu claritate din considerentul (1) al Regulamentului nr. 2111/2005 că acesta din urmă vizează un obiectiv diferit de cel urmărit prin Regulamentul nr. 261/2004.

- 26 Ținând seama de ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că noțiunea „operator efectiv de transport aerian” în sensul Regulamentului nr. 261/2004, în special al articolului 2 litera (b) din acesta, trebuie interpretată în sensul că nu acoperă operatorul de transport aerian care, precum cel în discuție în litigiul principal, închiriaza altui operator de transport aerian o aeronavă cu echipaj în cadrul unui contract de închiriere de tip aeronavă cu echipaj („wet lease”), dar nu poartă răspunderea operațională pentru zboruri, nici chiar atunci când confirmarea rezervării unui loc pe un anumit zbor eliberată pasagerilor menționează că acest zbor este efectuat de acest prim operator de transport.

Cu privire la cheltuielile de judecată

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

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

Noțiunea „operator efectiv de transport aerian” în sensul Regulamentului (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, în special al articolului 2 litera (b) din acesta, trebuie interpretată în sensul că nu acoperă operatorul de transport aerian care, precum cel în discuție în litigiul principal, închiriaza altui operator de transport aerian o aeronavă cu echipaj în cadrul unui contract de închiriere de tip aeronavă cu echipaj („wet lease”), dar nu poartă răspunderea operațională pentru zboruri, nici chiar atunci când confirmarea rezervării unui loc pe un anumit zbor eliberată pasagerilor menționează că acest zbor este efectuat de acest prim operator de transport.

Semnături