

# Versiune anonimată

C-618/20 - 1

**Cauza C-618/20**

**Cerere de decizie preliminară**

**Data depunerii:**

19 noiembrie 2020

**Instanța de trimitere:**

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Spania)

**Data deciziei de trimitere:**

24 septembrie 2020

**Reclamante:**

ZU

TV

**Pârâtă:**

Ryanair Ltd

---

**JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA** [Tribunalul Comercial nr. 1 din Córdoba]

[*omissis*] [identificarea instanței, a procedurii, a părților, a locului și a datei]

**ORDONANȚĂ**

**(CERERE DE DECIZIE PRELIMINARĂ)**

[*omissis*] [Repetiție privind identificarea instanței, a locului și a datei]

În conformitate cu articolul 19 alineatul (3) litera (b) din Tratatul privind Uniunea Europeană (denumit în continuare „TUE”), cu articolul 267 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (denumit în continuare „TFUE”) și cu articolul 4 *bis* din Legea organică privind puterea judecătorească (denumită în continuare

„LOPJ”), este necesară interpretarea Curții cu privire la 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 [OR 2], scop în care se formulează următoarea cerere de decizie preliminară.

## SITUAȚIA DE FAPT

### 1.- LITIGIUL PRINCIPAL.

- Doamna ZU și doamna TV au achiziționat câte un bilet de avion pentru zborul Málaga (Spania) - Dusseldorf (Germania).

- Biletele se achiziționează de pe site-ul internet de vânzare de bilete al operatorului de transport aerian RYANAIR și, de fapt, confirmarea călătoriei emisă de RYANAIR și transmisă prin e-mail de către aceasta se observă în mod clar în documentele justificative prezentate de reclamante.

- Totuși, zborul a fost efectuat de operatorul de transport aerian LAUDAMOTION.

- Zborul achiziționat a suferit o întârziere de peste 4 ore.

- Reclamantele au introdus o acțiune împotriva RYANAIR, solicitând compensația prevăzută de 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.

- Pârâta RYANAIR se opune, invocând lipsa calității procesuale pasive, și susține că aceasta doar a pus la dispoziția LAUDAMOTION pagina sa internet pentru vânzarea biletelor, negând orice raport contractual cu reclamantele, având în vedere că zborul a fost efectuat de operatorul de transport aerian LAUDAMOTION.

### 2.- Formularea cererii de decizie preliminară

[omissis] [aspecte procedurale de drept național]

## ÎN DREPT

## 1.- Controversa juridică din perspectiv dreptului Uniunii

Controversa juridică dedusă judecății ia naștere ca urmare a răspunderii unui operator de transport aerian care vinde pe pagina sa de internet bilete de avion ale altui operator de transport aerian, situația în cauză intrând în domeniul de aplicare subiectiv al Regulamentului nr. 261/2004 menționat anterior.

## 2.- Reglementarea Uniunii Europene

Reglementarea Uniunii aplicabilă este 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. Concret, articolul [3 alineatul] 5 din regulamentul menționat prevede că: „(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 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*”. De asemenea, articolul 2 din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că: „[i]n 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”.

Comunicarea Comisiei Europene din 15 iunie 2016 privind Orientări interpretative referitoare la Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului 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 la Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente, astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului prevede la punctul 2.2.3: „2.2.3. *Aplicarea în cazul transportatorilor aerieni efectivi*

*În conformitate cu articolul 3 alineatul (5), transportatorul aerian efectiv este cel întotdeauna responsabil pentru îndeplinirea obligațiilor în temeiul regulamentului și nu, de exemplu, un alt transportator aerian care ar fi putut să vândă biletul. Noțiunea de transportator aerian efectiv (operatorul de transport aerian) este prezentată în considerentul 7. [OR 3]*

### 3.- Dreptul și/sau jurisprudența națională

Având în vedere că este vorba despre aplicarea dreptului la compensație prevăzut de Regulamentul nr. 261/2004, normă care, prin urmare, este direct aplicabilă, fără a fi necesară transpunerea sa în dreptul național, nu există o normă națională aplicabilă în domeniul transportului aerian.

Cu toate acestea, în jurisprudență există divergențe în ceea ce privește soluționarea acestei chestiuni. În primul rând, trebuie arătat că, având în vedere sistemul de căi de atac reglementat de normele procedurale spaniole, procedurile cu o valoare mai mică de 3 000 de euro sunt soluționate fără cale de atac numai de instanțele competente în primă instanță, în speță de instanțele comerciale din diversele provincii spaniole. Pentru acest motiv, ca urmare a faptului că astfel de plângeri nu depășesc practic niciodată valoarea de 3 000 de euro, singura jurisprudență existentă este cea care emană de la instanțele comerciale, neexistând posibilitatea de uniformizare a acestora în urma hotărârilor instanțelor superioare. Astfel, instanțele comerciale care au abordat chestiuni similare au dat soluții diferite, unele dintre ele luând în considerare lipsa calității procesuale pasive a RYANAIR, iar altele respingând acest argument. În ceea ce privește instanțele care nu țin seama de susținerea privind lipsa calității procesuale pasive, vom cita un argument invocat în mod recurent de acestea, și anume: sistemul juridic stabilit de Regulamentul nr. 261/2004 în domeniul transportului aerian este prioritar în raport cu această normă, fiind aplicabile celelalte norme care reglementează sistemul. Conform Hotărârii din 6 mai 2010, Axel Walz (C-63/09, EU:C:2010:251), cadrul normativ care trebuie luat în considerare pentru soluționarea litigiului în domeniul transportului aerian este cel corespunzător ansamblului de regulamente și tratate încheiate pe teritoriul Uniunii Europene, și, astfel „[18] [...] Regulamentul nr. 2027/97, aplicabil în speță, pune în aplicare dispozițiile pertinente ale Convenției de la Montréal. Din articolul 3 alineatul (1) din acest regulament reiese, în special, că răspunderea operatorilor de transport aerian din cadrul Uniunii cu privire la pasageri și la bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montréal privind o astfel de răspundere. [...] 19. Convenția de la Montréal, semnată de Comunitate la 9 decembrie 1999 în temeiul articolului 300 alineatul (2) CE, a fost aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539 și a intrat în vigoare, în ceea ce privește Comunitatea, la 28 iunie 2004.”

De asemenea, Hotărârea [din] 10 iulie 2008, Emirates Airlines, (C-173/07, EU:C:2008:400) amintește următoarele: „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).”

Concluzia este că, pentru a stabili cadrul răspunderii operatorilor de transport aerian, nu se poate lua ca bază o interpretare literală și îndepărtată de principiile de bază ale dreptului Uniunii, ci trebuie identificat sensul reglementării care este în acord cu spiritul său și cu protecția de care trebuie să beneficieze pasagerii. Este adevărat că Regulamentul nr. 261/2004 nu prevede în mod expres răspunderea operatorului de transport aerian care încheie un contract cu pasagerul, dar care nu efectuează transportul, însă Convenția de la Montreal din 1[9]99 (în privința căreia am arătat deja că este în vigoare, că face parte din dreptul Uniunii și că, prin urmare, are aplicabilitate directă și imediată) stabilește norma aplicabilă în acest sens, concret, articolul 45 din aceasta, care prevede că *„[a]cțiunea în responsabilitate cu privire la transportul efectuat de transportatorul de fapt poate fi introdusă, la alegerea reclamantului, împotriva acestui transportator sau transportatorului contractual ori împotriva amândurora, împreună sau separat”*. Prin aceasta, norma permite pasagerului să aleagă pârâțul pe care îl consideră relevant, în conformitate cu considerentul (7) al Regulamentului nr. 261/2004, care stabilește obligații (și, prin urmare, răspunderea) în sarcina operatorului de transport care **[OR 4]** încheie un contract cu pasagerul, indiferent dacă este sau nu este cel care efectuează în mod efectiv transportul. Pasagerul nu este implicat în acordurile încheiate de entitate cu terții și nu este vizat de ele, protecția sa fiind sporită prin extinderea sferei entităților potențial responsabile la transportatorul aerian efectiv și la transportatorul contractual (în conformitate cu articolul 39 din Convenția de la Montreal).

#### **4.- Îndoielile interpretative (și/sau privind validitatea) referitoare la dreptul Uniunii**

Îndoielile privind interpretarea se axează, astfel cum am arătat anterior, pe noțiunea de „operator efectiv de transport aerian”, fiind necesar să se determine cine este inclus în domeniul de aplicare al acesteia, cu scopul de a acorda compensația prevăzută de Regulamentul nr. 261/2004 în cazul întârzierii prelungite sau a anulării zborului.

Astfel cum am arătat anterior, Comunicarea Comisiei din 15 iunie 2016 exclude din noțiunea de „operator efectiv de transport aerian” operatorul care doar vinde biletul, însă nu asigură zborul.

Dintre cele mai recente hotărâri care ar putea fi de interes pentru această chestiune, menționăm Hotărârea din 4 iulie 2018, Wirth și alții( C-532/17, EU:C:2018:527), care, deși nu soluționează o situație identică cu cea din litigiul principal, conține o soluție de interes, după cum urmează (sublinierea noastră): *„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, 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, 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 de «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 de «zbor», care constituie elementul său central. Or, Curtea s- a pronunțat deja în sensul că această noțiune trebuie înțeleasă ca «o operațiune de transport aerian, fiind astfel, într- un fel, o „unitate” a acestui transport, realizată de un operator de transport aerian care își stabilește itinerarul» (Hotărârea din 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 [OR 5] 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 reclamantilor 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 de «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, 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, 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.”*

În situația din litigiul principal, astfel cum am arătat, RYANAIR este cea care vinde biletele pe pagina sa internet, emite documentul de confirmare a călătoriei și îl transmite prin e-mail pasagerilor. Este cert că în documentul respectiv, codul companiei nu este cel al RYANAIR, ci cel al LAUDAMOTION, dar nu există nicio informație expresă în acest sens, cu alte cuvinte în niciun moment nu se aduce în mod expres la cunoștință că zborul nu va fi [OR 6] operat de RYANAIR. În litigiul principal nu se cunoaște cine a programat în realitate zborul, și anume dacă a fost RYANAIR sau LAUDAMOTION.

În sfârșit, ar putea fi de interes faptul că compania LAUDAMOTION face parte din grupul RYANAIR, astfel cum arată aceasta pe pagina sa internet <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viqje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

## 5.- Relevanța răspunsului Curții

Este esențial să se determine în aceste cazuri concrete cine este operatorul de transport aerian responsabil cu efectuarea zborului, având în vedere că vânzarea билетelor RYANAIR de către compania LAUDAMOTION, după achiziționarea acestora din urmă de către prima, pare a fi relevantă, astfel cum rezultă din diversele hotărâri pronunțate în Spania, care, astfel cum am arătat, nu sunt univoce și care, în plus, tot după cum am arătat, nu permit o interpretare unitară de către instanțele superioare, răspunsul la această întrebare constituind un element în sensul securității juridice și egalității de tratament a justițiabililor.

6.- În lumina tuturor argumentelor juridice prezentate, se impune sesizarea Curții cu întrebările preliminare reproduse în dispozitivul prezentei ordonanțe.

### DISPOZITIV

**În primul rând.-** Suspendă procedura până la soluționarea trimiterii preliminare.

**În al doilea rând.-** Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene următoarele întrebări preliminare:

1<sup>a</sup>) Un operator de transport aerian care vinde pe pagina sa internet bilete de avion care sunt operate sub codul altui operator de transport aerian, în ceea ce privește acele zboruri concrete vândute și operate de celălalt operator, poate fi considerat drept operator efectiv de transport aerian în sensul articolului [3] alineatul (5) din Regulamentul nr. 261/2004?

2<sup>a</sup>) Un operator de transport aerian care vinde pe pagina sa internet bilete de avion care sunt operate sub codul altui operator de transport aerian, în ceea ce privește acele zboruri concrete vândute și operate de alt operator, poate fi considerat drept operator efectiv de transport aerian în sensul articolului [3] alineatul (5) din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care acel alt operator care efectuează zborul face parte din grupul de întreprinderi al societății care vinde biletele?

3<sup>a</sup>) Noțiunea de transportator contractual, prevăzută la articolul 45 din Convenția de la Montreal, poate fi asimilată celei de operator efectiv de transport aerian, prevăzută la articolul [3] alineatul (5) din Regulamentul nr. 261/2004?

4<sup>a</sup>) Noțiunea de transportator de fapt, prevăzută la articolul 45 din Convenția de la Montreal, poate fi asimilată celei de operator efectiv de transport aerian, prevăzută la articolul [3] alineatul (5) din Regulamentul nr. 261/2004?

[omissis] **[OR 7]**



[*omissis*] **[OR 8]**

[formule procedurale finale și semnătura judecătorului]

DOCUMENT DE LUCRU