

Cauza C-436/21

Cerere de decizie preliminară

Data depunerii:

15 iulie 2021

Instanța de trimitere:

Bundesgerichtshof (Germania)

Data deciziei de trimitere:

22 iunie 2021

Recurentă-reclamantă:

flightright GmbH

Intimată-pârâtă:

American Airlines, Inc.

BUNDESGERICHTSHOF

ORDONANȚĂ

[omissis]

în litigiul dintre

flightright GmbH, [omissis]

[omissis] Potsdam,

recurentă-reclamantă,

[omissis]

împotriva

American Airlines Inc., [omissis] Fort Worth, Texas (Statele Unite ale Americii),

pârâtă și intimată,

[*omissis*]

În urma ședinței din 18 mai 2021 [*omissis*],

Camera a X-a civilă a Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania)
[Componența completului de judecată] a decis:

Suspendă procedura.

Adresează Curții de Justiție a Uniunii Europene, în temeiul articolului 267 TFUE, următoarele întrebări preliminare cu privire la interpretarea Regulamentului (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 întâzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO 2004, L 46 din 17 februarie 2004, p. 1, Ediție specială, 7/vol. 12, p. 218) și a Acordului între Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian din 21 iunie 1999 (JO 2002, L 114, p. 73, Ediție specială, 11/vol. 27, p. 30):

- 1) Pentru existența unui zbor cu legătură directă în sensul articolului 2 litera (h) din regulament este suficient ca o agenție de turism să combine într-o operațiune de transport segmente de zbor efectuate de operatori de transport aerian diferiți, să factureze pasagerului pentru aceasta un preț total și să emită un bilet electronic unic sau este necesar să existe, în plus, o relație juridică specială între operatorii efectivi de transport aerian?
- 2) În cazul în care trebuie să existe o relație juridică specială între operatorii efectivi de transport aerian:

Este suficient ca, într-o rezervare de tipul celei descrise la prima întrebare, să fie combinate două segmente de zbor succesive care urmează să fie efectuate de același operator de transport aerian?

- 3) În cazul unui răspuns afirmativ la a doua întrebare:

Articolul 2 din acord și referirea la Regulamentul (CE) nr. 261/2004, introdusă în anexa acestuia prin Decizia nr. 1/2006 a Comitetului pentru transport aerian Comunitate/Elveția [din 18 octombrie 2006] (JO 2006, L 298, p. 23) trebuie interpretate în sensul că acest regulament se aplică și pasagerilor care pleacă cu zboruri către țări terțe de pe aeroporturi situate pe teritoriul Elveției?

Motive:

- 1 I. Reclamanta solicită pârâtei, în temeiul unor drepturi cesionate, plata unei compensații în temeiul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 (denumit în continuare „regulamentul” sau „Regulamentul privind pasagerii aerieni”).
- 2 Cedenta a rezervat, prin intermediul unei agenții de turism, un zbor cu societatea aeriană Swiss de la Stuttgart la Zürich și zboruri cu pârâta de la Zürich la Philadelphia și de la Philadelphia la Kansas City. Primul și al doilea zbor au fost efectuate conform programului. Pe ultimul segment de zbor, decolarea a avut loc cu întârziere. Cedenta a ajuns la Kansas City cu o întârziere de peste patru ore. Prin acțiunea formulată, reclamanta a solicitat o despăgubire în cuantum de 600 de euro.
- 3 Amtsgericht (Tribunalul Districtual, Germania) a respins acțiunea. Apelul formulat de reclamantă a fost respins. Prin recursul declarat admisibil de către instanța de apel, reclamanta își menține cererea formulată în primă instanță. Pârâta solicită respingerea căii de atac.
- 4 II. Instanța de apel a considerat că pârâta nu era obligată să plătească o compensație.
- 5 Regulamentul privind drepturile pasagerilor este aplicabil, conform jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene, atunci când un pasager pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru. Potrivit facturii prezentate de agenția de turism, în speță, pentru a ajunge la destinația finală dorită au fost combinate zboruri ale unor operatori de transport aerian diferiți. Din punctul de vedere al pasagerului, este vorba despre o rezervare unică. Potrivit acestuia, nu poate fi relevant dacă își rezervă călătoria aeriană către destinația finală aleasă de el direct la un operator de transport aerian sau prin intermediul unei agenții de turism.
- 6 Cu toate acestea, pârâta nu este operatorul efectiv de transport aerian al unui zbor cu plecare de pe teritoriul unui stat membru. Nu există indicii că pârâta s-a obligat contractual față de cedentă să efectueze transportul de la Stuttgart către Kansas City. Nu ar rezulta nici că pârâta a preluat transportul în cadrul unui acord de partajare a codurilor (codesharing). Fiecare operator de transport aerian ar fi efectuat segmentele de zbor pe propria răspundere. Pârâta nu fi datorat, așadar, decât transportul pe cele două segmente de zbor, de la Zürich la Kansas City via Philadelphia.
- 7 III. Soluționarea recursului depinde de interpretarea articolelor 2, 3 și 7 din Regulamentul privind drepturile pasagerilor și, eventual, de interpretarea Acordului dintre Comunitatea Europeană și Confederația Elvețiană privind transportul aerian (denumit în continuare „acordul”).

- 8 1. În conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) din acesta, Regulamentul privind drepturile pasagerilor se aplică pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru.
- 9 Potrivit jurisprudenței Curții de Justiție a Uniunii Europene, în cazul unui zbor cu mai multe legături directe, atunci când zborul trebuie considerat un ansamblu, aplicabilitatea Regulamentului privind drepturile pasagerilor trebuie să fie apreciată în raport cu locul de plecare inițial și cu destinația finală (Hotărârea din 31 mai 2018, Wegener/Royal Air Maroc, C-537/17, [omissis] punctul 15 și următoarele, Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, [omissis] punctul 16 și Ordonanța din 12 noiembrie 2020, KLM, C-367/20, [omissis], punctul 19).
- 10 Astfel, Regulamentul privind drepturile pasagerilor este aplicabil în prezentul litigiu numai în cazul în care cele trei zboruri rezervate de cedentă trebuie considerate un zbor unic sau în cazul în care cel puțin cele două zboruri efectuate de pârâtă constituie un ansamblu, iar articolul 3 alineatul (1) litera (a) din acest regulament se aplică și în cazul unui zbor cu plecare din Elveția.
- 11 2. Problema dacă un zbor trebuie considerat un ansamblu are de asemenea un efect asupra problemei de a ști cine este răspunzător pentru plata indemnizației datorate în cazul unei întârzieri la sosirea la destinația finală de trei ore sau mai mare.
- 12 În această privință, Curtea a statuat că orice operator efectiv de transport aerian care participă la efectuarea a cel puțin unui segment de zbor care trebuie considerat unic datorează compensația, indiferent dacă zborul pe care îl efectuează a cauzat sau nu întârzierea prelungită a pasagerului la sosirea la destinația sa finală (Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, [omissis] punctele 20-26; Ordonanța din 12 noiembrie 2020, KLM, C-367/20, [omissis], punctul 28 și următoarele).
- 13 Destinația finală este – conform definiției de la articolul 2 litera (h) din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, relevantă și în acest context – destinația de pe biletul prezentat la ghișeu de înregistrare a pasagerilor, iar în cazul zborurilor cu legătură directă, destinația ultimului zbor (Hotărârea din 26 februarie 2013, Folkerts, C-11/11, [omissis] punctul 34).
- 14 3. Zboruri cu legătură directă sunt, în acest sens, potrivit jurisprudenței Curții, două sau mai multe zboruri care constituie un ansamblu în vederea aplicării dreptului la compensație al pasagerilor prevăzut de Regulamentul privind drepturile pasagerilor.
- 15 Un astfel de ansamblu există atunci când două sau mai multe zboruri au făcut obiectul unei rezervări unice. În această privință, este irelevant dacă zborurile sunt efectuate de aceeași aeronavă sau de aeronave diferite (Hotărârea Curții din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, [omissis] punctele 16 și 27, Ordonanța din 30 aprilie 2020, C-939/19, [omissis] punctul 18, Ordonanța din 12 noiembrie

2020, KLM, C-367/20, [omissis] punctele 19 și 29). Acest lucru este valabil și atunci când numai locul de plecare este situat pe teritoriul unui stat membru, însă locul de escală și destinația finală sunt situate pe teritoriul unui stat terț (Hotărârea din 31 mai 2018, Wegener/Royal Air Maroc, C-537/17, [omissis] punctul 19 și următoarele).

- 16 4. O rezervare în sensul articolului 2 litera (g) din regulament există în cazul în care pasagerul posedă un document doveditor, care indică faptul că rezervarea a fost acceptată și înregistrată de operatorul de transport aerian sau de tour operator. Înregistrarea se poate face, printre altele, printr-un bilet în sensul articolului 2 litera (f) din regulament, emis sau autorizat de operatorul de transport aerian sau de agentul autorizat al acestuia.
- 17 În prezentul litigiu, niciunul dintre cei doi operatori efectivi de transport aerian nu a emis el însuși un bilet, acesta fiind emis numai de agenția de turism la care a fost efectuată rezervarea.
- 18 Agenția de turism a furnizat o factură cu privire la un „contract de intermediere”, care menționa un „preț de participare” unic pentru zborurile în cauză, precum și pentru zborul de întoarcere din Kansas City la Stuttgart, via Chicago și Heathrow. Din această factură reiese de asemenea că, pentru aceste zboruri, agenția de turism a emis un bilet electronic unic al cărui număr – completat în parte cu cifre suplimentare – este reprodus și pe cărțile de îmbarcare pentru cele trei zboruri în cauză.
- 19 5. Problema care se ridică este, așadar, dacă, pentru existența unei rezervări unice care leagă într-un ansamblu un zbor cu una sau cu mai multe legături directe, este suficient ca o agenție de turism să combine într-o singură operațiune de transport segmente de zbor ale unor operatori de transport aerian diferiți, să factureze pasagerului pentru aceasta un preț total și să emită un bilet electronic unic sau dacă, în plus, este necesară o relație juridică specială între operatorii efectivi de transport aerian.
- 20 a) Potrivit jurisprudenței, între timp consacrate, a Curții de Justiție, un contract caracterizat printr-o rezervare unică confirmată pentru întreaga călătorie creează obligația operatorului de transport aerian de a transporta pasagerul de la locul de plecare până la destinația finală.
- 21 Situația este aceeași în cazul în care un operator efectiv de transport aerian nu este cocontractantul pasagerilor în cauză și preia doar transportul pe un zbor care nu se încheie la destinația finală (Hotărârea din 7 martie 2017, Air Nostrum, C-274/16, [omissis] punctul 71 și următoarele, Ordonanța din 13 februarie 2020, Iberia, C-606/19, [omissis] punctul 29). Potrivit articolului 3 alineatul (5) a doua teză din Regulamentul privind drepturile pasagerilor, trebuie să se considere că un operator efectiv de transport aerian care nu are un contract cu pasagerul îndeplinește obligații în cadrul regulamentului în numele persoanei care are un contract cu pasagerul respectiv.

- 22 b) În opinia instanței de trimitere, jurisprudența Curții a precizat că o rezervare validă poate fi efectuată și de către terți care au o legătură contractuală directă sau indirectă cu unul dintre operatorii efectivi de transport aerian și care au fost autorizați de acesta să primească rezervări și să emită bilete.
- 23 Astfel, Curtea a aplicat principiul potrivit căruia un zbor cu una sau cu mai multe legături directe, care a făcut obiectul unei rezervări unice, constituie un ansamblu în scopurile dreptului la compensație al pasagerilor prevăzut de regulament, inclusiv în cazul în care rezervarea a fost efectuată prin intermediul unui tour operator (Hotărârea din 30 aprilie 2020, Air Nostrum, C-191/19, [omissis] punctul 10). În plus, aceasta a statuat că, în cazul anulării, un operator de transport aerian este obligat, în principiu, să ramburseze întregul preț plătit de pasager inclusiv atunci când rezervarea a fost efectuată printr-un agent autorizat, iar prețul include un comision pentru agent, cu excepția cazului în care comisionul a fost stabilit fără știrea operatorului de transport aerian (Hotărârea din 12 septembrie 2018, Harms, C-601/17, [omissis] punctele 16-19).
- 24 În opinia instanței de trimitere, acest lucru este conform cu dispoziția, deja menționată, a articolului 2 litera (f) din regulament, potrivit căreia autorizația necesară poate fi exprimată nu numai de operatorul de transport aerian, ci și de un agent autorizat al acestuia și cu articolul 2 litera (g) din acest regulament, potrivit căruia este suficient ca o rezervare să fi fost acceptată și înregistrată de un operator de turism.
- 25 c) În schimb, nu este clarificat în mod definitiv, în opinia instanței de trimitere, dacă, în cazul unei rezervări prin care o agenție de turism sau un alt terț autorizat în acest scop combină mai multe segmente de zbor efectuate de operatori de transport aerian diferiți, trebuie să existe, în plus, o legătură juridică specială între acești operatori de transport aerian.
- 26 aa) Potrivit jurisprudenței Curții, în cadrul unui zbor cu legături directe, un operator de transport aerian care a efectuat primul zbor nu poate să se ascundă în spatele executării defectuoase a unui zbor ulterior efectuat de alt operator de transport aerian (Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, [omissis] punctul 27 și următoarele). Invers, un operator de transport aerian care a efectuat ultimul zbor nu se poate prevala de executarea necorespunzătoare a unui zbor anterior efectuat de un alt operator de transport aerian (Ordonanța din 12 noiembrie 2020, KLM, C-367/20, [omissis] punctul 29 și următoarele).
- 27 Aceste decizii ale Curții se întemeiază, potrivit interpretării instanței de trimitere, pe premisa potrivit căreia există, cel puțin, o persoană care s-a angajat contractual față de pasager să îl transporte de la locul de plecare al primului zbor la destinația ultimului zbor, și trebuie, așadar, să se considere, în conformitate cu articolul 3 alineatul (5) a doua teză din acest regulament, că fiecare operator efectiv de transport aerian îndeplinește obligații în temeiul regulamentului menționat în numele acestei persoane.

- 28 În cele două cazuri în care Curtea a reținut existența unei răspunderi pentru perturbarea unui zbor efectuat de un alt operator, rezervarea fusese efectuată chiar la operatorul de transport aerian căruia i se solicita despăgubirea. În plus, operatorii implicați erau asociați printr-un acord de partajare a codurilor (Hotărârea din 11 iulie 2019, České aerolinie, C-502/18, [omissis] punctele 8 și 29, Ordonanța din 12 noiembrie 2020, KLM, C-367/20, [omissis] punctul 10).
- 29 bb) În prezentul litigiu, singura legătură care poate fi identificată între cei doi operatori efectivi de transport aerian constă în faptul că ei permit terților să acționeze în calitate de agenți și să emită bilete în care sunt combinate segmente de zbor ale acestora.
- 30 În privința acestei situații, din jurisprudența indicată a Curții nu se poate deduce – potrivit interpretării instanței de trimitere – un răspuns neechivoc.
- 31 (1) În opinia acestei instanțe, recurgerea la principiul consacrat la articolul 3 alineatul (5) a doua teză din acest regulament presupune că operatorii efectivi de transport aerian își manifestă intenția, prin rezervare, să efectueze în comun transportul de la locul de plecare al primului zbor până la destinația ultimului zbor.
- 32 Această prezumție este justificată, potrivit jurisprudenței Curții amintite mai sus, atunci când unul dintre operatorii de transport aerian implicați primește sau confirmă o astfel de rezervare și a încheiat un acord de partajare a codurilor cu ceilalți operatori efectivi. Din perspectiva instanței de trimitere, există situații comparabile atunci când operatorii de transport aerian implicați s-au asociat într-o alianță care face publicitate prin strânsa lor colaborare față de clienții potențiali sau atunci când operatorii de transport aerian implicați sunt legați în temeiul dreptului întreprinderilor, de exemplu în calitate de societate-mamă și de filială.
- 33 (2) Desigur, din perspectiva instanței de trimitere, pentru a stabili existența unei rezervări unice, pare logic și convingător să se considere că există o cooperare suficientă între operatori de transport aerian diferiți prin simplul fapt că aceștia din urmă permit terților să combine zborurile oferite de ei cu zborurile altor operatori. Însă concluzia potrivit căreia nu este necesară, în plus, o relație juridică specială între operatorii efectivi de transport aerian nu pare, în temeiul jurisprudenței existente, în afara oricărei îndoieli.
- 34 În ceea ce privește dreptul la rambursarea prețului zborului după anulare, Curtea s-a pronunțat în sensul că unui operator de transport aerian trebuie să i se impute actele unui intermediar, cu excepția cazului în care acestea au fost efectuate fără știrea sa (Hotărârea din 12 septembrie 2018, Harms, C-601/17, [omissis] punctul 16 și următoarele). Din aceasta nu rezultă – potrivit interpretării instanței de trimitere – un răspuns fără echivoc la întrebarea care sunt consecințele juridice ale faptului că un intermediar efectuează o rezervare unică pentru mai mulți operatori de transport aerian.

- 35 Într-o altă decizie, Curtea a aplicat principiul potrivit căruia, atunci când există îndoieli, un operator de transport aerian care nu a încheiat un contract cu pasagerul îndeplinește obligații liber consimțite față de cocontractantul acestui pasager, fără a preciza în detaliu persoana la care a fost efectuată rezervarea și care a confirmat rezervarea (Ordonanța din 13 februarie 2020, Iberia, C-606/19, [*omissis*] punctul 8). Potrivit interpretării instanței de trimitere, din aceasta nu se poate deduce în mod cert că o rezervare de către o agenție de turism sau de către un alt terț autorizat în acest scop este suficientă. Nu se poate exclude că rezervarea din litigiul principal în care s-a pronunțat acea decizie a fost confirmată de unul dintre operatorii de transport aerian efectivi și că această împrejurare nu a fost menționată în decizia citată pentru simplul motiv că acest aspect nu ridică probleme.
- 36 6. Instanța de trimitere tinde să considere că o rezervare la un preț unic și emiterea unui bilet unic pentru toate segmentele de zbor sunt suficiente pentru a respecta principiile amintite mai sus în ceea ce privește o rezervare unică. Potrivit acestora, ar reveni părâtei din prezentul litigiu obligația de a plăti despăgubirea solicitată, întrucât aceasta s-ar fi angajat față de cedentă să efectueze un transport de la Stuttgart la Kansas City.
- 37 a) Astfel cum instanța de trimitere a precizat deja într-o decizie anterioară (Ordonanța Bundesgerichtshof [Curtea Federală de Justiție, denumită în continuare „BGH”] din 19 iulie 2016, X ZR 138/15, [*omissis*] punctul 34), din articolul 2 litera (f) din regulament rezultă că un pasager poate avea dreptul la plata unei compensații din partea operatorului efectiv de transport aerian și atunci când, deși acesta din urmă nu a fost implicat în rezervarea concretă și în confirmarea acesteia, a acordat unui agent sau unui tour operator posibilitatea de a efectua și de a confirma astfel de rezervări. În aceste cazuri, operatorul de transport aerian trebuie să își asume răspunderea pentru o confirmare rezervării efectuată de agent sau de tour operator în același mod ca pentru o confirmare efectuată de el însuși.
- 38 b) În opinia instanței de trimitere, această interpretare este susținută și de nivelul de protecție impus de Regulamentul privind drepturile pasagerilor și de jurisprudența Curții de Justiție a Uniunii Europene care decurge din acesta.
- 39 Considerentele (1)-(4) ale Regulamentului privind drepturile pasagerilor definesc obiectivul de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni și de a ține seama de cerințele legate de protecția consumatorilor. Curtea a dedus de aici principiul potrivit căruia dispozițiile regulamentului care conferă drepturi pasagerilor trebuie să fie interpretate în sens larg (a se vedea în această privință [Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon, C-402/07 și C-432/07] [*omissis*] punctul 45), în timp ce termenii care figurează într-o dispoziție care constituie o excepție de la un principiu sau, mai specific, de la norme de protecția consumatorilor prevăzute de dreptul Uniunii trebuie, în principiu, să facă obiectul unei interpretări stricte (a se vedea în această privință Hotărârea Curții din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, [*omissis*] punctul 17).

- 40 c) Recunoașterea unui drept la compensație este de asemenea conformă cu aspectul, subliniat de Curte, al răspunderii pentru obligațiile de prestare a unui serviciu asumate prin confirmarea rezervării (BGH, [Ordonanța din 19 iulie 2016, X ZR 138/15,] [*omissis*] punctul 38 și următoarele).
- 41 Curtea a confirmat existența dreptului la compensație în cazul în care un operator de transport aerian, la care au fost rezervate două zboruri consecutive, refuză îmbarcarea pe cel de al doilea zbor pentru motivul că pasagerul nu mai poate să se îmbarce la timp pe acest zbor din cauza efectuării cu întârziere a primului zbor. Aceasta a considerat determinant în această privință faptul că dreptul menționat trebuie să compenseze neplăcerile rezultate dintr-o pierdere de timp ireversibilă egală sau mai mare de trei ore, iar operatorul efectiv de transport aerian trebuie, în orice caz, să răspundă pentru aceste neplăceri, atunci când s-a stabilit că îi sunt imputabile – fie întrucât îi este imputabilă întârzierea primului zbor, efectuat chiar de el, fie întrucât s-a considerat în mod eronat că pasagerii în cauză pot ajunge la timp la poarta de îmbarcare la zborul de legătură sau întrucât a vândut bilete la zboruri succesive în privința cărora timpul disponibil nu era suficient pentru a ajunge la zborul de legătură ([*omissis*] Hotărârea din 4 octombrie 2012, Rodríguez Cachafeiro, C-321/11, [*omissis*] punctul 34).
- 42 Din perspectiva pasagerului aerian a cărui protecție este urmărită prin intermediul dreptului la compensație, există o situație comparabilă atunci când operatorul de transport aerian nu a emis sau nu a autorizat el însuși biletele pentru zborurile succesive, ci a acordat unui agent posibilitatea de a emite asemenea bilete de zbor și de a combina, astfel, zboruri efectuate de operatori de transport aerian diferiți.
- 43 d) Acest lucru nu este valabil numai în cazul în care diferitele segmente de zbor sunt efectuate de operatori de transport aerian care au încheiat un acord de partajare a codurilor (a se vedea în acest sens Concluziile avocatului general Tanchev prezentate la 6 iunie 2018 în cauza C-186/17[,] punctul 41) sau care au între ei o altă relație juridică.
- 44 Astfel cum s-a arătat deja mai sus, autorizația prevăzută la articolul 2 litera (f) din regulament poate fi exprimată nu numai de operatorul de transport aerian, ci și de un agent autorizat de acesta. Atunci când un astfel de agent acționează în numele mai multor prestatori și propune, în acest scop, rezervarea unică de călătorii aeriene, compusă din mai multe segmente de zbor cu operatori de transport aerian diferiți, pare a fi logic să se protejeze încrederea pasagerului în faptul că fiecare operator este răspunzător nu numai în mod individual, pentru transportul pe segmentul de zbor pe care îl asigură, ci și în comun, pentru transportul de la locul de plecare la destinația finală a călătoriei aeriene.
- 45 IV. În ipoteza în care combinarea zborurilor diferite de către agenția de turism nu este suficientă pentru a lega între ele segmente de zbor ale unor operatori de transport aerian diferiți, soluționarea litigiului depinde de aspectul dacă cel puțin cele două zboruri efectuate de pârâtă trebuie considerate un ansamblu și dacă este

suficient, în vederea aplicării regulamentului, ca locul de plecare al acestui zbor compus să fie situat în Elveția.

- 46 1. În ceea ce privește cele două segmente de zbor de la Zürich la Kansas City, via Philadelphia, o legătură suficientă decurge, în speță, potrivit instanței de trimitere, și numai din faptul că cele două zboruri trebuiau să fie asigurate de pârâtă, iar aceasta a acordat agenției de turism posibilitatea de a efectua astfel de rezervări combinate. A doua întrebarea preliminară urmărește să se stabilească dacă această interpretare este corectă.
- 47 2. Zborul compus din aceste două componente nu avea locul de plecare pe teritoriul unui stat membru. Acesta este motivul pentru care se ridică, eventual, problema următoare: dacă Regulamentul privind drepturile pasagerilor este aplicabil chiar și atunci când pasagerul pleacă cu un zbor de pe teritoriul Elveției.
- 48 a) Potrivit articolului 2 din acord, dispozițiile prevăzute în anexa la acesta se aplică în măsura în care ele se referă la transportul aerian sau la chestiuni direct legate de transportul aerian, astfel cum este menționat în anexa la acord.
- 49 Printre aceste dispoziții figurează, potrivit punctului 7 din anexa menționată, Regulamentul privind drepturile pasagerilor. Această trimitere a fost introdusă prin Decizia nr. 1/2006 (JO 2006, L 298, p. 23) a Comitetului pentru transportul aerian instituit în temeiul articolului 21 din acord, care este abilitat, în temeiul articolului 23 alineatul (4) din acord, să modifice anexa pentru a integra legislația nou adoptată.
- 50 Potrivit celei de a doua liniuțe a introducerii la anexă, o trimitere la statele membre ale Uniunii care figurează în actele specificate, trebuie înțeleasă, în sensul acordului, ca făcând trimitere și la Elveția.
- 51 b) Într-o decizie anterioară (BGH, Ordonanța din 9 aprilie 2013, X ZR 105/12, [*omissis*] punctul 22), instanța de trimitere a înclinat deja să considere că, în temeiul acestor dispoziții, în domeniul de aplicare al regulamentului intră și zborurile care pleacă de pe teritoriul Elveției și care au destinația într-o țară terță (a se vedea de asemenea LG Korneuburg [Landgericht, Tribunalul Regional Korneuburg, Germania], Hotărârea din 15 iulie 2014, 21R 106/14g). Această opinie nu s-a schimbat.
- 52 Astfel cum instanța de trimitere a arătat deja în decizia menționată, o asemenea interpretare ar fi conformă nu numai cu modul de redactare a acordului, ci și cu obiectivul, enunțat în preambul, de a armoniza reglementările din domeniul transportului aerian intraeuropean, incluzând teritoriul Elveției.
- 53 Astfel, întreprinderile de transport aerian din Elveția ar putea și ar trebui să opereze în aceleași condiții precum cele din statele membre ale Uniunii Europene. Consumatorii și clienții societăților de transport aerian ar trebui să beneficieze în Elveția de aceleași standarde de calitate și, prin urmare, să poată invoca aceleași drepturi în raport cu aceste întreprinderi în Elveția, ca în statele membre ale

Uniunii Europene, iar întreprinderile de transport aerian ar trebui să se supună la rândul lor aceluiași condiții concurențiale.

- 54 Ar fi dificil de armonizat cu acest deziderat situația în care Regulamentul privind drepturile pasagerilor ar trebui să se aplice numai pasagerilor care, de pe teritoriul Elveției, pleacă cu un zbor către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru al Uniunii Europene. Astfel, conform articolului 3 alineatul (1) litera (a) din regulament, acesta este aplicabil și pasagerilor care pleacă de pe un aeroport din Uniunea Europeană către un stat terț.
- 55 c) Cu toate acestea, Tribunalul Civil din cantonul Basel-Stadt a considerat că Regulamentul privind drepturile pasagerilor se aplică pasagerilor cu plecare din Elveția numai în cazul în care destinația lor este situată într-un stat membru al Uniunii Europene (Zivilgericht Basel-Stadt [Tribunalul Civil din cantonul Basel-Stadt], Decizia din 11 martie 2011 [*omissis*]; Decizia din 20 iunie 2011, [*omissis*]; Decizia din 15 mai 2012 [*omissis*]).
- 56 Acesta este motivul pentru care instanța de trimitere a adresat deja Curții întrebarea preliminară.
- 57 d) Această situație nu s-a schimbat.
- 58 Din câte se poate constata, Schweizer Bundesgericht [Tribunalul Federal Elvețian] nu s-a pronunțat încă cu privire la această chestiune [*omissis*] [trimitere la doctrina națională]. Curtea nu a putut răspunde la cererea de decizie preliminară anterioară a instanței de trimitere, întrucât acea procedură s-a soluționat în altă modalitate.

[*omissis*] [Numele judecătorilor care au contribuit la decizie]

Instanțele de grad inferior de jurisdicție:

AG Nürtingen [Amtsgericht, Tribunalul Districtual Nürtingen, Germania], Decizia din 14 martie 2019 în cauza 12 C 96/19

LG Dresden [Landgericht, Tribunalul Regional Dresden, Germania], decizia din 12 decembrie 2019 în cauza 5 S 93/19.