



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

22 aprilie 2021 *

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Compensarea și asistența pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 6 – Zbor întârziat – Articolul 8 alineatul (3) – Devierea unui zbor către un alt aeroport care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune – Noțiunea de «anulare» – Împrejurări excepționale – Compensarea pasagerilor aerieni în eventualitatea anulării sau a întârzierii prelungite la sosire a unui zbor – Obligația de a suporta costul transferului de la aeroportul de sosire efectiv spre aeroportul de destinație prevăzut inițial”

În cauza C-826/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria), prin decizia din 29 octombrie 2019, primită de Curte la 13 noiembrie 2019, în procedura

WZ

împotriva

Austrian Airlines AG,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul M. Vilaras, președinte de cameră, domnii N. Piçarra, D. Šváby (raportor) și S. Rodin și doamna K. Jürimäe, judecători,

avocat general: domnul P. Pikamäe,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru WZ, de F. Puschkarski, Rechtsanwältin;
- pentru guvernul austriac, de A. Posch, G. Kunnert și J. Schmoll, în calitate de agenți;
- pentru Comisia Europeană, de G. Braun, R. Pethke și N. Yerrell, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 3 decembrie 2020,

* Limba de procedură: germana.

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolelor 5-9 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, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între WZ, pe de o parte, și Austrian Airlines AG, pe de altă parte, în legătură cu o cerere de compensare a neplăcerilor rezultate din devierea unui zbor spre un aeroport de destinație diferit de cel prevăzut inițial, dar situat în aceeași zonă geografică.

Cadrul juridic

- 3 Considerentele (1)-(4), (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 sunt redactate astfel:
 - „(1) Măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor. De asemenea, ar trebui să se ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.
 - (2) Refuzul la îmbarcare și anularea sau întârzierea prelungită a zborurilor pot cauza pasagerilor dificultăți și neplăceri grave.
 - (3) Cu toate că Regulamentul (CEE) nr. 295/91 al Consiliului din 4 februarie 1991 de stabilire a normelor comune privind sistemul de compensare pentru refuzul la îmbarcare din cadrul transporturilor aeriene regulate [(JO 1991, L 36, p. 5)] a stabilit o protecție de bază a pasagerilor, numărul pasagerilor cărora le este refuzată îmbarcarea împotriva voinței lor rămâne în continuare excesiv de ridicat, la fel ca și numărul pasagerilor afectați de anulări fără o avertizare prealabilă, precum și al celor afectați de întârzieri prelungite.
 - (4) Comunitatea ar trebui, așadar, să îmbunătățească standardele de protecție stabilite în acest regulament atât pentru consolidarea drepturilor pasagerilor, cât și pentru garantarea desfășurării activităților transportatorilor aerieni în condiții armonizate, pe o piață liberalizată.
- [...]
- (14) În conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin operatorilor efectivi de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. Astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului efectiv de transport aerian.
- (15) Ar trebui să se considere că există circumstanțe extraordinare în cazul în care impactul unei decizii de gestionare a traficului aerian asupra unei anumite aeronave dintr-o anumită zi cauzează o întârziere prelungită, o întârziere de o noapte sau anularea unuia sau mai multor zboruri ale aeronavei respective, în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile de către operatorul de transport aerian în cauză, în scopul evitării întârzierilor sau a anulărilor.”

4 Articolul 2 din acest regulament, intitulat „Definiții”, prevede:

„În înțelesul prezentului regulament:

[...]

(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;

[...]

(l) «anulare» înseamnă neefectuarea unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare.”

5 Articolul 4 din regulamentul menționat, intitulat „Refuzul la îmbarcare”, prevede la alineatul (3):

„În cazul în care pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, operatorul efectiv de transport aerian le acordă imediat despăgubiri în conformitate cu articolul 7 și le oferă asistență în conformitate cu articolele 8 și 9.”

6 Articolul 5 din același regulament, intitulat „Anularea zborului”, prevede la alineatele (1) și (3):

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

(a) să li se ofere asistență de către operatorul efectiv de transport aerian în conformitate cu articolul 8;

(b) să li se ofere asistență de către operatorul efectiv de transport aerian în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (a) și articolul 9 alineatul (2), precum și, în eventualitatea unei redirectionări, în cazul în care ora de plecare anticipată a unui nou zbor este de cel puțin o zi după plecarea programată pentru zborul anulat, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);

(c) să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [cazului] în care intervine oricare din următoarele:

[...]

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

[...]

(3) Operatorul efectiv de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7, în cazul în care poate face dovada că anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.”

7 Articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Întârzierea zborului”, prevede:

„(1) În oricare din cazurile în care un operator efectiv de transport aerian anticipează în mod rezonabil o posibilă întârziere a unui zbor peste ora de plecare prevăzută, după cum urmează:

- (a) timp de două ore [sau mai mult], în cazul zborurilor de [...] 1 500 de kilometri sau mai puțin;
- (b) timp de trei ore sau mai mult, în cazul tuturor zborurilor intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și al oricăror alte zboruri cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri;
- (c) timp de patru ore sau mai mult, în cazul tuturor zborurilor care nu se încadrează la litera (a) sau (b),

pasagerilor li se oferă de către operatorul efectiv de transport aerian:

- (i) asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (a) și articolul 9 alineatul (2);
 - (ii) în cazul în care ora de plecare anticipată este la cel puțin o zi după ora de plecare anunțată inițial, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);
 - (iii) în cazul în care întârzierea este de cel puțin cinci ore, asistența specificată la articolul 8 alineatul (1) litera (a).
- (2) În orice caz, asistența se oferă în limitele de timp stabilite în cele de mai sus corespunzător fiecărei distanțe de zbor.”

8 Articolul 7 din acest regulament, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede la alineatele (1) și (2):

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

- (a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin;
- (b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;
- (c) 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

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

(2) Atunci când, în conformitate cu articolul 8, pasagerilor li se oferă redirecționarea spre destinația finală cu un zbor alternativ, a cărui oră de sosire nu depășește ora de sosire prevăzută a zborului rezervat inițial:

- (a) cu două ore, pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin sau
- (b) cu trei ore, pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate celelalte zboruri cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri sau
- (c) cu patru ore, pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b),

operatorul efectiv de transport aerian poate reduce cu 50 % compensația prevăzută la alineatul (1).”

9 Articolul 8 din regulamentul menționat, intitulat „Dreptul la rambursare sau redirectionare”, 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) redirectionarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil sau
- (c) redirectionarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.

[...]

(3) În cazul în care un oraș, o aglomerație urbană sau o regiune este deservită de mai multe aeroporturi, [dacă] operatorul efectiv de transport aerian oferă pasagerului un zbor spre un aeroport diferit de cel pentru care s-a făcut rezervarea inițială, operatorul efectiv de transport aerian suportă costul transferului pasagerului de la aeroportul alternativ fie spre cel [prevăzut] inițial, fie spre o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul.”

10 Articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la deservire”, prevede la alineatul (1):

„Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii au dreptul de a li se oferi gratuit următoarele:

[...]

- (c) transportul între aeroport și locul cazării (hotel sau altele).”

Litigiul principal și întrebările preliminare

11 WS a efectuat o rezervare unică la Austrian Airlines pentru o călătorie constituită din două zboruri care trebuiau să aibă loc la 21 mai 2018, primul între Klagenfurt (Austria) și Viena (Austria), cu plecarea prevăzută la ora 18:35 și sosirea prevăzută la ora 19:20, iar cel de al doilea între Viena și Berlin (Germania), cu plecarea prevăzută la ora 21:00 și sosirea prevăzută la ora 22:20 la aeroportul Berlin Tegel.

12 Întrucât condițiile meteorologice apărute în timpul antepenultimei rotații a aeronavei care trebuia să efectueze zborul între Viena și Berlin au generat o întârziere care a fost repercutată asupra zborurilor ulterioare efectuate de această aeronavă, zborul rezervat de WZ a decolat de pe aeroportul din Viena la ora 22:07 și, întrucât nu a putut ateriza pe aeroportul Berlin Tegel din cauza interzicerii zborurilor pe timp de noapte aflate în vigoare, a fost deviat către aeroportul Berlin Schönefeld, situat în landul Brandenburg (Germania), în apropiere de landul Berlin (Germania), pe care a aterizat la ora 23:18.

13 WZ a sesizat Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria) cu o cerere având ca obiect obligarea Austrian Airlines la plata către aceasta a sumei de 250 de euro cu titlu de despăgubire în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 7 alineatul (1) din acest regulament. Această cerere se întemeia, pe de o parte, pe întârzierea la

sosire a zborului (ora 23:18, în loc de ora 22:20) și, pe de altă parte, pe faptul că Austrian Airlines nu și-a îndeplinit obligația de a-i oferi un transport complementar de la aeroportul Berlin Schönefeld spre aeroportul Berlin Tegel. Potrivit WZ, articolul 8 alineatul (3) din regulamentul menționat nu ar fi aplicabil în situația sa, întrucât aeroportul Berlin Schönefeld nu se situează în landul Berlin.

- 14 În apărare, Austrian Airlines a solicitat respingerea cererii introductive, susținând, în primul rând, că WZ a ajuns la destinația sa finală cu o întârziere de numai 58 de minute, în al doilea rând, că WZ ar fi putut ajunge cu ușurință la domiciliul său, aflat la o distanță de 24 km de aeroportul Berlin Schönefeld, utilizând un mijloc de transport suplimentar și, în al treilea rând, că întârzierea a fost cauzată de împrejurări excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, și anume de probleme meteorologice importante apărute în timpul antepenultimei rotații a aeronavei.
- 15 Prin hotărârea din 24 iunie 2019, Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat) a respins acțiunea, întrucât a considerat, pe de o parte, că devierea zborului în discuție în litigiul principal nu constituia o modificare importantă a itinerarului zborului, astfel încât trebuia să se considere că acesta a fost întârziat, iar nu anulat, și, pe de altă parte, că întârzierea nu atingea o durată egală sau mai mare de trei ore.
- 16 WZ a formulat apel împotriva acestei hotărâri la Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria).
- 17 Această din urmă instanță ridică problemele dacă, în primul rând, faptele în discuție în litigiul principal trebuie apreciate ca o anulare sau ca o întârziere a zborului ori ca o ipoteză distinctă, în al doilea rând, dacă Austrian Airlines se poate prevala de apariția unor împrejurări excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, și, în al treilea rând, dacă acest operator de transport trebuie să plătească o compensație pentru o eventuală încălcare a obligațiilor de asistență și de deservire care îi revin.
- 18 În aceste condiții, Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg) a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Articolul 8 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că este aplicabil în privința a două aeroporturi, aflate, amândouă, în imediata apropiere a centrului unui oraș, însă doar unul pe teritoriul urban, iar celălalt în landul (statul federat) învecinat?
- 2) Articolul 5 alineatul (1) litera (c), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretate în sensul că, în cazul aterizării pe un alt aeroport de destinație din același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, există un drept la compensație ca urmare a anulării zborului?
- 3) Articolul 6 alineatul (1), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretate în sensul că, în cazul aterizării pe un alt aeroport din același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, există un drept la compensație ca urmare a unei întârzieri prelungite?
- 4) Articolele 5 și 7 și articolul 8 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretate în sensul că, pentru a stabili dacă un pasager a suferit o întârziere cu o durată egală sau mai mare de trei ore, în sensul Hotărârii [din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716)], întârzierea trebuie calculată în funcție de momentul aterizării pe celălalt aeroport de destinație sau de momentul transferului la aeroportul de destinație indicat în rezervarea inițială sau la o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul?

- 5) Articolul 5 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că operatorul de transport aerian care efectuează zboruri potrivit unui sistem de rotație a zborurilor poate invoca un incident, în speță o reducere a ratei sosirilor ca urmare a unei furtuni, care s-a produs în timpul antepenultimei rotații a zborului în cauză?
- 6) Articolul 8 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că, în cazul aterizării pe un alt aeroport de destinație, operatorul de transport aerian trebuie să ofere din proprie inițiativă transferul către un alt loc sau pasagerul trebuie să solicite transferul?
- 7) Articolul 7 alineatul (1), articolul 8 alineatul (3) și articolul 9 alineatul (1) litera (c) din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretate în sensul că pasagerul are dreptul la o compensație ca urmare a încălcării obligațiilor de asistență și de deservire prevăzute la articolele 8 și 9?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

- 19 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, în cazul în care un zbor este deviat spre un aeroport care deservește același oraș ca aeroportul prevăzut inițial, suportarea costului transferului pasagerilor între cele două aeroporturi, prevăzută de această dispoziție, este supusă condiției ca primul aeroport să fie situat pe teritoriul aceluiași oraș, al aceleiași aglomerații urbane sau al aceleiași regiuni ca al doilea aeroport.
- 20 În această privință, deși articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că suportarea costului transferului pasagerilor de la aeroportul de sosire efectiv spre aeroportul de sosire prevăzut inițial sau spre o altă destinație apropiată convenită între operatorul efectiv de transport aerian și pasager se aplică „în cazul în care un oraș, o aglomerație urbană sau o regiune este deservită de mai multe aeroporturi”, nici această dispoziție, nici articolul 2 din acest regulament, care definește un anumit număr de noțiuni în sensul acestuia, nici vreo altă dispoziție a regulamentului menționat nu precizează ce trebuie să se înțeleagă prin „oraș, aglomerație urbană sau regiune deservită de mai multe aeroporturi”.
- 21 În plus, întrucât articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 nu cuprinde, pentru aceste noțiuni, nicio trimitere la dreptul național, ele trebuie să facă obiectul unei interpretări autonome, astfel încât să se aplice uniform în Uniunea Europeană (a se vedea prin analogie Hotărârea din 4 septembrie 2014, Germanwings, C-452/13, EU:C:2014:2141, punctele 16 și 17).
- 22 În acest context, trebuie amintit că determinarea semnificației și a sferei de aplicare a termenilor pentru care dreptul Uniunii nu oferă nicio definiție trebuie realizată conform sensului obișnuit al acestora în limbajul curent, ținând seama în același timp de contextul în care sunt utilizați și de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte (Hotărârea 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 17).
- 23 În ceea ce privește sensul obișnuit în limbajul curent al termenilor „oraș, aglomerație urbană sau regiune”, deși este adevărat că, priviți izolat, acești termeni desemnează teritorii a căror întindere este limitată de frontiere, definite de norme constituționale, legislative sau administrative ale statului din care fac parte aceste teritorii, aceiași termeni, priviți împreună sub forma unei enumerări și precizați prin expresia „deservită de mai multe aeroporturi”, care figurează la articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie înțeleși în sensul că se referă mai puțin la o entitate teritorială

infrastatală determinată, de natură administrativă sau chiar politică, și mai mult la un teritoriu caracterizat prin prezența unor aeroporturi care se află în imediata apropiere a acestuia din urmă, pe care au vocația să îl deservească.

- 24 Rezultă din aceasta că împrejurarea că aeroportul de sosire efectiv și aeroportul de sosire prevăzut inițial sunt situate pe teritoriul unor entități teritoriale infrastatale distincte este lipsită de relevanță pentru aplicarea articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 25 O asemenea interpretare este confirmată de obiectivele urmărite de Regulamentul nr. 261/2004.
- 26 Astfel, pe de o parte, Regulamentul nr. 261/2004 urmărește, după cum rezultă din considerentele (1), (2) și (4) ale acestuia, asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor și a consumatorilor prin consolidarea drepturilor acestora într-o serie de situații care pot cauza dificultăți și neplăceri grave, precum și prin repararea acestora din urmă în mod standardizat și imediat (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 iunie 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, punctul 26).
- 27 Or, reținerea unei interpretări restrictive a termenilor „oraș, aglomerație urbană sau regiune”, asemenea celei preconizate de reclamantul din litigiul principal, în sensul că aeroportul de sosire efectiv și aeroportul de sosire prevăzut inițial trebuie să fie situate pe teritoriul aceluiași oraș, al aceleiași aglomerații urbane sau al aceleiași regiuni, fiecare dintre acești termeni fiind înțeles în sensul dreptului național, ar priva pasagerul al cărui zbor este deviat spre un aeroport alternativ care, deși este situat în apropierea aeroportului prevăzut inițial, se află pe teritoriul unui alt oraș, al unei alte aglomerații urbane sau al unei alte regiuni de dreptul la suportarea costului transferului prevăzut la articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 și ar compromite, în consecință, obiectivul urmărit de acest regulament, de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni.
- 28 Pe de altă parte, Regulamentul nr. 261/2004 are de asemenea ca obiectiv, conform considerentului (4) al acestuia, să garanteze desfășurarea activităților transportatorilor aerieni în condiții armonizate, pe o piață liberalizată. Or, a privilegia interpretarea restrictivă a termenilor „oraș, aglomerație urbană sau regiune”, astfel cum a fost expusă la punctul precedent, ar avea drept consecință ca suportarea de către operatorul efectiv de transport aerian a costului transferului, în temeiul articolului 8 alineatul (3) din acest regulament, să depindă de normele constituționale, legislative sau administrative proprii fiecărui stat membru.
- 29 În sfârșit, aceeași interpretare restrictivă a termenilor „oraș, aglomerație urbană sau regiune” deservită de mai multe aeroporturi” ar lipsi de efect util articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. Astfel, ar fi deosebit de dificil sau chiar imposibil ca operatorul efectiv de transport aerian să ofere pasagerului devierea unui zbor spre un aeroport alternativ situat în afara teritoriului orașului, al aglomerației urbane sau al regiunii în care se află aeroportul de sosire prevăzut inițial, chiar dacă acest aeroport alternativ s-ar afla în imediata apropiere a teritoriului orașului, al aglomerației urbane sau al regiunii pe care este situat aeroportul prevăzut inițial.
- 30 Având în vedere ceea ce precedă, este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, în cazul în care un zbor este deviat spre un aeroport care deservește același oraș ca aeroportul prevăzut inițial, suportarea costului transferului pasagerilor între cele două aeroporturi, prevăzută de această dispoziție, nu este supusă condiției ca primul aeroport să fie situat pe teritoriul aceluiași oraș, al aceleiași aglomerații urbane sau al aceleiași regiuni ca al doilea aeroport.

Cu privire la a doua și la a treia întrebare

- 31 Prin intermediul celei de a doua și al celei de a treia întrebări, care trebuie examinate împreună, instanța de trimitere ridică în esență problema dacă articolul 5 alineatul (1) litera (c), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că un zbor deviat care aterizează pe un aeroport diferit de cel prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, poate să confere pasagerului un drept la compensație ca urmare a unei anulări sau a unei întârzieri prelungite care afectează acest zbor.
- 32 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că, în decizia de trimitere, instanța de trimitere se referă de asemenea la articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, referitor la ipoteza unei întârzieri prelungite la plecarea unui zbor. Totuși, din această decizie de trimitere reiese că această instanță ridică în realitate problema dacă un zbor deviat care aterizează pe un aeroport alternativ care se află în imediata apropiere a teritoriului pe care este situat aeroportul de sosire prevăzut inițial poate să confere pasagerului în cauză un drept la compensație întemeiat fie pe o anulare a zborului, în sensul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din acest regulament, fie pe o întârziere prelungită la sosire egală sau mai mare de trei ore, în sensul Hotărârii din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716). Prin urmare, articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 nu este relevant pentru a furniza instanței de trimitere un răspuns util în scopul soluționării litigiului principal.
- 33 Odată făcută această precizare, trebuie amintit, în primul rând, că articolul 2 litera (l) din regulamentul menționat definește „anularea” ca „neefectuarea unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare”.
- 34 În această privință, Curtea a considerat că un zbor constă în esență într-o operațiune de transport aerian, fiind astfel, într-o anumită măsură, 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). În plus, ea a precizat că itinerarul constituie un element esențial al zborului, acesta din urmă fiind efectuat în conformitate cu o programare stabilită dinainte de operatorul de transport (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 30).
- 35 Întrucât termenul „itinerar” desemnează astfel traseul care trebuie efectuat de aeronavă de la aeroportul de plecare până la aeroportul de sosire, potrivit unui orar stabilit, rezultă că, pentru ca un zbor să poată fi considerat efectuat, nu este suficient ca aeronava să fi plecat conform itinerarului prevăzut, ci, în plus, trebuie ca aceasta să ajungă la destinația prevăzută în itinerarul menționat (Hotărârea din 13 octombrie 2011, Sousa Rodríguez și alții, C-83/10, EU:C:2011:652, punctul 28).
- 36 Astfel, nu se poate considera că un zbor a fost efectuat atunci când a fost deviat spre un aeroport diferit de aeroportul de destinație prevăzut inițial, astfel încât acest zbor trebuie în principiu să fie considerat un zbor anulat, în sensul articolului 2 litera (l) din Regulamentul nr. 261/2004, susceptibil să dea dreptul la compensație în temeiul dispozițiilor articolului 5 alineatul (1) litera (c) coroborate cu cele ale articolului 7 din acest regulament.
- 37 Cu toate acestea, în cazul specific în care aeroportul spre care a fost deviat zborul deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune ca aeroportul de destinație prevăzut inițial, nu ar fi conform nici finalității regulamentului menționat, nici principiului egalității de tratament ca devierea zborului să fie asimilată cu o anulare a zborului.
- 38 Astfel, pe de o parte, trebuie arătat că, pe lângă obiectivul principal urmărit de Regulamentul nr. 261/2004, care constă, astfel cum s-a amintit la punctul 26 din prezenta hotărâre, în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor și a consumatorilor, acest regulament urmărește de

asemenea obiective secundare implicite, printre care figurează cel de a reduce, în amonte, numărul de anulări ale zborurilor (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 83).

- 39 Pe de altă parte, trebuie adăugat că, prin adoptarea regulamentului menționat, legiuitorul Uniunii a urmărit de asemenea să creeze un echilibru între interesele pasagerilor aerieni și cele ale operatorilor de transport aerian (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 67, precum și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 39).
- 40 În acest cadru, trebuie să se constate că articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, interpretat în lumina considerentelor (1)-(4) ale acestuia, urmărește un obiectiv specific, întrucât vizează prevenirea apariției unor dificultăți și a unor neplăceri grave pe care le-ar putea suferi pasagerul în cazul anulării zborului, iar nu compensarea consecințelor acestor neplăceri, descurajând operatorul efectiv de transport aerian să efectueze această anulare și conferindu-i o anumită marjă de manevră pentru a oferi pasagerului o redirectionare spre destinația sa finală prin intermediul unei devieri a zborului spre un aeroport alternativ care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, precum și suportarea costului transferului de la acest aeroport spre aeroportul de destinație prevăzut inițial sau spre orice altă destinație apropiată convenită cu pasagerul.
- 41 Pe de altă parte, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că orice act al dreptului Uniunii trebuie interpretat în conformitate cu ansamblul dreptului primar, inclusiv în concordanță cu principiul egalității de tratament, care impune ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 48).
- 42 Or, ar fi contrar principiului egalității de tratament ca un zbor deviat spre un aeroport diferit de cel prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, să fie asimilat cu un zbor anulat. Astfel, o asemenea asimilare ar conduce, după cum a arătat domnul avocat general la punctele 59 și 60 din concluziile sale, la recunoașterea, în favoarea pasagerului acestui zbor, a unui drept la compensație în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004, inclusiv atunci când, în urma transferului, pasagerul ajunge la aeroportul inițial prevăzut sau la orice altă destinație convenită cu o întârziere mai mică de trei ore, refuzându-se în același timp acest drept la compensație pasagerului unui zbor care a aterizat pe aeroportul prevăzut inițial cu o întârziere mai mică de trei ore, chiar dacă acest din urmă pasager a suferit o neplăcere similară cu cea a celui dintâi pasager.
- 43 În schimb, în al doilea rând, dificultăți și neplăceri grave apar atunci când pasagerul unui zbor deviat spre un aeroport alternativ care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune suferă o întârziere prelungită la sosire și ajunge la destinația sa finală cu o întârziere egală sau mai mare de trei ore față de ora de sosire prevăzută inițial. În această situație, pasagerul dispune în principiu de un drept la compensație în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 atunci când suferă o întârziere prelungită la sosire egală sau mai mare de trei ore, în sensul Hotărârii din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716).
- 44 Având în vedere ceea ce precedă, este necesar să se răspundă la a doua și la a treia întrebare că articolul 5 alineatul (1) litera (c), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că un zbor deviat care aterizează pe un aeroport diferit de cel prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, nu poate să confere pasagerului un drept la compensație pentru anularea zborului. Cu toate acestea, pasagerul unui zbor deviat spre un aeroport alternativ care deservește același oraș, aceeași aglomerație

urbană sau aceeași regiune ca aeroportul prevăzut inițial dispune în principiu de un drept la compensație în temeiul acestui regulament atunci când ajunge la destinația sa finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul efectiv de transport aerian.

Cu privire la a patra întrebare

- 45 Prin intermediul celei de a patra întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolele 5 și 7, precum și articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că, pentru a determina amploarea întârzierii la sosire suferite de un pasager al unui zbor deviat care a aterizat pe un aeroport diferit de cel prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, este necesar să se ia drept referință ora de sosire la aeroportul alternativ sau ora de sosire, după transfer, la aeroportul prevăzut inițial sau, dacă este cazul, la o altă destinație apropiată convenită cu operatorul efectiv de transport aerian.
- 46 În primul rând, reiese din modul de redactare a articolului 5 alineatul (1) litera (c), precum și a articolelor 7 și 8 din Regulamentul nr. 261/2004 că aceste dispoziții se referă la noțiunea de „destinație finală”, care este definită la articolul 2 litera (h) din acest regulament în sensul că vizează destinația de pe biletul prezentat la ghișeu de înregistrare a pasagerilor sau, în cazul zborurilor cu legătură directă, destinația ultimului zbor.
- 47 În al doilea rând, Curtea a precizat că, întrucât neplăcerea care constă în pierderea de timp se materializează la sosirea la destinația finală, amploarea întârzierii trebuie să fie apreciată, în vederea acordării compensației prevăzute la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, în raport cu ora de sosire prevăzută la această destinație (Hotărârea din 26 februarie 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punctul 33 și jurisprudența citată), precizându-se că această oră corespunde celei stabilite în planul de zbor și indicate pe biletul de care dispune pasagerul în cauză (Ordonanța din 1 octombrie 2020, FP Passenger Service, C-654/19, EU:C:2020:770, punctul 25).
- 48 Prin urmare, pentru a determina amploarea întârzierii la sosire suferite de un pasager al unui zbor deviat care a aterizat pe un aeroport diferit de cel prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, trebuie să se facă referire la ora la care pasagerul ajunge în urma transferului său la aeroportul prevăzut inițial sau, dacă este cazul, la o altă destinație apropiată convenită cu operatorul efectiv de transport aerian.
- 49 Având în vedere considerațiile care precedă, articolele 5 și 7, precum și articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că, pentru a determina amploarea întârzierii la sosire suferite de un pasager al unui zbor deviat care a aterizat pe un aeroport diferit de cel prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, este necesar să se ia drept referință ora la care pasagerul ajunge efectiv, în urma transferului său, la aeroportul prevăzut inițial sau, dacă este cazul, la o altă destinație apropiată convenită cu operatorul efectiv de transport aerian.

Cu privire la a cincea întrebare

- 50 Prin intermediul celei de a cincea întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, pentru a se exonera de obligația sa de compensare a pasagerilor în eventualitatea întârzierii prelungite la sosire a unui zbor, un operator efectiv de transport aerian se poate prevala de o împrejurare excepțională care nu a afectat respectivul zbor întârziat, ci un zbor anterior operat de el însuși cu aceeași aeronavă în cadrul antepenultimei rotații a acestei aeronave.

- 51 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că amplexarea întârzierii la sosire în discuție în cauza principală nu reiese cu certitudine din dosarul de care dispune Curtea. În aceste condiții și fără a aduce atingere determinării acestei amplei de către instanța de trimitere ținând seama de răspunsul dat la a patra întrebare, trebuie să se răspundă la a cincea întrebare pornind de la premisa că zborul a avut o întârziere prelungită.
- 52 Trebuie amintit că, în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, un operator efectiv de transport aerian se poate exonera de obligația sa de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 5 alineatul (1) și al articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 în cazul în care poate face dovada, printre altele, că anularea sau întârzierea prelungită a zborului vizat este cauzată de „împrejurări excepționale”.
- 53 În această privință, trebuie arătat, pe de o parte, că nici considerentele (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004, nici articolul 5 alineatul (3) din acesta nu limitează posibilitatea recunoscută operatorilor efectivi de transport aerian de a se prevala de o „împrejurare excepțională” numai la ipoteza în care această împrejurare a afectat zborul întârziat sau anulat, cu excluderea celei în care respectiva împrejurare ar fi afectat un zbor prealabil operat de aceeași aeronavă (Hotărârea din 11 iunie 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 51).
- 54 Pe de altă parte, evaluarea comparativă a intereselor pasagerilor aerieni și a celor ale operatorilor de transport aerian care, astfel cum s-a amintit la punctul 39 din prezenta hotărâre, a ghidat adoptarea Regulamentului nr. 261/2004 presupune să se țină seama de modalitățile de operare a aeronavelor de către operatorii de transport aerian și în special de faptul că aceeași aeronavă poate realiza mai multe zboruri succesive în cursul aceleiași zile, ceea ce implică faptul că orice împrejurare excepțională care afectează aeronava respectivă pe un zbor anterior se repercutează asupra zborului sau a zborurilor ulterioare ale acesteia (Hotărârea din 11 iunie 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 52).
- 55 Prin urmare, pentru a se exonera de obligația sa de compensare a pasagerilor în eventualitatea întârzierii prelungite sau a anulării unui zbor, un operator efectiv de transport aerian trebuie să se poată prevala de o „împrejurare excepțională” care a afectat un zbor anterior operat de el însuși cu aceeași aeronavă în cadrul antepenultimei rotații a acestei aeronave (a se vedea prin analogie Hotărârea din 11 iunie 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 53).
- 56 Cu toate acestea și ținând seama nu numai de obiectivul vizat în considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004 de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor, ci și de modul de redactare a articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, invocarea unei asemenea împrejurări excepționale presupune existența unei legături de cauzalitate directă între apariția acestei împrejurări care a afectat un zbor anterior și întârzierea sau anularea unui zbor ulterior, aspect a cărui apreciere revine instanței de trimitere în raport cu elementele de fapt aflate la dispoziția sa și ținând seama în special de modalitățile de operare a aeronavei în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea din 11 iunie 2020, *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, EU:C:2020:460, punctul 54).
- 57 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a cincea întrebare că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, pentru a se exonera de obligația de compensare a pasagerilor în eventualitatea întârzierii prelungite la sosire a unui zbor, un operator efectiv de transport aerian se poate prevala de o împrejurare excepțională care nu a afectat respectivul zbor întârziat, ci un zbor anterior operat de el însuși cu aceeași aeronavă în cadrul antepenultimei rotații a acestei aeronave, cu condiția să existe o legătură de cauzalitate directă între apariția acestei împrejurări și întârzierea prelungită la sosire a zborului ulterior, aspect a cărui apreciere revine instanței de trimitere, ținând seama în special de modul de operare a aeronavei în discuție de către operatorul efectiv de transport aerian în cauză.

Cu privire la a șasea întrebare

- 58 Prin intermediul celei de a șasea întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, atunci când un zbor deviat aterizează pe un aeroport diferit de aeroportul prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, operatorul efectiv de transport aerian este obligat să ofere din proprie inițiativă pasagerului suportarea costului transferului spre aeroportul de destinație prevăzut inițial sau, dacă este cazul, spre o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul respectiv.
- 59 Trebuie amintit că, potrivit chiar modului de redactare a articolului 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, atunci când operatorul efectiv de transport aerian oferă pasagerului un zbor spre un aeroport diferit de cel prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, acest operator „suportă costul transferului pasagerului de la aeroportul alternativ fie spre cel [prevăzut] inițial, fie spre o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul”.
- 60 Deși reiese în mod expres din modul de redactare a dispoziției respective că aceasta conferă pasagerilor un drept la suportarea costului transferului de către operatorul efectiv de transport aerian, el nu furnizează, în schimb, astfel cum a arătat domnul avocat general la punctul 63 din concluziile sale, nicio indicație cu privire la aspectul dacă revine operatorului de transport menționat sarcina de a oferi pasagerilor, din proprie inițiativă, suportarea costului transferului menționat.
- 61 Cu toate acestea, reiese dintr-o jurisprudență constantă că dispozițiile care acordă drepturi pasagerilor aeriени trebuie interpretate în sens larg (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 45).
- 62 Pe de altă parte, trebuie să se țină seama, în vederea acestei interpretări, de obiectivul Regulamentului nr. 261/2004, astfel cum a fost amintit la punctul 26 din prezenta hotărâre, care este de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor.
- 63 Astfel, articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentelor (1) și (2) ale acestui regulament, trebuie interpretat în sensul că revine operatorului efectiv de transport aerian care a oferit pasagerului un zbor spre un aeroport diferit de cel prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, sarcina de a suporta din proprie inițiativă costul transferului acestui pasager de la aeroportul alternativ spre aeroportul prevăzut inițial sau spre o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul menționat.
- 64 Astfel, devierea unui zbor spre un aeroport diferit de aeroportul prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, este susceptibilă să provoace neplăceri pentru pasagerii în cauză în special atunci când transferul către aeroportul prevăzut inițial se poate dovedi oneros și complex de organizat, fie pentru că aeroportul alternativ este ca atare mai puțin bine deservit decât aeroportul de destinație prevăzut inițial, fie pentru că ora tardivă de aterizare a zborului deviat are ca efect restrângerea ofertei de transport care permite asigurarea transferului.
- 65 De altfel, această interpretare rămâne conformă cu evaluarea comparativă a intereselor pasagerilor aeriени și a celor ale operatorilor efectivi de transport aerian care, astfel cum s-a amintit la punctul 39 din prezenta hotărâre, a ghidat adoptarea Regulamentului nr. 261/2004. Astfel, garantând celor dintâi că, după aterizarea pe aeroportul alternativ, vor fi transportați până la aeroportul prevăzut inițial sau la o altă destinație apropiată convenită cu operatorul efectiv de transport aerian, ea permite în același timp celor din urmă să evite obligația de a plăti compensația prevăzută la articolul 7 din acest regulament, asigurându-se că pasagerii pot să ajungă, fără a suferi o întârziere de trei ore sau mai mult față de ora de sosire prevăzută inițial, la aeroportul prevăzut inițial sau la o altă destinație apropiată convenită cu operatorul efectiv de transport aerian.

- 66 Având în vedere ceea ce precedă, este necesar să se răspundă la a șasea întrebare că articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, atunci când un zbor deviat aterizează pe un aeroport diferit de aeroportul prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, operatorul efectiv de transport aerian este obligat să ofere din proprie inițiativă pasagerului suportarea costului transferului spre aeroportul de destinație prevăzut inițial sau, dacă este cazul, spre o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul menționat.

Cu privire la a șaptea întrebare

- 67 Prin intermediul celei de a șaptea întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că încălcarea obligațiilor de asistență și de deservire care revin operatorului efectiv de transport aerian, prevăzută de această dispoziție, poate să confere un drept la o compensație forfetară, în temeiul articolului 7 alineatul (1) din acest regulament.
- 68 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că, în decizia de trimitere, instanța de trimitere se referă de asemenea la articolul 9 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, care prevede că pasagerilor li se oferă gratuit transportul dintre aeroport și locul cazării, atunci când se face trimitere în acest regulament la această dispoziție, cu alte cuvinte atunci când sunt îndeplinite condițiile stabilite la articolul 4 alineatul (3) sau la articolul 5 alineatul (1) litera (b) ori la articolul 6 alineatul (1) punctul (ii) din regulamentul menționat. Cu toate acestea, din aceeași decizie de trimitere reiese că instanța de trimitere ridică în realitate problema dacă încălcarea de către operatorul efectiv de transport aerian a obligației sale de a suporta costul transferului unui pasager de la aeroportul alternativ spre cel prevăzut inițial sau spre o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul, prevăzută la articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, poate să confere un drept la o compensație forfetară în temeiul articolului 7 alineatul (1) din acest regulament.
- 69 În primul rând, trebuie amintit că, atunci când un operator de transport nu își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul articolului 8 din Regulamentul nr. 261/2004, pasagerii aerieni sunt îndreptățiți să valorifice un drept la compensație (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 octombrie 2011, Sousa Rodríguez și alții, C-83/10, EU:C:2011:652, punctul 44).
- 70 În al doilea rând, un pasager aerian poate obține, cu titlu de compensație pentru nerespectarea de către operatorul de transport aerian a obligației sale de a acorda asistență prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004, numai rambursarea sumelor care, date fiind împrejurările proprii fiecărei spețe, s-ar dovedi necesare, adecvate și rezonabile pentru a suplini neacordarea asistenței respectivului pasager de către operatorul de transport aerian (Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 51).
- 71 Astfel, după cum a arătat domnul avocat general la punctul 77 din concluziile sale, trebuie să existe o corespondență între quantumul compensației datorat de operatorul efectiv de transport aerian și cel al cheltuielilor efectuate de pasagerul în cauză, ceea ce exclude în mod necesar compensația cu caracter forfetar prevăzută la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 72 Din ceea ce precedă rezultă că încălcarea obligației de suportare a costului transferului de la aeroportul de sosire efectiv spre cel prevăzut inițial sau spre orice altă destinație apropiată convenită cu pasagerul, prevăzută la articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, dă naștere unui drept, în beneficiul pasagerului, la rambursarea sumelor care, având în vedere împrejurările proprii ale speței, s-ar dovedi necesare, adecvate și rezonabile pentru a suplini neacordarea asistenței respectivului pasager de către operatorul efectiv de transport aerian.

73 Ținând seama de ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a șaptea întrebare că articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că încălcarea de către operatorul efectiv de transport aerian a obligației sale de a suporta costul transferului unui pasager de la aeroportul alternativ spre aeroportul prevăzut inițial sau spre o altă destinație convenită cu pasagerul nu conferă acestuia din urmă dreptul la o compensație forfetară în temeiul articolului 7 alineatul (1) din acest regulament. În schimb, această încălcare dă naștere, în beneficiul pasagerului menționat, unui drept la rambursarea sumelor plătite de acesta și care, având în vedere împrejurările proprii fiecărei spețe, se dovedesc necesare, adecvate și rezonabile pentru a remedia deficiența operatorului de transport.

Cu privire la cheltuielile de judecată

74 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 patra) declară:

- 1) **Articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 trebuie interpretat în sensul că, în cazul în care un zbor este deviat spre un aeroport care deservește același oraș ca aeroportul prevăzut inițial, suportarea costului transferului pasagerilor între cele două aeroporturi, prevăzută de această dispoziție, nu este supusă condiției ca primul aeroport să fie situat pe teritoriul aceluiași oraș, al aceleiași aglomerații urbane sau al aceleiași regiuni ca al doilea aeroport.**
- 2) **Articolul 5 alineatul (1) litera (c), articolul 7 alineatul (1) și articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că un zbor deviat care aterizează pe un aeroport diferit de cel prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, nu poate să confere pasagerului un drept la compensație pentru anularea zborului. Cu toate acestea, pasagerul unui zbor deviat spre un aeroport alternativ care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune ca aeroportul prevăzut inițial dispune în principiu de un drept la compensație în temeiul acestui regulament atunci când ajunge la destinația sa finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul efectiv de transport aerian.**
- 3) **Articolele 5 și 7, precum și articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că, pentru a determina amploarea întârzierii la sosire suferite de un pasager al unui zbor deviat care a aterizat pe un aeroport diferit de cel prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, este necesar să se ia drept referință ora la care pasagerul ajunge efectiv, în urma transferului său, la aeroportul prevăzut inițial sau, dacă este cazul, la o altă destinație apropiată convenită cu operatorul efectiv de transport aerian.**
- 4) **Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, pentru a se exonera de obligația de compensare a pasagerilor în eventualitatea întârzierii prelungite la sosire a unui zbor, un operator efectiv de transport aerian se poate prevala de o împrejurare excepțională care nu a afectat respectivul zbor întârziat, ci un zbor anterior operat de el însuși cu aceeași aeronavă în cadrul antepenultimei rotații a acestei aeronave, cu condiția să existe o legătură de cauzalitate directă între apariția acestei împrejurări și**

întârzierea prelungită la sosire a zborului ulterior, aspect a cărui apreciere revine instanței de trimitere, ținând seama în special de modul de operare a aeronavei în discuție de către operatorul efectiv de transport aerian în cauză.

- 5) Articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, atunci când un zbor deviat aterizează pe un aeroport diferit de aeroportul prevăzut inițial, dar care deservește același oraș, aceeași aglomerație urbană sau aceeași regiune, operatorul efectiv de transport aerian este obligat să ofere din proprie inițiativă pasagerului suportarea costului transferului spre aeroportul de destinație prevăzut inițial sau, dacă este cazul, spre o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul menționat.**
- 6) Articolul 8 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că încălcarea de către operatorul efectiv de transport aerian a obligației sale de a suporta costul transferului unui pasager de la aeroportul alternativ spre aeroportul prevăzut inițial sau spre o altă destinație convenită cu pasagerul nu conferă acestuia din urmă dreptul la o compensație forfetară în temeiul articolului 7 alineatul (1) din acest regulament. În schimb, această încălcare dă naștere, în beneficiul pasagerului menționat, unui drept la rambursarea sumelor plătite de acesta și care, având în vedere împrejurările proprii fiecărei spețe, se dovedesc necesare, adecvate și rezonabile pentru a remedia deficiența operatorului de transport.**

Semnături