

HOTĂRĂREA CURȚII (Camera a patra)

19 noiembrie 2009*

În cauzele conexate C-402/07 și C-432/07,

având ca obiect cereri de pronunțare a unor hotărâri preliminare formulate în temeiul articolului 234 CE de Bundesgerichtshof (Germania) și de Handelsgericht Wien (Austria) prin deciziile din 17 iulie și din 26 iunie 2007, primite de Curte la 30 august și, respectiv, la 18 septembrie 2007, în procedurile

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

împotriva

Condor Flugdienst GmbH (C-402/07),

* Limba de procedură: germana.

și

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

împotriva

Air France SA (C-432/07),

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul K. Lenaerts, președintele Camerei a treia, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a patra, doamna R. Silva de Lapuerta, domnii E. Juhász, G. Arestis și J. Malenovský (raportor), judecători,

avocat general: doamna E. Sharpston,
grefier: doamna R. Șereș, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 24 septembrie 2008,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru domnii C. Sturgeon și G. Sturgeon, precum și pentru domnișoara A. Sturgeon, de R. Schmid, Rechtsanwalt;

- pentru domnul Böck și doamna Lepuschitz, de M. Wukoschitz, Rechtsanwalt;

- pentru Condor Flugdienst GmbH, de C. Marko și C. Döring, Rechtsanwälte;

- pentru Air France SA, de O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt;

- pentru guvernul austriac, de domnul E. Riedl, în calitate de agent;

- pentru guvernul elen, de doamnele S. Chala și D. Tsagkaraki, în calitate de agenți;

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

STURGEON ȘI ALȚII

- pentru guvernul italian, de domnul I. M. Braguglia, în calitate de agent, asistat de doamna W. Ferrante, avvocato dello Stato;

- pentru guvernul polonez, de domnul M. Dowgialewicz, în calitate de agent;

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

- pentru guvernul Regatului Unit, de doamna T. Harris, în calitate de agent, asistată de domnul D. Beard, barrister;

- pentru Comisia Comunităților Europene, de domnul R. Vidal-Puig și de doamna P. Dejmek, în calitate de agenți.

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 2 iulie 2009,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererile de pronunțare a unor hotărâri preliminare privesc interpretarea articolului 2 litera (l) și a articolelor 5, 6 și 7 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).
- 2 Aceste cereri au fost formulate în cadrul a două litigii, primul (C-402/07) între domnul Sturgeon și familia acestuia (denumiți în continuare „membrii familiei Sturgeon”), pe de o parte, și compania aeriană Condor Flugdienst GmbH (denumită în continuare „Condor”), pe de altă parte, iar al doilea (C-432/07) între domnul Böck și doamna Lepuschitz, pe de o parte, și compania aeriană Air France SA (denumită în continuare „Air France”), pe de altă parte, referitoare la refuzul acestor companii aeriene de a-i compensa pe acești pasageri care au ajuns la aeroportul de destinație cu întârzieri de 25 și, respectiv, de 22 de ore față de ora de sosire prevăzută.

Cadrul juridic

- 3 Considerentele (1)-(4) ale Regulamentului nr. 261/2004 enunță:

„(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 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.”

4 Potrivit considerentului (15) al Regulamentului nr. 261/2004:

„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 anulărilor.”

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

„În înțelesul prezentului regulament:

[...]

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

6 Articolul 5 din regulamentul menționat, intitulat „Anularea zborului”, enunță:

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

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

[...]

(c) să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția 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 redirecționare care să le permită să plece cel târziu 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 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”, are următorul cuprins:

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

- (a) timp de două ore, 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 literele (a) sau (b),

pasagerilor li se oferă de către operatorul 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:

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

[...]"

- 9 Articolul 8 alineatul (1) din regulamentul menționat prevede că, atunci când se face trimitere la acest articol, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a alege între, potrivit literei (a) din acest alineat, rambursarea întregului cost al biletului și un zbor de retur la punctul de plecare inițial sau, potrivit literelor (b) și (c) ale aceluiași alineat, redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală.

- 10 În temeiul articolului 9 din Regulamentul nr. 261/2004, când se face trimitere la acest articol, pasagerii au dreptul de a li se oferi gratuit, potrivit articolului 9 alineatul (1) litera (a), mese și băuturi răcoritoare, iar potrivit articolului 9 alineatul (1) literele (b) și (c) cazare hotelieră și transport între aeroport și locul cazării, precum și, potrivit articolului 9 alineatul (2), dreptul la două apeluri telefonice gratuite sau dreptul de a trimite gratuit mesaje prin telex, fax sau e-mail.

Acțiunile principale și întrebările preliminare

Cauza C-402/07

- 11 Membrii familiei Sturgeon au făcut o rezervare la Condor pentru efectuarea unei călătorii dus-întors de la Frankfurt am Main (Germania) la Toronto (Canada).
- 12 Plecarea zborului de retur Toronto-Frankfurt am Main era prevăzută pentru 9 iulie 2005, la ora 16.20. După efectuarea operațiunilor de înregistrare, pasagerii au fost informați că acest zbor a fost anulat, astfel cum se indica și pe panoul de afișaj din aeroport. Pasagerii acestui zbor și-au recuperat bagajele, după care au fost conduși la un hotel unde și-au petrecut noaptea. În ziua următoare, aceștia au fost înregistrați la ghișeau altei companii aeriene pentru un zbor care avea același număr ca și cel care figura pe rezervare. Condor nu a programat un zbor nou cu același număr pentru ziua respectivă. Pasagerilor li s-au atribuit alte locuri decât cele atribuite cu o zi înainte. Rezervarea nu a fost transformată într-o rezervare pentru un zbor programat de altă companie aeriană. Zborul respectiv a ajuns la Frankfurt am Main la 11 iulie 2005, în jurul orei 7, cu alte cuvinte cu aproximativ 25 de ore întârziere față de orarul prevăzut.

- 13 Membrii familiei Sturgeon au considerat că, având în vedere toate împrejurările menționate mai sus, în special întârzierea de mai mult de 25 de ore, zborul respectiv fusese nu doar întârziat, ci anulat.
- 14 Membrii familiei Sturgeon au formulat la Amtsgericht Rüsselsheim (Germania) o acțiune împotriva companiei Condor, căreia i-au solicitat, pe de o parte, plata unei compensații de 600 euro/persoană, precum și, pe de altă parte, despăgubiri, în măsura în care, în opinia lor, prejudiciul suferit rezulta nu dintr-o întârziere, ci dintr-o anulare a zborului.
- 15 Condor a solicitat respingerea cererii astfel formulate, motivând că zborul respectiv fusese întârziat, iar nu anulat. După ce, anterior procesului, explicase această întârziere prin trecerea unui uragan pe deasupra Mării Caraibilor, în cursul procesului, Condor a arătat că întârzierea respectivă fusese motivată de probleme tehnice survenite la avion și de îmbolnăvirea personalului de la bord.
- 16 Amtsgericht Rüsselsheim a ajuns la concluzia că nu existase o anulare, ci o întârziere, și, în consecință, a respins cererea de compensare formulată de membrii familiei Sturgeon. Aceștia din urmă au declarat apel împotriva acestei hotărâri la Landgericht Darmstadt, care a confirmat hotărârea din primă instanță.
- 17 Ulterior, membrii familiei Sturgeon au formulat un recurs la Bundesgerichtshof.

18 Considerând că soluționarea recursului respectiv depinde de interpretarea articolului 2 litera (l) și a articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, Bundesgerichtshof a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) În vederea interpretării noțiunii «anulare», este decisivă împrejurarea că se renunță la programarea inițială a zborului, astfel încât o întârziere, indiferent de durata acesteia, nu reprezintă o anulare în cazul în care operatorul de transport aerian nu renunță, în fapt, la programarea zborului inițial?
- 2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare: în ce împrejurări întârzierea unui zbor programat nu mai trebuie considerată întârziere, ci anulare? Răspunsul la această întrebare depinde de durata întârzierii?”

Cauza C-432/07

19 Domnul Böck și doamna Lepuschitz au făcut o rezervare la Air France pentru efectuarea unei călătorii dus-întors cu un zbor regulat de la Viena (Austria) la Mexico (Mexic), via Paris (Franța).

20 Plecarea zborului Mexico-Paris, pe care trebuiau să se îmbarce domnul Böck și doamna Lepuschitz, era prevăzută pentru 7 martie 2005, la ora 21.30. În timp ce efectuau operațiunile de înregistrare, pasagerii interesați au fost imediat informați, înainte ca înregistrarea să aibă loc efectiv, că zborul respectiv era anulat. Această anulare era consecința unei modificări a programării zborurilor între Mexico și Paris efectuate ca urmare a unei probleme tehnice la un aparat care trebuia să asigure legătura între Paris și Mexico și a respectării timpului de odihnă regulamentar al personalului de zbor.

- 21 Pentru a ajunge mai devreme la destinație, domnul Böck și doamna Lepuschitz au acceptat oferta care li s-a făcut de către Air France de a se îmbarca pe un zbor operat de compania aeriană Continental Airlines, a cărui plecare era prevăzută în ziua următoare, 8 martie 2005, la ora 12.20. Biletele acestora au fost, mai întâi, anulate, iar după aceea li s-au eliberat bilete noi de la ghișeul acestei din urmă companii aeriene.
- 22 Ceilalți pasageri ai zborului Mexico-Paris, care nu au recurs la zborul operat de Continental Airlines, au părăsit Mexico, însoțiți de alți câțiva pasageri, la 8 martie 2005, la ora 19.35. Acest zbor, al cărui număr inițial era urmat de litera „A”, a fost efectuat în plus față de zborul regulat operat de asemenea de către Air France în aceeași zi.
- 23 Domnul Böck și doamna Lepuschitz au ajuns la Viena cu aproape 22 de ore întârziere față de orarul prevăzut.
- 24 Aceștia au formulat la Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Austria) o acțiune împotriva Air France, căreia i-au solicitat plata unei sume de 600 euro/persoană cu titlu de compensație, în temeiul articolului 5 și a articolului 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, ca urmare a anulării zborului lor. Instanța respectivă a respins această cerere pentru motivul că, în pofida întârzierii evidente a zborului, Regulamentul nr. 261/2004 nu permite să se concluzioneze că acesta fusese anulat. Domnul Böck și doamna Lepuschitz au declarat apel împotriva acestei hotărâri la Handelsgericht Wien.

25 În aceste condiții, Handelsgericht Wien a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Articolul 5 coroborat cu articolul 2 litera (l) și cu articolul 6 din Regulamentul [...] nr. 261/2004 [...] trebuie interpretat în sensul că o întârziere de 22 de ore de la ora de plecare prevăzută reprezintă o «întârziere» în sensul articolului 6?
- 2) Articolul 2 litera (l) din Regulamentul [...] nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, în cazul în care pasagerii sunt transportați cu o întârziere considerabilă (22 de ore), cu un zbor purtând un număr modificat (numărul de zbor inițial la care s-a adăugat litera «A»), care transportă numai o parte – deși semnificativă – a pasagerilor care aveau rezervare pentru zborul inițial, dar la care se adaugă alți pasageri care nu au avut rezervare pentru zborul inițial, zborul respectiv a fost mai degrabă «anulat», iar nu «întârziat»?

În cazul unui răspuns afirmativ la a [doua] întrebare [...]:

- 3) Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul [...] nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o problemă tehnică survenită la aparat și modificările orarelor de zbor pe care aceasta le determină reprezintă împrejurări excepționale (care nu ar fi putut fi evitate, în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile)?”

26 Prin Ordonanța președintelui Curții din 19 octombrie 2007, cauzele C-402/07 și C-432/07 au fost conexate pentru buna desfășurare a procedurii scrise și orale, precum și în vederea pronunțării hotărârii.

Cu privire la întrebările preliminare

27 În fața instanțelor de trimitere, reclamantii din acțiunile principale solicită obligarea companiei Condor și, respectiv, a companiei Air France la plata compensației prevăzute la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 pentru motivul că aceste companii i-au transportat la aeroportul de destinație cu întârzieri de 25 și, respectiv, de 22 de ore față de ora de sosire prevăzută. Condor și Air France afirmă că acești reclamanți nu au dreptul la nicio compensație întrucât, pe de o parte, zborurile respective nu au fost anulate, ci întârziate, și, pe de altă parte, Regulamentul nr. 261/2004 nu prevede un drept la compensație decât în cazul anulării zborurilor. În plus, aceste companii aeriene susțin că sosirea tardivă a zborurilor respective s-a datorat unor probleme tehnice survenite la aeronavă, care se încadrează în noțiunea „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, ceea ce le-ar elibera de obligația de a plăti o compensație.

28 În aceste condiții, pentru a oferi instanțelor de trimitere un răspuns util, întrebările adresate trebuie să fie înțelese în sensul că se referă, în esență, la următoarele aspecte:

- dacă întârzierea unui zbor trebuie considerată anulare a zborului în sensul articolului 2 litera (l) și al articolului 5 din Regulamentul nr. 261/2004 în cazul în care această întârziere este prelungită;
- dacă articolele 5, 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie interpretate în sensul că pasagerii zborurilor întârziate pot fi asimilați pasagerilor zborurilor anulate în vederea aplicării dreptului la compensație prevăzut la articolul 7 din acest regulament și
- dacă o problemă tehnică survenită la o aeronavă se încadrează în noțiunea „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

Cu privire la prima parte a întrebărilor preliminare, referitoare la noțiunea de întârziere

29 Regulamentul nr. 261/2004 nu conține o definiție a „întârzierii zborurilor”. Această noțiune poate fi totuși precizată prin prisma contextului în care se integrează.

30 În această privință, trebuie amintit, în primul rând, că noțiunea „zbor” în sensul Regulamentului nr. 261/2004 reprezintă o operațiune de transport aerian realizată de către un operator de transport aerian care își stabilește itinerarul (Hotărârea din 10 iulie 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Rep., p. I-5237, punctul 40). Astfel, itinerarul constituie un element esențial al zborului, acesta din urmă fiind efectuat în conformitate cu o programare stabilită dinainte de către operatorul de transport.

31 Pe de altă parte, de la articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004 rezultă că legiuitorul comunitar a reținut o noțiune „întârziere a zborurilor” care nu este concepută decât prin raportare la ora de plecare prevăzută și care presupune, așadar, că, ulterior orei de plecare, celelalte elemente care afectează zborul trebuie să rămână neschimbate.

32 Astfel, un zbor este „întârziat”, în sensul articolului 6 din Regulamentul nr. 261/2004, dacă este efectuat în conformitate cu programarea prevăzută anterior și dacă ora efectivă de plecare a acestuia este întârziată față de ora de plecare prevăzută.

33 În al doilea rând, trebuie subliniat că, potrivit articolului 2 litera (l) din Regulamentul nr. 261/2004, spre deosebire de întârzierea unui zbor, anularea este consecința faptului că zborul prevăzut anterior nu s-a efectuat. Rezultă că, în această privință, zborurile anulate și zborurile întârziate reprezintă două categorii de zboruri distincte. Prin urmare, nu se poate deduce din acest regulament că un zbor întârziat poate fi calificat drept „zbor anulat” pentru singurul motiv că durata întârzierii este îndelungată, indiferent dacă această întârziere este prelungită.

34 În consecință, un zbor întârziat, indiferent de durata întârzierii, chiar dacă este prelungită, nu poate fi considerat zbor anulat dacă plecarea se efectuează în conformitate cu programarea prevăzută anterior.

35 În aceste condiții, în măsura în care pasagerii sunt transportați cu un zbor a cărui oră de plecare este întârziată față de ora de plecare prevăzută inițial, zborul nu poate fi calificat drept „anulat” decât dacă operatorul de transport aerian asigură transportul pasagerilor cu un zbor alternativ, a cărui programare anterioară diferă de cea a zborului prevăzută anterior.

36 Astfel, în principiu, se poate concluziona că un zbor este anulat atunci când zborul prevăzută anterior și întârziat este transferat pe un zbor alternativ, cu alte cuvinte atunci când programarea zborului inițial este abandonată, iar pasagerii acestui din urmă zbor se alătură celor ai unui zbor de asemenea programat, indiferent de zborul pentru care pasagerii astfel transferați își efectuaseră rezervările.

37 În schimb, în principiu, nu se poate concluziona că un zbor este întârziat sau anulat pe baza indicației de pe panoul de afișaj din aeroport sau celei date de personalul operatorului de transport aerian în sensul că un zbor a fost „întârziat” sau „anulat”. De asemenea, în principiu, nu constituie un element decisiv împrejurarea că pasagerii își recuperează bagajele sau obțin cărți de îmbarcare noi. Astfel, aceste împrejurări nu au legătură cu caracteristicile obiective ale zborului ca atare. Ele pot fi puse pe seama unor erori de calificare sau a unor factori care prevalează în aeroportul în cauză ori se pot impune având în vedere durata de așteptare și necesitatea pasagerilor vizați de a petrece noaptea la hotel.

38 În principiu, nu este determinant nici ca grupul inițial de pasageri, titulari ai unei rezervări, să fie, în esență, identic în componere cu grupul de pasageri transportat ulterior. Astfel, în măsura în care întârzierea față de ora de plecare prevăzută inițial se prelungeste, numărul de pasageri care compun primul dintre aceste grupuri se poate micșora ca urmare a faptului că anumitor pasageri li s-au oferit o redirectionare cu un

zbor alternativ, iar alți pasageri au renunțat din motive personale să se îmbarce pe zborul întârziat. Invers, în măsura în care s-au eliberat locuri pe zborul prevăzut anterior, nimic nu se opune ca operatorul de transport să admită alți pasageri înainte de decolarea avionului al cărui zbor a fost întârziat.

- 39 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la prima parte a întrebărilor adresate că articolul 2 litera (l), articolul 5 și articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie interpretate în sensul că un zbor întârziat, indiferent de durata întârzierii, chiar dacă este prelungită, nu poate fi considerat zbor anulat dacă se efectuează în conformitate cu programarea prevăzută anterior de către operatorul de transport aerian.

Cu privire la a doua parte a întrebărilor preliminare, referitoare la dreptul la compensație în caz de întârziere

- 40 Articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că, în cazul anulării unui zbor, pasagerii în cauză au dreptul la o compensație din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7 din acest regulament.

- 41 În schimb, din modul de redactare a Regulamentului nr. 261/2004 nu rezultă în mod expres că pasagerii zborurilor întârziate beneficiază de un astfel de drept. Cu toate acestea, astfel cum Curtea a subliniat în jurisprudența sa, la interpretarea unei dispoziții de drept comunitar trebuie să se țină cont nu doar de termenii utilizați, ci și de contextul acesteia și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte (a se vedea în special Hotărârea din 19 septembrie 2000, Germania/Comisia, C-156/98, Rec., p. I-6857, punctul 50, și Hotărârea din 7 decembrie 2006, SGAE, C-306/05, Rec., p. I-11519, punctul 34).

42 În această privință, dispozitivul unui act comunitar nu poate fi disociat de motivarea acestuia și, dacă este necesar, trebuie să fie interpretat luându-se în considerare motivele care au condus la adoptarea lui (Hotărârea din 29 aprilie 2004, Italia/Comisia, C-298/00 P, Rec., p. I-4087, punctul 97 și jurisprudența citată).

43 Or, trebuie subliniat că, chiar dacă posibilitatea de a invoca „împrejurările excepționale”, care permit operatorilor de transport aerian să fie scutiți de plata compensației prevăzute la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, nu este prevăzută decât la articolul 5 alineatul (3) din acest regulament, care se referă la anularea unui zbor, considerentul (15) al regulamentului menționat arată totuși că această justificare poate fi invocată și atunci când impactul unei decizii de gestionare a traficului aerian asupra unei anumite aeronave dintr-o anumită zi cauzează „o întârziere prelungită [sau] o întârziere de o noapte”. Având în vedere că noțiunea de întârziere prelungită este evocată în contextul împrejurărilor excepționale, trebuie să se considere că legiuitorul comunitar a stabilit, de asemenea, o legătură între aceasta și dreptul la compensație.

44 Această concluzie este susținută implicit de obiectivul Regulamentului nr. 261/2004, în măsura în care din considerentele (1)-(4) ale acestui regulament și în special din considerentul (2) rezultă că regulamentul menționat urmărește asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni, indiferent dacă se află într-o situație de refuz la îmbarcare, de anulare sau de întârziere prelungită a zborurilor, întrucât toți sunt victime ale unor dificultăți și neplăceri grave similare care au legătură cu transportul aerian.

45 Situația se prezintă *a fortiori* astfel în măsura în care dispozițiile care acordă drepturi pasagerilor aerieni, inclusiv cele care acordă un drept la compensație, trebuie să fie interpretate în sens larg (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rep., p. I-11061, punctul 17).

46 În aceste împrejurări, nu se poate prezuma de la bun început că pasagerii zborurilor întârziate sunt privați de dreptul la compensație și nu pot fi asimilați pasagerilor zborurilor anulate în vederea recunoașterii unui asemenea drept.

- 47 Apoi, trebuie subliniat că, potrivit unui principiu general de interpretare, un act comunitar trebuie interpretat, în măsura posibilului, astfel încât să nu repună în discuție validitatea acestuia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 octombrie 2001, Italia/Comisia, C-403/99, Rec., p. I-6883, punctul 37). De asemenea, în cazul în care o prevedere din dreptul comunitar poate primi mai multe interpretări, trebuie să se acorde prioritate celei care este de natură să îi păstreze efectul util (a se vedea în special Hotărârea din 22 septembrie 1988, Land de Sarre și alții, 187/87, Rec., p. 5013, punctul 19, și Hotărârea din 24 februarie 2000, Comisia/Franța, C-434/97, Rec., p. I-1129, punctul 21).
- 48 În această privință, orice act comunitar trebuie interpretat în conformitate cu dreptul primar în ansamblul său, 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 14 decembrie 2004, Swedish Match, C-210/03, Rec., p. I-11893, punctul 70, precum și Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 95).
- 49 Ținând seama de obiectivul Regulamentului nr. 261/2004, care este întărirea protecției pasagerilor aerieni prin repararea prejudiciilor cauzate persoanelor interesate cu ocazia unui transport aerian, situațiile care intră în domeniul de aplicare al acestui regulament trebuie să fie comparate în special în funcție de tipul și de importanța diferitelor neplăceri și prejudicii suferite de pasagerii în cauză (a se vedea în acest sens Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, punctele 82, 85, 97 și 98).
- 50 În speță, trebuie să se compare situația pasagerilor zborurilor întârziate cu cea a pasagerilor zborurilor anulate.
- 51 În această privință, trebuie amintit că Regulamentul nr. 261/2004 vizează repararea prejudiciilor în mod standardizat și imediat, iar aceasta prin diverse forme de intervenții care fac obiectul unor regimuri care se referă la refuzul la îmbarcare, la anularea și la întârzierea prelungită a zborurilor (a se vedea în acest sens Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, punctul 43).

- 52 Prin aceste intervenții, Regulamentul nr. 261/2004 are obiectivul de a remedia, printre altele, prejudiciul care constă, pentru pasagerii vizați, într-o pierdere de timp care nu poate fi reparată, având în vedere caracterul ireversibil al acestuia, decât printr-o compensare.
- 53 Or, în această privință, trebuie constatat că prejudiciul respectiv este suferit atât de pasagerii zborurilor anulate, cât și de pasagerii zborurilor întârziate dacă, înainte de a ajunge la destinația lor, aceștia suportă o perioadă de timp de transport mai îndelungată decât aceea care fusese stabilită inițial de către operatorul de transport aerian.
- 54 În consecință, trebuie să se constate că pasagerii al căror zbor a făcut obiectul unei anulări și pasagerii vizați de o întârziere a unui zbor suportă un prejudiciu analog, care constă într-o pierdere de timp, și se află astfel în situații comparabile în vederea aplicării dreptului la compensație prevăzut la articolul 7 din Regulamentului nr. 261/2004.
- 55 Mai precis, situația pasagerilor zborurilor întârziate nu se diferențiază cu nimic de cea a pasagerilor zborurilor anulate care sunt redirecționați în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004 și care pot fi informați cu privire la anularea zborului, *in extremis*, chiar în momentul în care ajung la aeroport (a se vedea Hotărârea din 9 iulie 2009, Rehder, C-204/08, Rep., p. I-6073, punctul 19).
- 56 Astfel, pe de o parte, aceste două categorii de pasageri sunt informate, în principiu, în același moment cu privire la incidentul care le face mai dificil transportul aerian. Pe de altă parte, chiar dacă sunt transportate până la destinația lor finală, acestea ajung acolo după ora prevăzută inițial și suportă, prin urmare, o pierdere de timp similară.

- 57 În aceste condiții, pasagerilor redirecționați în conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004 li se acordă dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din acest regulament în măsura în care operatorul de transport nu i-a redirecționat cu un zbor care să plece cu cel puțin o oră mai devreme decât ora de plecare prevăzută și care să ajungă la destinația lor finală cel mult cu două ore după ora de sosire prevăzută. Acești pasageri dobândesc astfel un drept la compensație atunci când suportă o pierdere de timp care este egală sau mai mare de trei ore față de durata care era prevăzută inițial de către operatorul de transport aerian.
- 58 În schimb, în ipoteza în care pasagerii zborurilor întârziate nu ar dobândi un drept la compensație, aceștia ar fi tratați în mod mai puțin favorabil, chiar dacă suportă, eventual, o pierdere de timp similară, de trei ore sau mai mult, cu ocazia transportului lor.
- 59 Or, nicio considerație obiectivă nu pare să poată justifica o asemenea diferență de tratament.
- 60 Având în vedere că prejudiciile suferite de pasagerii aerieni în cazul anulării sau al întârzierii prelungite sunt similare, pasagerii zborurilor întârziate nu pot fi tratați diferit de cei ai zborurilor anulate fără a se aduce atingere principiului egalității de tratament. Situația este *a fortiori* aceasta dacă ne raportăm la obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 261/2004, care este acela de a consolida protecția tuturor pasagerilor aerieni.
- 61 În aceste condiții, trebuie să se constate că pasagerii zborurilor întârziate pot invoca dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 atunci când suferă, ca urmare a unor asemenea zboruri, o pierdere de timp egală sau mai mare de trei ore, cu alte cuvinte atunci când ajung la destinația lor finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de către operatorul de transport aerian.

- 62 Pe de altă parte, această soluție este conformă cu considerentul (15) al Regulamentului nr. 261/2004. Într-adevăr, astfel cum s-a arătat la punctul 43 din prezenta hotărâre, trebuie să se considere că, prin acest considerent, legiuitorul a stabilit, de asemenea, o legătură între noțiunea „întârziere prelungită” și dreptul la compensație. Or, este necesar să se sublinieze că această noțiune corespunde unei întârzieri care dă naștere, prin voința legiuitorului comunitar, anumitor consecințe juridice. Întrucât articolul 6 din acest regulament admite deja asemenea consecințe juridice în cazul anumitor zboruri cu întârzieri de cel puțin două ore, considerentul (15) al regulamentului menționat se referă în mod obligatoriu la întârzieri de trei ore sau mai mari.
- 63 Trebuie precizat că cuantumul compensației datorate unui pasager în temeiul articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 poate fi redus cu 50 % dacă sunt întrunite condițiile prevăzute la articolul 7 alineatul (2) din acest regulament. Chiar dacă această din urmă dispoziție nu face referire la ipoteza redirectionării pasagerului, este necesar să se constate că reducerea cuantumului compensației prevăzute se realizează doar în funcție de întârzierea suportată de pasageri, astfel încât nimic nu se opune unei aplicări *mutatis mutandis* a acestei dispoziții în privința compensațiilor plătite pasagerilor zborurilor întârziate. Prin urmare, cuantumul compensației datorate unui pasager al unui zbor întârziat care ajunge la destinația sa finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial poate fi redusă cu 50 %, în conformitate cu articolul 7 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 atunci când întârzierea este, în cazul zborurilor care nu intră în domeniul de aplicare al articolului 7 alineatul (2) literele (a) și (b), mai mică de patru ore.
- 64 Concluzia enunțată la punctul 61 din prezenta hotărâre nu este infirmată de împrejurarea că articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004 prevede diferite forme de asistență, în temeiul articolelor 8 și 9 din acest regulament, pentru pasagerii zborurilor întârziate.
- 65 Într-adevăr, astfel cum Curtea a subliniat deja, Regulamentul nr. 261/2004 prevede diverse forme de intervenții pentru a repara în mod standardizat și imediat diferitele prejudicii constituite de neplăcerile cauzate de întârzierile în transportul aerian de pasageri (a se vedea în acest sens Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, punctele 43 și 45).

66 Aceste măsuri sunt autonome, în sensul că răspund unor obiective diferite și vizează repararea unor prejudicii diferite pe care întârzierile respective le determină.

67 În aceste condiții, trebuie amintit că, prin adoptarea Regulamentului nr. 261/2004, legiuitorul viza și evaluarea comparativă a intereselor pasagerilor aerieni și a celor ale operatorilor de transport aerian. Stabilind anumite drepturi în favoarea acestor pasageri, legiuitorul comunitar a prevăzut, în același timp, în considerentul (15) și la articolul 5 alineatul (3) din acest regulament, că operatorii de transport aerian nu au obligația să plătească compensații în cazul în care pot face dovada că anularea sau întârzierea prelungită este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile, cu alte cuvinte împrejurări care scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian.

68 Pe de altă parte, trebuie subliniat că obligațiile prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004 se achită fără a se aduce atingere dreptului acestor operatori de transport de a pretinde compensații de la orice persoană care a cauzat întârzierea, inclusiv de la părți terțe, astfel cum se prevede la articolul 13 din acest regulament. O asemenea compensație este, prin urmare, susceptibilă să atenueze sau chiar să înlăture sarcina financiară suportată de operatorii de transport menționați ca urmare a acestor obligații. În plus, nu este lipsit de un caracter rezonabil ca acestea să fie suportate de la bun început, sub rezerva dreptului la reparație menționat mai sus, de către operatorii de transport aerian cu care pasagerii în cauză au încheiat un contract de transport care le dă dreptul la un zbor care nu ar trebui să fie nici anulat, nici întârziat (Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, punctul 90).

69 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a doua parte a întrebărilor preliminare că articolele 5, 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie interpretate în sensul că pasagerii zborurilor întârziate pot fi asimilați pasagerilor zborurilor anulate în vederea aplicării dreptului la compensație și pot astfel invoca dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din acest regulament atunci când suportă, ca urmare a întârzierii unui zbor, o pierdere de timp egală sau mai mare de trei ore, cu

alte cuvinte atunci când ajung la destinația lor finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian. Cu toate acestea, o asemenea întârziere nu dă naștere unui drept la compensație în favoarea pasagerilor dacă operatorul de transport aerian poate face dovada că întârzierea prelungită este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile, cu alte cuvinte împrejurări care scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian.

Cu privire la a treia întrebare din cauza C-432/07, referitoare la împrejurările excepționale care rezultă dintr-o problemă tehnică survenită la o aeronavă

70 Curtea s-a pronunțat deja în sensul că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o problemă tehnică survenită la o aeronavă, care determină anularea unui zbor, nu intră în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul acestei prevederi decât în cazul în care această problemă este urmarea unor evenimente care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia (Hotărârea Wallentin-Hermann, citată anterior, punctul 34).

71 Aceeași concluzie se impune atunci când articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 este invocat în cazul întârzierii unui zbor.

72 Astfel, trebuie să se răspundă la a treia întrebare din cauza C-432/07 că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o problemă tehnică survenită la o aeronavă, care determină anularea sau întârzierea unui zbor, nu intră în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul acestei prevederi decât în cazul în care această problemă este urmarea unor evenimente care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia.

Cu privire la cheltuielile de judecată

73

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

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

- 1) **Articolul 2 litera (l), articolul 5 și articolul 6 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 să fie interpretate în sensul că un zbor întârziat, indiferent de durata întârzierii, chiar dacă este prelungită, nu poate fi considerat zbor anulat dacă se efectuează în conformitate cu programarea prevăzută anterior de către operatorul de transport aerian.**

- 2) **Articolele 5, 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie interpretate în sensul că pasagerii zborurilor întârziate pot fi asimilați pasagerilor zborurilor anulate în vederea aplicării dreptului la compensație și pot astfel invoca dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din acest regulament atunci când suportă, ca urmare a întârzierii unui zbor, o pierdere de timp egală sau mai mare de trei ore, cu alte cuvinte atunci când ajung la destinația lor finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian. Cu toate acestea, o asemenea întârziere nu dă naștere unui drept la compensație în favoarea pasagerilor dacă operatorul de transport aerian poate face dovada că întârzierea prelungită este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile, cu alte cuvinte împrejurări care scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian.**

- 3) **Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o problemă tehnică survenită la o aeronavă, care determină anularea sau întârzierea unui zbor, nu intră în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul acestei prevederi decât în cazul în care această problemă este urmarea unor evenimente care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia.**

Semnături