CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
ELEANOR SHARPSTON
prezentate la 2 iulie 2009 [1]

1. În cadrul acestor cauze conexate, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție din Germania) și Handelsgericht Wien (Curtea Comercială din Viena, Austria) solicită Curții să clarifice diferența dintre noțiunea de „întârziere” și noțiunea de „anulare” a unui zbor în contextul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 (denumit în continuare „regulamentul”) [2]. În plus, Handelsgericht Wien solicită să se stabilească înțelesul noțiunii „împrejurări excepționale” care figurează în articolul 5 alineatul (3) din regulamentul menționat.

Dispoziții legale relevante

Convenția de la Montréal [3]

2. Convenția de la Montréal, la care Comunitatea este parte semnatară, modernizează și consolidează Convenția de la Varșovia [4]. Aceasta are drept scop, *inter alia*, să protejeze interesele consumatorilor din transportul aerian internațional și să asigure o indemnizație echitabilă, bazată pe principiul reparației [5].

1 — Limba originală: engleza.

2 — Regulamentul 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 (Text cu relevanță pentru SEE) (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

3 — Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montréal la 28 mai 1999 și aprobată în numele Comunității prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 privind încheierea de către Comunitatea Europeană a Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montreal) (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112). În privința Comunității, Convenția a intrat în vigoare la 28 iunie 2004.

4 — Convenția pentru unificarea anumitor norme privind transportul aerian internațional, semnată la Varșovia la 12 octombrie 1929, Societatea Națiunilor – *Recueil des traités*, vol. CXXXVII, p. 12.

5 — A se vedea considerentele (2) și (3) ale regulamentului.

3. Articolul 19 din Convenția de la Montréal, intitulat „Întârziere”, prevede:

„Transportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri. Cu toate acestea, transportatorul nu este răspunzător de prejudiciul cauzat de o întârziere dacă dovedește că el, prepușii și mandatarii săi au luat toate măsurile care puteau să se impună în mod rezonabil pentru a evita prejudiciul sau că le-a fost imposibil să ia respectivele măsuri.”

Tratatul CE

4. Articolul 3 CE prevede:

„(1) Pentru realizarea scopurilor prevăzute la articolul 2[6], acțiunea Comunității presupune, în condițiile și în conformitate cu termenele prevăzute de prezentul tratat:

[…]

(t) o contribuție la întărirea protecției consumatorilor;

[…]”

Regulamentul nr. 261/2004

5. Regulamentul conține următoarele considerente:

„[…]

(2) Refuzul la îmbarcare și anularea sau întârzierea prelungită a zborurilor pot cauza pasagerilor dificultăți și neplăceri grave.

6 — „Comunitatea are ca misiune, prin instituirea unei piețe comune, a unei uniuni economice și monetare și prin punerea în aplicare a politicilor sau acțiunilor comune prevăzute la articolele 3 și 4, să promoveze în întreaga Comunitate [un ansamblu de obiective referitoare, de exemplu, la dezvoltarea armonioasă, echilibrată și durabilă a activităților economice]”.

[…]

(12) Dificultățile și neplăcerile cauzate pasagerilor de anularea zborurilor ar trebui să fie minime. Acest obiectiv ar trebui atins prin informarea pasagerilor, de către transportatori, cu privire la anulări înaintea orei de plecare prevăzute și, în plus, prin oferirea de posibilități de redirecționare, astfel încât pasagerii să poată face alte rezervări. În cazul în care acest lucru nu este posibil, operatorii de transport ar trebui să despăgubească pasagerii, cu excepția cazurilor în care anularea survine în circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate.

[…]

(17) Pasagerii ale căror zboruri sunt întârziate pentru o durată specificată ar trebui să beneficieze de servicii corespunzătoare și să aibă posibilitatea de a-și anula zborurile, cu rambursarea costului biletelor, sau de a le putea continua în condiții satisfăcătoare.

[…]"

6. Articolul 2 litera (l) arată că, în înțelesul regulamentului, prin „anulare" se înțelege „neefectuarea unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare". Nu există o definiție echivalentă pentru noțiunea „întârziere".

7. Articolul 5, intitulat „Anularea zborului", prevede:

„(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[7];

(b) să li se ofere asistență de către operatorul de transport aerian în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (a) și cu articolul 9 alineatul (2)[8], precum și, în eventualitatea unei redirecționări, în cazul în care ora de plecare anticipată a unui nou zbor este de cel puțin o zi după plecarea programată pentru zborul

7 — A se vedea punctul 10 de mai jos.
8 — A se vedea punctul 11 de mai jos.

anulat, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);

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

(i) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută;

(ii) în cazul în care sunt informați despre această anulare într-un termen cuprins între două săptămâni și șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirecționare care să le permită să plece cu cel mult două ore înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de patru ore după ora de sosire prevăzută;

(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.

(2) În cazul în care pasagerii sunt informați despre anulare, acestora li se oferă explicații privind posibilitățile de transport alternative.

(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.

(4) Sarcina dovedirii faptului că pasagerul a fost într-adevăr informat despre anularea zborului, cu indicarea momentului precis, revine operatorului de transport aerian.”

8. Articolul 6, intitulat „Întârzierea zborului”, prevede:

„(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 peste 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 de transport aerian:

(i) asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (a) și la articolul 9 alineatul (2)[9];

(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) [10].

(2) În orice caz, asistența se oferă în limitele de timp stabilite în cele de mai sus corespunzător fiecărei distanțe de zbor."

9. Articolul 7, 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 de kilometri sau mai puțin;

(b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri;

9 — A se vedea punctul 11 de mai jos.

10 — A se vedea punctul 10 de mai jos.

(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 de kilometri sau mai puțin sau

(b) cu trei ore, pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și pentru toate celelalte zboruri cuprinse între 1 500 și 3 500 de 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).

[…]”

10. Articolul 8, intitulat „Dreptul la rambursare sau redirecționare”, 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 […] 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) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil sau

(c) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.

[…]”

11. Articolul 9, intitulat „Dreptul la deservire”, cuprinde tipurile de deservire la care pasagerii au dreptul:

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

(a) mese și băuturi răcoritoare, direct proporționale cu timpul de așteptare;

(b) cazare hotelieră

— în cazul în care este necesară o ședere de una sau mai multe nopți sau

— în cazul în care este necesară o ședere suplimentară față de cea prevăzută de pasager;

(c) transportul dintre aeroport și locul cazării (hotel sau altele).

(2) În plus, pasagerii au dreptul la două apeluri telefonice gratuite și de a trimite gratuit mesaje prin telex, fax sau e-mail.

(3) […]”

Procedurile principale și întrebările preliminare

Cauza C-402/07, Sturgeon

12. Domnul Christopher Sturgeon și soția acestuia au cumpărat, pentru ei și pentru cei doi copii ai lor, bilete dus-întors pe ruta Frankfurt-Toronto la Condor Flugdienst GmbH (denumită în continuare „Condor"). În continuare, ne vom referi în mod colectiv la membrii acestei familii prin formula „familia Sturgeon".

13. Familia Sturgeon trebuia să se întoarcă cu un zbor care pleca din Toronto la 9 iulie 2005, ora 16.20. În fapt, nu a plecat decât în ziua următoare. În consecință, a ajuns la Frankfurt la 11 iulie 2005, ora 7.00 sau 7.15, cu aproximativ 25 de ore după ora la care ar fi trebuit să ajungă.

14. Familia Sturgeon susține că la 9 iulie 2005, în jurul orei 23.30, comandantul de bord a anunțat că zborul era anulat, aceeași informație fiind afișată și pe panourile de plecări din aeroport. Bagajele, care fuseseră deja îmbarcate, au fost returnate pasagerilor, care au fost ulterior transferați la un hotel pentru a petrece noaptea și unde au ajuns la ora 2.30. În ziua următoare, a fost necesar ca pasagerii să se înregistreze din nou la ghișeul altui operator de transport aerian. Li s-au atribuit alte locuri și a fost necesar să treacă din nou de controlul de securitate. Cu toate acestea, numărul zborului de întoarcere, efectuat cu o zi întârziere, corespundea cu numărul zborului care figura pe biletele lor.

15. Familia Sturgeon susține că, în condițiile respective, în special întârzierea de 25 de ore, zborul lor nu a fost în realitate întârziat, ci anulat, astfel încât au dreptul la plata unei compensații în sumă de 600 de euro/persoană pentru anularea zborului [11].

16. Condor susține că zborul a fost doar întârziat.

17. Amtsgericht Rüsselsheim a considerat că zborul fusese întârziat, iar nu anulat. Prin urmare, această instanță a respins cererea de compensare formulată de familia Sturgeon.

18. Apelul formulat de aceasta a fost respins de Landgericht Darmstadt care, cu toate acestea, a permis declararea unui recurs referitor la o problemă de drept la Bundesgerichtshof, având în vedere că diferența dintre

11 — În plus, familia Sturgeon solicită plata unor despăgubiri pentru beneficiul nerealizat, precum și pentru biletele de tren cu loc rezervat neutilizate. În subsidiar, susține că trebuie să îi fie rambursat 30 % din prețul acestor bilete. Cu toate acestea, niciuna dintre aceste probleme nu este relevantă pentru întrebările cu care este sesizată Curtea.

„anulare” și „întârziere”, deși este esențială, nu este clară.

Cauza C-432/07, Böck și Lepuschitz

20. Domnul Stefan Böck și doamna Cornelia Lepuschitz au cumpărat bilete de avion pe ruta Viena-Mexico City la Air France SA (denumită în continuare „Air France”). Călătoria acestora a fost împărțită astfel: în 18 februarie 2005, de la Viena la Paris și de la Paris la Mexico City, în 7 martie 2005, de la Cancún la Mexico City și de la Mexico City la Paris, iar în 8 martie 2005, de la Paris la Viena.

19. Bundesgerichtshof a considerat că rezultatul recursului declarat de familia Sturgeon depinde de interpretarea articolului 2 litera (l) și, posibil, de interpretarea articolului 5 alineatul (1) litera (c) din regulament. Prin urmare, a suspendat judecarea cauzei și a adresat Curții următoarele întrebări:

21. În timp ce se înregistrau pentru zborul AF439 cu plecare din Mexico City la 7 martie 2005, ora 21.30, domnul Böck și doamna Lepuschitz au fost informați, înainte ca înregistrarea să aibă loc efectiv, că zborul respectiv fusese anulat din cauza unei probleme tehnice. Ca răspuns la întrebarea acestora referitoare la un zbor alternativ, li s-au oferit locuri pentru un zbor operat de Continental Airlines (denumită în continuare „Continental”), sub numărul CO1725Y, care urma să plece din Mexico City la 8 martie 2005, ora 12.20.

„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?

22. Domnul Böck și doamna Lepuschitz au acceptat respectiva ofertă. În vederea eliberării biletelor, a fost necesar ca, în prealabil, să solicite confirmarea din partea biroului companiei Air France din Mexico City, care le-a permis să obțină biletele de la casa de bilete a companiei Continental. Air France le-a oferit cazare, masă și transfer la și de la hotel. Domnul Böck și doamna Lepuschitz au ajuns în cele din urmă la Viena cu 21 de ore după ora de sosire prevăzută 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?”

23. Restul pasagerilor care trebuiau să călătorească la 7 martie 2005 cu zborul AF439 și care nu au obținut bilete pentru zborul operat de Continental s-au îmbarcat pe un avion care a operat zborul FGSPV la 8 martie 2005 de la Mexico City la Paris. Acesta a plecat la ora 19.35, sub un număr ușor modificat (AF439A) și a ajuns la Paris la 9 martie 2005, ora 13.09. Acest zbor a fost operat în paralel cu zborul regulat programat de Air France la 8 martie.

24. Domnul Böck și doamna Lepuschitz susțin că Air France trebuie să le plătească compensații de câte 600 de euro pentru anularea zborului lor, în temeiul articolului 5 coroborat cu articolul 7 alineatul (1) litera (c) din regulament.

25. În primă instanță, Bezirksgericht für Handelssachen Wien a respins cererea, susținând că zborul programat la 7 martie 2005 fusese întârziat, iar nu anulat în sensul regulamentului și că în eventualitatea unei simple întârzieri nu există un drept la compensare.

26. Domnul Böck și doamna Lepuschitz au declarat apel la Handelsgericht Wien, care a decis 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 (CE) nr. 261/2004 […] trebuie interpretat în sensul că o întârziere 22 de ore de la ora de plecare prevăzută reprezintă o «întârziere» în sensul articolului 6?

2) Articolul 2 litera (l) din Regulamentul (CE) 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 o asemenea rezervare, 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 (CE) 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)?"

27. Familia Sturgeon, domnul Böck și doamna Lepuschitz, Condor, Air France, guvernele austriac, francez, elen, italian, polonez, suedez și cel al Regatului Unit, precum și Comisia au prezentat observații scrise.

28. În ședință, au fost prezentate observații orale în numele familiei Sturgeon, al domnului Böck și al doamnei Lepuschitz, al companiei Condor, al guvernului elen și al guvernului Regatului Unit, precum și în numele Comisiei.

Cu privire la diferența dintre „întârziere" și „anulare"

29. Prin intermediul celor două întrebări, instanța de trimitere din cauza Sturgeon solicită să se clarifice dacă, pentru a exista o „anulare", este esențial ca programarea zborului inițial să fie abandonată și, în caz contrar, dacă o întârziere poate deveni o anulare după trecerea unei anumite perioade. Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări adresate în cauza Böck și Lepuschitz se solicită Curții să stabilească dacă o întârziere de 22 de ore mai reprezintă o „întârziere" în sensul articolului 6 din regulament sau dacă o asemenea întârziere, coroborată cu transportul pasagerilor cu un zbor, care este operat sub un număr de zbor diferit și care nu transportă toți pasagerii care au cumpărat bilete pentru zborul inițial, nu ar constitui mai degrabă o anulare.

30. Prin urmare, ambele instanțe solicită, în esență, să se stabilească cum să se facă deosebirea între „întârziere" și „anulare" în înțelesul articolului 2 litera (l) din regulament și dacă o „întârziere" poate fi considerată „anulare", în sensul regulamentului, după trecerea unei anumite perioade.

Observație preliminară – istoricul legislativ al regulamentului

31. La punctul 20 din expunerea de motive a propunerii inițiale de regulament [12], Comisia sublinia că „[a]nularea unui zbor de către un operator […] reprezintă refuzul furnizării serviciului la care s-a angajat prin contract, cu excepția unor împrejurări extraordinare în care răspunderea sa nu poate fi angajată, precum în caz de instabilitate politică, de condiții meteorologice extrem de nefavorabile, de condiții de siguranță inadecvate sau de

12 — Propunere de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor, COM(2001) 784 final („expunerea de motive a propunerii inițiale a Comisiei").

probleme tehnice neașteptate care pun în pericol siguranța. Pentru pasager, anularea unui zbor în împrejurări normale, din motive comerciale, determină dificultăți și întârzieri inacceptabile, mai ales dacă nu este avertizat în prealabil". La punctul 23 se arată: „[d]eși întârzierile cauzează pasagerilor neplăceri și frustrări comparabile cu cele simțite în cazul refuzului la îmbarcare sau al anulării unui zbor, există o diferență între aceste situații care constă în împrejurarea că operatorul este răspunzător pentru refuzul la îmbarcare și pentru anulare (cu excepția unor împrejurări extraordinare în care răspunderea sa nu poate fi angajată), în timp ce acesta nu este întotdeauna răspunzător în cazul întârzierii zborului. Celelalte cauze curente sunt disfuncționalitatea sistemelor de gestiune a traficului aerian sau limitele capacității aeroporturilor. Astfel cum a arătat în comunicarea privind protecția pasagerilor aerieni, Comisia consideră că în împrejurările actuale operatorii nu ar trebui să fie obligați la plata de compensații pasagerilor ale căror zboruri sunt întârziate."

32. Nu este deloc ușor să se identifice logica pe care se întemeiază distincția stabilită astfel de Comisie. Mai întâi, în expunerea de motive se arată că operatorii de transport aerian sunt răspunzători întotdeauna pentru anulări, cu excepția unor împrejurări extraordinare care îi exonerează de o asemenea răspundere (un principiu care s-a reflectat ulterior în textul articolului 5 din regulament, astfel cum a fost adoptat, în care „împrejurările extraordinare" la care se referea Comisia au fost rebotezate „împrejurări excepționale") [13]. Apoi, în expunerea de motive se identifică un anumit număr de împrejurări în care operatorii de transport aerian nu sunt (în mod obiectiv) răspunzători pentru întârzieri. Acestea, asemănător „împrejurărilor extraordinare" identificate mai devreme în legătură cu anularea, sunt împrejurări pentru care (în mod obiectiv) operatorii de transport aerian nu sunt răspunzători. Logic, ar fi fost de așteptat ca în expunerea de motive să se continue și să se propună (atât pentru anularea zborurilor, cât și pentru întârzierea acestora) ca operatorii de transport aerian să nu trebuiască să plătească compensații dacă, în mod obiectiv, întârzierea sau anularea nu le este imputabilă. În schimb, expunerea de motive se limitează să constate simplu că „Comisia consideră că în împrejurările actuale operatorii nu ar trebui să fie obligați la plata de compensații pasagerilor ale căror zboruri sunt întârziate".

33. Compensarea propusă în propunerea Comisiei pentru cazurile de anulare era asemănătoare cu cea propusă pentru cazurile de refuz la îmbarcare, care, astfel cum se prevedea la punctul 11 din expunerea de motive, trebuia să fie stabilită „la un nivel disuasiv". La punctul 14, calculul a fost explicat mai în detaliu: „[î]n vederea protejării tuturor pasagerilor împotriva refuzului la îmbarcare din partea operatorilor, indiferent de clasa la care călătoresc, Comisia propune stabilirea unui cuantum forfetar al compensării, echivalent cu de două ori cuantumul celei mai mari părți a tarifelor de la clasa business."

13 — A se vedea punctele 98-101 de mai jos.

34. Este posibil ca diferența dintre „anulare” și „întârziere” pe care Comisia a avut-o în vedere în propunerea sa să nu se fi întemeiat pe efectul asupra pasagerilor, ci pe gradul de răspundere a operatorului – diferența dintre o decizie deliberată de a anula un zbor din motive comerciale („anulare”), care ar fi trebuit descurajată printr-un nivel disuasiv al compensării, și o străduință veritabilă de a transporta pasagerii la destinație, indiferent de cât de târziu, în condiții de dificultăți externe („întârziere”), situație în care operatorilor li s-ar solicita doar să ofere un anumit grad de asistență. Dacă aceasta a fost situația, se pare că există un anumit grad de confuzie între „cauză” și „vinovăție”. Nu este greu să ne imaginăm exemple în care o străduință veritabilă de a transporta pasagerii la destinație cât mai repede posibil ar putea presupune să se anuleze zborul programat (întrucât este cert că avionul care îl efectuează nu va decola niciodată la timp) și ulterior să se asigure plecarea pasagerilor cu un alt avion [14]. Invers, o întârziere a unui zbor pentru care numai câțiva pasageri și-au rezervat bilete s-ar putea prelungi din motive de natură în principal comercială, întrucât compania aeriană a utilizat primul avion de înlocuire disponibil pentru a soluționa cu prioritate cazul unui alt zbor pentru care mai mulți pasageri aveau rezervare [15]. În cazul în care principiul pe care se întemeiază propunerea Comisiei a fost acela că „operatorii de transport aerian trebuie să plătească o compensare doar dacă sunt în culpă”, ar fi fost de așteptat să se fi făcut unele propuneri de identificare (și de sancționare) a întârzierilor produse din motive comerciale.

35. Cu toate acestea, nu rezultă că în cursul procesului legislativ s-ar fi acordat o atenție deosebită acestei diferențieri, în special în măsura în care nivelul compensării a fost redus. Din text, astfel cum a fost în cele din urmă adoptat, este greu să se deducă criteriul de diferențiere între „anulare” și „întârziere”.

De ce este importantă diferența dintre „întârziere” și „anulare”?

36. Articolul 2 litera (l) din regulament definește „anularea” ca fiind „neefectuarea unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare”. Regulamentul nu conține o definiție echivalentă a noțiunii „întârziere”. În plus, „întârzierea” nu este definită nici în Convențiile de la Varșovia sau de la Montréal. Articolul 19 din Convenția de la Montréal prevede, în termeni mai degrabă generali, doar că operatorul de transport aerian este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o „întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri”. Această frază pare să se refere la multe cazuri (dacă nu la toate cazurile) care intră în noțiunea de „anulare a unui zbor” și să fie mult mai largă decât „întârzierea unui zbor” în sensul regulamentului.

37. Cu toate acestea, potrivit regulamentului, diferența dintre „întârziere” și „anulare” prezintă o anumită importanță. Articolul 5

14 — Având în vedere că anularea presupune compensarea pasagerilor în temeiul articolului 7 din regulament, rezultatul pervers în acest exemplu este acela că este „mai avantajos” pentru compania aeriană (însă nu pentru pasageri) să efectueze „doar” o întârziere a zborului.

15 — A se vedea faptele aflate la originea aceste cereri de pronunțare a unei hotărâri preliminare în cauza C-396, Kramme, expuse în concluziile pe care le-am prezentat în cauza respectivă (disponibile pe site-ul internet al Curții). Instanța de trimitere s-a desistat de cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare înainte de pronunțarea hotărârii.

din regulament recunoaște pasagerilor al căror zbor a fost anulat un drept la o compensare specifică. Articolul 6 din regulament nu cuprinde o dispoziție echivalentă privind acordarea unei compensări în caz de întârziere.

38. Regulamentul prezintă meritul considerabil de a acorda o compensare automată pasagerilor ale căror zboruri au fost anulate. Cu toate acestea, astfel cum a arătat guvernul polonez în observațiile scrise, diferența pe care regulamentul o introduce între anulare și întârziere poate determina ca pasageri care se găsesc în situații similare din punct de vedere obiectiv să fie tratați în mod diferit.

39. Aceasta ridică în mod inevitabil problema (fundamentală) dacă regulamentul încalcă principiul egalității de tratament.

Impactul principiului egalității de tratament

40. Potrivit unei jurisprudențe constante, principiul egalității de tratament sau al nediscriminării 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 [16].

41. În cauza IATA și ELFAA a fost contestată validitatea articolelor 5, 6 și 7 din regulament în temeiul principiului egalității de tratament, însă mai degrabă din perspectiva operatorilor de transport aerian decât din perspectiva pasagerilor.

42. În acea cauză, ELFAA susținea că operatorii de transport aerian low-cost pe care îi reprezenta făceau obiectul unui tratament discriminatoriu întrucât măsurile prevăzute la articolele respective impun aceleași obligații tuturor companiilor aeriene, fără a face vreo distincție bazată pe politicile de preț ale acestora și pe serviciile pe care le oferă. În plus, în opinia exprimată de ELFAA, dreptul comunitar nu impune obligații identice în privința altor mijloace de transport și, prin urmare, era discriminatoriu să se opereze o asemenea diferențiere în cazul sectorului transportului aerian.

43. Curtea s-a pronunțat în sensul că situația întreprinderilor care operează în diferite sectoare de transport nu este comparabilă, iar pasagerii ale căror zboruri sunt anulate sau

16 — A se vedea, de exemplu, Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 95), și Hotărârea din 10 iulie 2008, Emirates Airlines (C-173/07, Rep., p. I-5237, punctul 39).

fac obiectul unor întârzieri prelungite se găsesc într-o situație diferită din punct de vedere obiectiv de situația pasagerilor care călătoresc cu alte mijloace de transport în eventualitatea unor incidente de aceeași natură. Mai mult, prejudiciul suferit de pasagerii operatorilor de transport aerian în eventualitatea unei anulări a zborului sau a unei întârzieri prelungite a acestuia este asemănător, indiferent de compania aeriană cu care aceștia au încheiat un contract, și nu are legătură cu politica de preț practicată de companie [17]. Curtea a concluzionat că „legiuitorul comunitar are sarcina de a trata în mod identic toate companiile aeriene, în caz contrar încălcând principiul egalității de tratament, având în vedere obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 261/2004 referitor la întărirea protecției pentru toți pasagerii operatorilor de transport aerian” [18].

44. În Hotărârea IATA și ELFAA, Curtea a confirmat în mod expres că obiectivul primordial al regulamentului este întărirea protecției tuturor pasagerilor operatorilor de transport aerian. Astfel, această afirmație reprezintă fundamentul analizei Curții și al respingerii argumentelor prezentate de ELFAA. ELFAA susținea că transportul aerian și celelalte forme de transport sunt comparabile. Curtea a statuat că acestea nu sunt comparabile din perspectiva pasagerilor care se află în situația unei anulări sau a unei întârzieri prelungite. Pe scurt, ELFAA a solicitat Curții să examineze regulamentul din perspectiva operatorilor de transport aerian, însă Curtea a respins această abordare și a examinat argumentul invocat de ELFAA (și regulamentul) din *perspectiva pasagerilor*.

45. În plus, trebuie subliniat că, în cadrul analizei sale, Curtea a tratat pasagerii ale căror zboruri sunt anulate și pasagerii ale căror zboruri fac obiectul unor întârzieri prelungite ca făcând parte dintr-o *singură categorie*.

46. Astfel cum Curtea a statuat în Hotărârea Arcelor Atlantique et Lorraine și alții, „încălcarea principiului egalității de tratament prin aplicarea unui tratament diferențiat presupune că situațiile vizate sunt comparabile, având în vedere toate elementele care le caracterizează”. Aceste elemente și, prin urmare, caracterul comparabil al acestora „trebuie să fie determinate și evaluate în special *în funcție de obiectul și de finalitatea actului comunitar* care instituie distincția în cauză. În plus, trebuie luate în considerare principiile și obiectivele domeniului din care face parte actul respectiv” [19].

17 — În ceea ce privește natura prejudiciului, Curtea a considerat la punctul 43 din hotărâre că orice întârziere în transportul aerian de pasageri și în special dacă aceasta este îndelungată poate cauza pe un plan general două tipuri de prejudicii. Pe de o parte, o întârziere prea îndelungată va cauza prejudicii aproape identice pentru toți pasagerii a căror reparare poate lua forma unei asistențe sau a unei deserviri, standardizate și imediate, pentru toate persoanele interesate de furnizarea, de exemplu, de băuturi răcoritoare, de alimente, de cazare și de apeluri telefonice. Pe de altă parte, este posibil ca pasagerii să sufere prejudicii individuale, inerente ca urmare a deplasării lor, a căror reparare impune o apreciere de la caz la caz a amplorii prejudiciilor cauzate și nu poate să facă, în consecință, decât obiectul unei despăgubiri *a posteriori* și individualizate.

18 — Hotărârea IATA și ELFAA, punctele 94-98; a se vedea de asemenea Hotărârea Emirates Airlines, punctul 35.

19 — Hotărârea din 16 decembrie 2008 (C-127/07, Rep., p. I-9895, punctele 25 și 26; sublinierea noastră) cu trimitere la Hotărârea din 27 octombrie 1971, Rheinmühlen Düsseldorf, (6/71, Rec., p. 823, punctul 14), la Hotărârea din 19 octombrie 1977, Ruckdeschel și alții, (117/76 și 16/77, Rec., p. 1753, punctul 8), la Hotărârea din 5 octombrie 1994, Germania/Consiliul (C-280/93, Rec., p. I-4973, punctul 74), precum și la Hotărârea din 10 martie 1998, T. Port (C-364/95 și C-365/95, Rec., p. I-1023, punctul 83).

47. În Hotărârea IATA și ELFAA, Curtea a statuat fără echivoc că obiectivul articolului 5 (anularea) și al articolului 6 (întârzierea) din regulament rezultă din considerentele (1) și (2) ale acestuia, potrivit cărora măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor și ar trebui să ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general, întrucât anularea sau întârzierea prelungită a zborurilor pot cauza pasagerilor dificultăți și neplăceri grave [20].

48. Astfel, în Hotărârea IATA și ELFAA, Curtea a identificat în mod clar că „obiectivul imediat" sau „obiectivul direct prevăzut expres de legiuitorul comunitar" este protecția pasagerilor, acceptând în același timp că regulamentul ar putea să aibă în mod implicit alte obiective secundare (precum reducerea numărului de zboruri anulate sau care prezintă întârzieri prelungite prin intermediul unor măsuri preventive) [21].

49. Această abordare este susținută de împrejurarea că, astfel cum a statuat Curtea, domeniul de aplicare al diverselor măsuri stabilite de legiuitorul comunitar variază „în funcție de importanța prejudiciului suferit de pasageri, importanța acestuia fiind analizată prin raportare fie la durata întârzierii și a așteptării următorului zbor, fie la perioada scursă pentru informarea acestora cu privire la anularea zborului" [22]. Deși punctul de referință utilizat pentru calcularea timpului este diferit atât în privința anulării, cât și în privința întârzierii prelungite, importanța prejudiciului se analizează prin raportare la trecerea timpului.

50. Mai mult, întărirea protecției consumatorului este una dintre măsurile menționate în mod expres la articolul 3 alineatul (1) litera (t) CE pe care acțiunea Comunității trebuie să o urmărească în vederea realizării scopurilor Comunității prevăzute la articolul 2 CE [23].

51. Cu toate acestea, indiferent de importanța neplăcerilor cauzate, regulamentul prevede că anularea unui zbor dă naștere în mod automat unui drept la compensare (în temeiul articolului 7), în timp ce întârzierea nu are niciodată un asemenea efect. În consecință, astfel cum se sugerează în decizia de trimitere în cauza Sturgeon și astfel cum a indicat și Comisia în ședință, rezultă că regulamentul se întemeiază pe prezumția că anularea cauzează în mod obligatoriu mai multă neplăcere pasagerilor

20 — Hotărârea IATA și ELFAA, citată la nota de subsol 16, punctul 69, Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Rep., p. I-11061, punctul 18). Considerentul (2) al regulamentului menționează în aceeași frază „anularea sau întârzierea prelungită a zborurilor" și nu stabilește o distincție între acestea.

21 — Hotărârea IATA și ELFAA, citată la nota de subsol 16, punctele 82 și 83, și Concluziile avocatului general Geelhoed prezentate la 8 septembrie 2005 în aceeași cauză (punctele 121 și 122).

22 — Hotărârea IATA și ELFAA, citată la nota de subsol 16, punctul 85.

23 — A se vedea de asemenea Concluziile avocatului general Geelhoed prezentate în cauza IATA și ELFAA, citate la nota de subsol 16, punctele 117-119, în care avocatul general se referă la articolul 153 alineatul (2) CE (care prevede că cerințele din domeniul protecției consumatorilor se iau în considerare în punerea în aplicare a celorlalte politici și acțiuni ale Comunității) și la articolul 95 alineatul (3) CE (care impune un nivel ridicat de protecție a consumatorilor) și concluzionează că protecția consumatorilor constituie în mod indubitabil un obiectiv legitim expres prevăzut de tratat.

şi, prin urmare, impune o formă de protecţie mai puternică decât o „simplă” întârziere [24].

52. În ceea ce ne priveşte, ne este total neclar de ce ar trebui să fie astfel. De altfel, Comisia a recunoscut în observaţiile scrise că nu aceasta este situaţia, admiţând că, în fapt, anulările nu cauzează întotdeauna mai multă neplăcere decât întârzierile.

53. Să presupunem că pasagerul A şi pasagerul B au rezervat amândoi zboruri de la Bruxelles la New York la operatori de transport aerian diferiţi, ambele cu plecare la ora 8.30. Când pasagerul A ajunge la aeroport, este informat că zborul său a fost anulat. I se oferă un loc la un alt zbor spre New York care pleacă o zi mai târziu la ora 8.30. Pasagerul B este informat la ajungerea la aeroport că zborul său are întârziere. Avionul cu care pleacă acesta decolează în acelaşi moment cu avionul cu care pleacă pasagerul A, cu alte cuvinte o zi mai târziu decât ora de plecare prevăzută. Atât pasagerul A, cât şi pasagerul B ajung la New York în acelaşi timp. Cei doi pasageri se găsesc, în fapt, în situaţii identice. Cu toate acestea, numai pasagerului A i se recunoaşte dreptul la compensare automată în temeiul regulamentului.

54. Astfel, diferenţa dintre anulare şi întârziere astfel cum există în prezent în regulament apare ca fiind în contradicţie cu scopul acesteia.

55. Această concluzie este evidenţiată cu şi mai mare claritate dacă se ia în considerare faptul că regulamentul poate produce rezultatul (pervers) ca pasagerilor care au suferit o neplăcere mai mare să li se nege dreptul la compensare automată, în timp ce pasagerilor care au suferit o neplăcere mai mică să li se recunoască un astfel de drept. Să presupunem că aceiaşi pasageri A şi B (care sunt, în mod evident, „călători frecvenţi”) au rezervat zboruri de la Bruxelles la New York la operatori de transport aerian diferiţi, ambele cu plecare la ora 10.30. Când pasagerul A ajunge la aeroport, constată că zborul său a fost anulat. Cu toate acestea, operatorul de transport aerian îi propune imediat un zbor alternativ cu un operator de transport diferit care pleacă la ora 11.00. Când pasagerul B ajunge la aeroport, este informat că zborul său are întârziere. Avionul cu care pleacă acesta decolează în cele din urmă la ora 22.30, cu alte cuvinte 12 ore după ora de plecare prevăzută iniţial. Este evident că pasagerul B a suferit o neplăcere mai mare.

56. Pasagerul A (care abia dacă a fost afectat) va putea să solicite plata unei compensaţii în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) şi a articolului 7 din regulament. Pe măsură ce trece timpul, pasagerul B poate să solicite să i se ofere masă şi băuturi răcoritoare [25], efectuarea câtorva apeluri telefonice gratuite (sau

24 — A se compara considerentul (12) (anulare) şi considerentul (17) (întârziere) ale regulamentului. Diferitele soluţii pe care acestea le propun contrazic în mod direct considerentul (2) în care se recunoaşte că „[r]efuzul la îmbarcare şi anularea sau întârzierea prelungită a zborurilor pot cauza pasagerilor dificultăţi şi neplăceri grave”.

25 — Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din regulament care face o trimitere încrucişată la articolul 9 alineatul (1) litera (a). Având în vedere că, în exemplul nostru, zborul este unul transatlantic, pasagerul B ar trebui să aştepte patru ore înainte de a putea pretinde cea mai puţin semnificativă „deservire” în temeiul articolului 9 din regulament.

trimiterea unor mesaje prin telex, fax sau e-mail) [26], iar mai târziu (după cinci ore) are posibilitatea de a alege rambursarea biletului dacă așteptarea a devenit inutilă [27]. Indiferent de cât de important poate fi dreptul la deservire, este cu greu echivalent cu compensarea pe care o va primi pasagerul A.

57. În expunerea de motive care însoțește propunerea de regulament, având în vedere că măsura urmărește întărirea protecției consumatorilor, Comisia oferă următorul comentariu referitor la diferența dintre anulare și întârziere: „[d]eși pasagerii suferă neplăceri și frustrări similare atât în cazul întârzierilor, cât și în cel al refuzului la îmbarcare sau al anulării, există totuși o diferență care constă în împrejurarea că operatorul este responsabil pentru refuzul la îmbarcare și pentru anulare (cu excepția unor motive în care răspunderea sa nu poate fi angajată), însă nu este întotdeauna responsabil pentru întârzieri” [28].

26 — Idem, trimitere încrucișată la articolul 9 alineatul (2) din regulament.

27 — Articolul 6 alineatul (1) litera (c) punctul (iii), trimitere încrucișată la articolul 8 alineatul (1) litera (a) din regulament.

28 — Expunerea de motive a propunerii inițiale a Comisiei, citată la nota de subsol 12, punctul 23.

58. Această explicație nu rezistă la o examinarea aprofundată.

59. Comisia recunoaște în mod expres că neplăcerea suferită de pasageri este similară, indiferent dacă zborul lor face obiectul unei întârzieri prelungite sau al unei anulări. Dacă aceasta este situația (și într-adevăr așa pare să fie), ar fi de așteptat ca cele două categorii de pasageri să fie tratate în același fel întrucât amândouă categoriile necesită și merită protecție (dar nu sunt). Apoi, Comisia susține că diferența dintre anulare și întârziere (și, cel puțin implicit, justificarea pentru diferența de tratament) constă în aceea că operatorul este întotdeauna răspunzător pentru anulări (cu excepția cazurilor în care nu este responsabil), însă nu este întotdeauna răspunzător pentru întârzieri (cu excepția, probabil, a cazurilor în care este responsabil). Aceasta este o distincție care nu prezintă nicio diferență.

60. Considerăm că logica pe care se întemeiază (repetăm, aceea a întăririi protecției consumatorilor) ar fi trebuit să fie aceea că, în cazul în care operatorul *nu este răspunzător* pentru neplăcerea respectivă (indiferent dacă este cauzată de o anulare sau de o întârziere prelungită), nu ar trebui să plătească compensare și, invers, în cazul în care *este* răspunzător, ar trebui să plătească. Cu alte cuvinte, criteriul pentru plata compensării nu este raportul cauză/efect, ci vinovăția (definită în sens larg) a operatorului.

61. Dacă aceasta este situaţia, nu se explică totuşi din ce cauză pasagerii care suferă neplăceri ca urmare a unei anulări şi pasagerii care suferă neplăceri ca urmare a unei întârzieri prelungite sunt trataţi diferit. Operatorul poate (sau nu poate) fi răspunzător atât pentru întârzierile prelungite, cât şi pentru anulări. Cu toate acestea, diferenţa de tratament care rezultă din regulament nu depinde de vinovăţia operatorului. Aceasta depinde doar de împrejurarea dacă situaţia este clasificată drept întârziere sau drept anulare. Şi nicio altă explicaţie, care să fie obiectivă, pentru această diferenţă de tratament nu poate fi identificată în lucrările pregătitoare.

62. Prin urmare, rezultă că această diferenţă de tratament încalcă principiul egalităţii de tratament.

63. Această concluzie este susţinută de faptul că, în Hotărârea IATA şi ELFAA, Curtea a statuat în mod clar şi fără echivoc că protecţia consumatorului este obiectivul primordial al regulamentului. Din perspectiva pasagerilor, persoane care se află într-o situaţie comparabilă sunt tratate în mod diferit, în avantajul unei categorii (pasagerii ale căror zboruri au fost anulate) şi în dezavantajul alteia (pasagerii ale căror zboruri fac obiectul unor întârzieri prelungite).

64. De asemenea, cel puţin la prima vedere, rezultă că obiectivul primordial al regulamentului (întărirea protecţiei consumatorilor) ar putea fi atins prin măsuri care respectă principiul egalităţii. Desigur, legiuitorul comunitar are sarcina să examineze şi să decidă cu privire la asemenea măsuri [29].

65. În procedurile de faţă, cu excepţia unei scurte menţiuni făcute de guvernul polonez, nu a fost prezentat Curţii niciun argument cu privire la impactul potenţial al principiului egalităţii de tratament asupra întrebărilor adresate. Posibilitatea ca o examinare a diferenţei dintre întârziere şi anulare să conducă la concluzia că modul în care sunt tratate aceste două concepte prin regulament încalcă principii fundamentale ale dreptului comunitar nu au fost analizate, aşadar, în mod adecvat. Suntem conştienţi că ar putea exista contraargumente pe care noi nu le-am identificat. Atât instituţiile, cât şi statele membre ar trebui să aibă oportunitatea de a comenta analiza pe care am efectuat-o şi să aducă argumente referitoare la o justificare obiectivă.

29 — Doar ca exemplu: ar putea fi adoptate dispoziţii prin care să se limiteze compensarea automată la cazul de anulare fără transferul către un alt zbor de înlocuire într-o anumită perioadă (de exemplu, două ore) şi prin care să se prevadă compensarea automată în caz de întârziere care depăşeşte aceeaşi perioadă. În eventualitatea unei anulări (astfel cum este cazul aici), operatorul de transport aerian nu poate fi obligat să despăgubească un pasager dacă poate face dovada că întârzierea sau anularea rezultă din împrejurări excepţionale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile. O dispoziţie echivalentă ar fi necesară pentru întârzierile pentru care compania aeriană ar putea să facă dovada că nu este răspunzătoare. Dacă este cazul, perioada prevăzută ar putea varia în funcţie de distanţa zborului [astfel cum este cazul la articolul 6 alineatul (1) şi la articolul 7 alineatul (2) din regulament]. Asemenea dispoziţii ar respecta, în opinia noastră, şi cerinţele de proporţionalitate (invocate în mod expres la punctul 79 din Hotărârea IATA şi ELFAA, citată la nota de subsol 16).

66. Tocmai de aceea propunem Curții să redeschidă procedura orală și să solicite observații cu privire la aceste aspecte din partea statelor membre, a Comisiei, a Parlamentului European și a Consiliului.

67. În cazul în care Curtea nu va fi de acord cu această abordare, prezentăm următoarele observații cu privire la problema dacă este posibil ca regulamentul să fie interpretat în conformitate cu principiul egalității [30].

Indicii cu privire la faptul că un zbor a fost anulat

68. Factorii care au fost menționați în fața Curții, precum și în jurisprudența națională și în doctrina juridică națională [31] și care ar oferi posibile indicii cu privire la împrejurarea că un zbor a fost anulat sunt: schimbarea operatorului de transport aerian, schimbarea numărului zborului, schimbarea aeroportului de plecare sau de sosire, returnarea bagajelor pasagerilor, înregistrarea din nou a pasagerilor, atribuirea unor locuri noi, alocarea tuturor pasagerilor către una sau mai multe alte aeronave, eliberarea unor cărți de îmbarcare noi și faptul că zborul este descris de pilot (sau de alt membru al echipajului) ori pe panoul de plecări ca fiind „anulat”.

69. Bunul simț indică faptul că toți acești factori ar putea constitui indicii cu privire la faptul că un zbor a fost mai degrabă anulat decât doar întârziat. Cu cât se întâlnesc în același timp mai mulți asemenea factori, cu atât devine mai evident că, într-adevăr, s-a produs o anulare a zborului. În același sens, nu credem că vreunul dintre acești factori luați individual poate fi decisiv.

70. De exemplu, retragerea unei aeronave de la operare nu înseamnă neapărat că zborul căruia îi fusese alocată aeronava respectivă a fost anulat. Zborul poate continua dacă se alocă o aeronavă de înlocuire [32]. Considerăm că este irelevant dacă pasagerii sunt realocați către una sau mai multe aeronave de înlocuire [33].

71. O analiză asemănătoare poate fi aplicată în privința tuturor celorlalți factori menționați. Fac parte integrantă din călătoria cu avionul și pot fi prezenți în contextul unui

30 — Un text de drept comunitar derivat trebuie să fie interpretat, în măsura posibilului, în sensul conformității sale cu dispozițiile tratatului și cu principiile generale ale dreptului comunitar. A se vedea, de exemplu, Hotărârea din 10 iulie 2008, Bertelsmann și Sony Corporation of America/Impala (C-413/06 P, Rep., p. I-4951, punctul 174 și jurisprudența citată).

31 — A se vedea, de exemplu, Schmid, R., „Die Bewährung der neuen Fluggastrechte in der Praxis – Ausgewählte Probleme bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004” (2006), în *NJW* 26, p. 1843, Gaedtke, E., „Fluggastrechte: Praktische Schwierigkeiten bei der Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 261/2004” (2007), în *Verbraucher und Recht*, p. 203 și 204, Wagner, B., „Verbesserung der Fluggastrechte durch die Verordnung (EG) Nr. 261/2004” (2006), în *VuR*, p. 338 și 339, și jurisprudența citată în aceste articole.

32 — A se vedea Concluziile noastre prezentate în cauza în care s-a pronunțat Hotărârea Kramme, citate la nota de subsol 15, punctul 39.

33 — Un factor citat în decizia de trimitere în cauza Böck și Lepuschitz.

zbor, de altfel, obişnuit (nici măcar, în mod obligatoriu, al unuia întârziat).

72. Comisia, susţinută în şedinţă de reprezentanţii domnului Böck şi ai doamnei Lepuschitz, ai societăţii Condor şi ai guvernului elen, sugerează în observaţiile scrise că schimbarea numărului zborului [34] reprezintă un indiciu puternic în sensul că zborul respectiv a fost anulat [35]. Suntem de acord cu această analiză.

73. Prin urmare, alocarea unui număr nou zborului respectiv nu reprezintă un indiciu infailibil pentru efectuarea unei diferenţe între întârzierea unui zbor şi anularea acestuia. Numărul zborului ar putea fi schimbat din motive exclusiv tehnice, care nu se găsesc sub controlul operatorului de transport aerian, chiar dacă niciunul dintre ceilalţi parametri ai zborului nu se schimbă [36]. În asemenea împrejurări, schimbarea numărului zborului nu poate reprezenta o probă decisivă în sensul că zborul a fost anulat. Invers, păstrarea numărului de zbor original nu indică în mod obligatoriu că zborul nu a fost anulat.

74. Situaţia este asemănătoare în cazul declaraţiilor membrilor echipajului sau ale altui personal al aeroportului în sensul că zborul a fost anulat. Nu este greu de imaginat litigii fără de sfârşit în faţa instanţelor naţionale cu privire la aspectul dacă un membru al echipajului, care, în timp ce era hărţuit, a comunicat unui pasager din cadrul unui grup de persoane care se îmbrânceau şi care solicitau informaţii în faţa unui birou supraaglomerat că zborul a fost anulat, avea autoritatea de a face o asemenea declaraţie (sau dacă membrul echipajului şi pasagerul înţelegeau o limbă comună suficient ca ceea ce s-a comunicat să aibă un înţeles univoc). Anunţul unui pilot sau afişarea oficială pe panoul de plecări ar prezenta mai multă autoritate, dar nu ar fi neapărat determinante.

75. Întrucât niciunul dintre factorii menţionaţi nu poate avea o influenţă decisivă prin el însuşi, instanţele naţionale trebuie să analizeze importanţa fiecăruia dintre aceştia atunci când se întâlnesc în acelaşi timp în fiecare caz în parte, împrejurare care ar putea conduce la probleme deosebite în privinţa securităţii juridice [37].

76. De asemenea, este evident că operatorii de transport aerian au o influenţă semnificativă asupra unui anumit număr de factori care

34 — Citată de asemenea ca factor în decizia de trimitere în cauza Böck şi Lepuschitz.

35 — În documentul de informare cu privire la regulament, Comisia indică de asemenea că, în opinia sa, un zbor „poate în general să fie considerat anulat atunci când numărul zborului este modificat pe aceeaşi traiectorie pentru care pasagerul avea un contract pentru o zi şi o oră stabilite”: Document de informare al Direcţiei generale energie şi transporturi: răspunsuri la întrebări referitoare la aplicarea Regulamentului (CE) nr. 261/2004, p. 3, disponibil în engleză la http://ec.europa.eu/transport/air_portal/passenger_rights/doc/2008/q_and_a_en.pdf.

36 — De exemplu, pe o linie pe care un operator efectuează zboruri zilnice regulate, este destul de probabil ca zborurile de luni şi de marţi să poarte acelaşi număr. Dacă aceasta este situaţia, iar zborul de luni este întârziat cu 24 de ore, trebuie modificat în mod imperativ numărul de zbor al acestuia pentru evitarea unei posibile confuzii în instrucţiunile de control al traficului aerian, întrucât pilotul zborului de luni şi cel al zborului de marţi se pregătesc să decoleze şi ar solicita un slot de decolare, precum şi permisiunea de a rula la sol (etc.) la acelaşi moment sau aproape în acelaşi timp.

37 — A se vedea punctele 89 şi 90 de mai jos.

ar putea fi utilizați pentru a efectua diferența dintre o întârziere și o anulare. Este în interesul economic al acestor operatori de transport să ia măsurile necesare pentru a veghea ca un incident să fie clasificat ca întârziere, iar nu ca anulare, indiferent de cât de lungă este întârzierea, și să respingă (ori de câte ori este posibil) susținerile pasagerilor potrivit cărora zborul a fost în realitate anulat [38].

78. Familia Sturgeon, domnul Böck și doamna Lepuschitz, guvernele austriac, francez, elen, italian, polonez și suedez, precum și Comisia susțin că, după trecerea unei anumite perioade, o întârziere poate fi clasificată drept anulare. Cu toate acestea, guvernul Regatului Unit consideră că numai legiuitorul comunitar poate introduce în mod corespunzător trecerea timpului ca mijloc de diferențiere între aceste două evenimente. Condor susține că articolul 19 din Convenția de la Montréal acordă pasagerilor un drept la despăgubiri dacă zborul lor este întârziat. Prin urmare, considerațiile legate de protecția consumatorilor nu impun ca întârzierile prelungite să fie interpretate ca anulări, în sensul articolului 5 din regulament.

Timpul ca factor în identificarea anulării unui zbor

77. Spre deosebire de factorii menționați mai sus, trecerea timpului nu poate fi manipulată [39]. Poate deveni o întârziere „excesivă" o anulare *de facto* care să dea naștere dreptului la compensare în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din regulament?

79. Putem examina pe scurt acest din urmă argument. Astfel, Convenția de la Montréal este aplicabilă în Comunitate. Prin aceasta se prevede acordarea unei compensații întemeiate pe principiul reparării. O asemenea compensație, în anumite cazuri, poate fi mai avantajoasă pentru un anumit particular decât compensația forfetară automată, fără dovedirea suferirii vreunui prejudiciu real, acordată pentru anularea unui zbor în temeiul articolului 7 alineatul (1) din regulament. Regimul stabilit prin regulament este diferit de regimul stabilit în temeiul articolului 19 din Convenția de la Montréal și este complementar acestuia [40]. Pasagerii al căror zbor a fost anulat primesc compensație în temeiul articolului 7 alineatul (1) din regulament „fără a fi necesar […] să sufere neplăcerea inerentă

38 — Într-un raport referitor la efectele practice ale regulamentului, Comisia și-a exprimat îngrijorarea că operatorii de transport aerian ar putea recalifica anulările ca întârzieri prelungite pentru a evita cererile de compensații fără a putea să găsească totuși elemente de probă statistice clare privind această practică (o scădere în raport cu numărul anulărilor și o creștere corespunzătoare a numărului întârzierilor). A se vedea Comunicarea Comisiei către Parlamentul European și Consiliu în conformitate cu articolul 17 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 cu privire la funcționarea și rezultatele regulamentului menționat al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor, COM(2007) 168 final, punctul 4.1.2. Trimiterile preliminare de față atestă existența unei posibile probleme.

39 — A se compara cu observația perspicace efectuată de Screwtape (un demon experimentat care își inițiază nepotul în arta tentației) potrivit căreia ființele umane afirmă întotdeauna că posedă timpul „lor" propriu: „Ființele umane au întotdeauna, în materie de posesie, pretenții care par la fel de caraghioase atât în paradis, cât și infern" [Lewis, C. S., *The Screwtape Letters* (1942), p. 112 și 113].

40 — Articolul 12 alineatul (1) din regulament indică clar că compensația forfetară prevăzută la articolul 7 alineatul (1) nu este destinată să înlocuiască despăgubirea prevăzută prin Convenția de la Montréal.

introducerii unor acţiuni în despăgubire în faţa instanţelor” [41]. Dacă întârzierile prelungite şi anulările cauzează neplăceri similare pasagerilor, protecţia pasagerilor impune ca aceştia să beneficieze în mod asemănător de un regim de compensare forfetară automată. Acesta este un răspuns suficient pentru respingerea argumentului invocat de Condor.

80. Ce se întâmplă însă cu argumentul principal potrivit căruia, după un anumit timp, întârzierea devine o anulare *de facto*?

81. Ca o problemă de bun simţ, timpul este în mod evident un factor de identificare a anulării unui zbor. Dacă un anumit număr de factori menţionaţi anterior sunt prezenţi în acelaşi timp şi/sau zborul a fost întârziat pentru o perioadă excesivă, există o indicaţie puternică în sensul că zborul a fost în realitate anulat.

82. Mai mult, astfel cum Comisia a arătat în şedinţă, atunci când un pasager rezervă un zbor, ia naştere un contract implicit cu operatorul de transport aerian pentru transportul între două puncte la un anumit moment. În cazul în care ora de plecare a zborului este întârziată în mod excesiv, este dificil să se susţină că zborul respectiv constituie încă un „zbor programat anterior” [42]. Astfel, de exemplu, dacă un zbor regulat este efectuat zilnic la aceeaşi oră, în condiţii normale, împrejurarea că avionul cu care se operează zborul respectiv nu a decolat încă după plecarea avionului cu care se operează zborul din ziua următoare reprezintă un indiciu puternic în sensul că primul zbor a fost anulat [43].

83. În absenţa vreunei definiţii, noţiunea „întârziere” trebuie interpretată în lumina prevederilor regulamentului în ansamblul său şi a obiectivelor acestuia [44]. Considerarea trecerii timpului ca factor important în identificarea anulării unui zbor consolidează în mod evident obiectivele regulamentului de întărire a protecţiei pasagerilor. Totuşi, această abordare prezintă două dificultăţi. În primul rând, ce se înţelege prin „întârziere excesivă”? În al doilea rând, este posibil ca regulamentul să fie interpretat în aşa fel încât întârzierea excesivă să fie clasificată drept o anulare *de facto*?

41 — A se vedea Hotărârea IATA şi ELFAA, citată la nota de subsol 16, punctul 45, în care Curtea explică diferenţa dintre regimul Convenţiei de la Montréal şi dreptul automat la asistenţă în eventualitatea unei întârzieri în temeiul articolului 6 din regulament.

42 — A se vedea definiţia „anulării” la articolul 2 alineatul (1) din regulament.

43 — Nu sugerăm că, în cazul în care un zbor este operat săptămânal, aplicarea acestor indicatori presupune ca compensaţia pentru anulare să nu poată fi solicitată decât odată ce avionul cu care se efectuează zborul din săptămâna următoare a decolat.

44 — A se vedea, prin analogie, Hotărârea Emirates Airlines, citată la nota de subsol 16, punctele 27 şi 28.

Când este „excesivă” o întârziere?

84. Comisia susține în mod întemeiat că regulamentul nu conține niciun element care să permită identificarea unui moment determinat începând cu care o întârziere poate fi clasificată drept anulare. În regulament se arată clar că o întârziere poate dura mai mult de 5 ore [articolul 6 alineatul (1) punctul (iii)] și că se poate prelungi cel puțin până în ziua următoare și probabil și mai mult [articolul 6 alineatul (1) punctul (ii) coroborat cu articolul 9 alineatul (1) litera (b) prima liniuță].

85. Guvernul francez arată că regulamentul conține un anumit număr de elemente care pot servi drept indicii. Potrivit articolului 6 alineatul (1) din regulament, perioada care dă naștere obligației de a oferi asistență specifică diferă în funcție de durata zborului: două ore sau mai mult, în cazul zborurilor de peste 1 500 de kilometri sau mai puțin [45], 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 [46], și patru ore sau mai mult, în cazul tuturor celorlalte zboruri [47]. Astfel, legiuitorul comunitar a condiționat dreptul la deservire de distanța zborului: pasagerii care călătoresc mai departe trebuie să aștepte mai mult înainte de a avea dreptul la deservire [48].

86. La aprecierea momentului la care o întârziere devine „excesivă” și astfel clasificabilă ca anulare s-ar putea ține seama de diferitele perioade indicate în aceste dispoziții. Totuși, pentru a fi „excesivă”, întârzierea ar trebui să fie în mod obligatoriu sensibil mai lungă decât oricare dintre aceste perioade de referință. În aceste condiții, întrebarea ar fi: cu cât mai lungă?

87. Ne este imposibil să identificăm cu exactitate, la un grad de precizie acceptabil, cât timp trebuie să treacă înainte ca întârzierea să devină „excesivă”.

88. În consecință, ar trebui ca în fiecare caz în parte instanța națională să evalueze faptele și să ajungă la o concluzie – întemeiată mai degrabă pe o combinare a tradiției juridice naționale, a bunului simț și a instinctului decât pe o normă precisă de drept comunitar –

45 — Litera (a).
46 — Litera (b).
47 — Litera (c).

48 — A se vedea în același sens articolul 7 alineatul (2) și, prin analogie, articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (ii) și (iii) din regulament. Considerentele regulamentului nu dau explicații cu privire la dreptul eșalonat la deservire care are legătură poate mai mult cu aprecierea pragmatică a unei sarcini economice acceptabile pentru operatorii de transport aerian (având în vedere caracterul obișnuit al întârzierilor zborurilor scurte, medii și lungi) decât cu o logică mai aprofundată referitoare la necesitățile pasagerilor.

cu privire la aspectul dacă întârzierea din cazul respectiv a fost „excesivă” și dacă ar trebui, prin urmare, considerată drept o anulare *de facto*. Jurisprudența de până acum ilustrează că instanțele naționale adoptă poziții foarte diferite cu privire la luarea în considerare a timpului scurs pentru a decide dacă a existat o anulare și, dacă este cazul, în ce măsură [49]. Cu excepția confirmării faptului că timpul scurs poate fi un factor important de identificare a anulării și că distanța programată a zborului ar trebui luată în considerare atunci când se examinează dacă întârzierea a devenit excesivă, Curtea nu poate oferi instanțelor naționale multe alte orientări concrete și utile.

89. Este posibil ca diversitatea rezultatelor care derivă din această situație să fie contrară principiului securității juridice.

90. Potrivit unei jurisprudențe constante, principiul securității juridice, care este unul dintre principiile generale ale dreptului comunitar, impune, în special, ca normele de drept să fie clare, precise și previzibile în privința efectelor lor, în special în cazul în care pot avea efecte nefavorabile asupra particularilor și întreprinderilor [50]. Astfel, principiul protecției încrederii legitime și cel al securității juridice fac parte din ordinea juridică comunitară și, prin urmare, trebuie respectate de instituțiile comunitare [51]. Evident, este important ca atât pasagerii, cât și operatorii de transport aerian să cunoască întinderea drepturilor și a obligațiilor lor. În cazul în care li se lasă instanțelor naționale ale statelor membre libertatea de a decide când o întârziere este „excesivă”, nu va exista suficientă claritate, precizie și predictibilitate pentru niciuna dintre părți cu privire la rezultat.

Este permis ca întârzierea să fie considerată drept anulare de facto*?*

91. Dacă ar fi fost posibil fie să se identifice cu precizie momentul de la care întârzierea devine excesivă, fie să se stabilească o serie de criterii care să servească drept orientare efectivă pentru instanțele naționale, răspunsul la această întrebare ar presupune să se aleagă între o abordare foarte teleologică a protecției consumatorului și modul simplu și literal de redactare a regulamentului.

92. În speță, considerăm că alegerea care trebuie făcută este una simplă.

49 — A se vedea, de exemplu, jurisprudența citată în operele menționate la nota de subsol 31.

50 — A se vedea Hotărârea din 18 decembrie 2008, Altun (C-337/07, Rep., p. I-10323, punctul 60 și jurisprudența citată). Referitor la acest principiu și la principiul încrederii legitime în general, a se vedea, de exemplu, Schønberg, S., *Legitimate Expectations in Administrative Law* (2000).

51 — Hotărârea din 19 martie 2009, Mitsui & Co. Deutschland (C-256/07, Rep., p. I-1951, punctul 31 și jurisprudența citată).

93. Orice limită numerică ce dă naștere unui drept face o departajare între două grupuri, cel norocos și cel lipsit de noroc, iar la stabilirea limitei respective, legiuitorul trebuie să fie atent să nu încalce principiul egalității de tratament. Legiuitorul are dreptul să aleagă o cifră, iar dacă se susține că alegerea sa încalcă respectivul principiu, are dreptul să o apere demonstrând că este justificabilă din punct de vedere obiectiv. Alegerea efectivă a cifrei magice este o prerogativă legislativă. Întrucât *orice* cifră este într-o anumită măsură arbitrară, caracterul arbitrar al acesteia este acoperit de această prerogativă (libertatea de apreciere discreționară a legiuitorului).

94. Astfel, legiuitorul comunitar poate alege o anumită limită de timp (indiferent dacă este vorba de 23 de ore și jumătate, de 24 de ore, de 25 de ore sau de 48 de ore) a cărei depășire să dea naștere dreptului la compensare. Curtea nu are această posibilitate. Alegerea unei cifre ar însemna să se adauge în regulament un element pe care în mod evident nu îl conține și ar reprezenta o uzurpare jurisdicțională a unei prerogative legislative.

95. Mai mult, *indiferent de limita care ar fi aleasă*, potrivit structurii actuale a regulamentului, toți pasagerii zborurilor anulate ar continua să aibă dreptul la compensare automată, în timp ce numai pasagerii ale căror zboruri au întârziat excesiv (indiferent cum ar alege Curtea să definească acest concept) ar avea un asemenea drept. Pasageri aflați în situații similare din punct de vedere obiectiv ar continua să fie tratați diferit. Pasageri care au suferit doar neplăceri minore ar continua să primească compensarea automată, în timp ce alții, care au suferit neplăceri mai mari, nu ar primi nicio compensare [52].

Concluzie cu privire la întrebarea referitoare la întârziere și la anulare

96. Credem că, încercând să se scape de Scylla (discriminarea evidentă a pasagerilor ale căror zboruri au întârziat excesiv în comparație cu pasagerii care obțin compensare automată pentru anularea zborurilor lor) se dă imediat peste Charybda (lipsa securității juridice). În plus, dificultățile care rezultă și pe care le-am identificat mai sus în legătură cu principiul egalității de tratament nu sunt, din păcate, rezolvate prin adoptarea unei abordări teleologice a expresiei „întârziere excesivă”. Considerăm că acestea sunt inerente în structura actuală a regulamentului.

52 — A se vedea exemplele date la punctele 53, 55 și 56 de mai sus.

97. Întrucât nu credem că problemele provocate pot fi „rezolvate” prin intermediul unei interpretări, indiferent de cât de constructivă ar fi aceasta, sugerăm Curții să redeschidă procedura orală în conformitate cu articolul 61 din Regulamentul de procedură al Curții și să invite statele membre, Comisia, Parlamentul European și Consiliul să prezinte observații cu privire la aspectul dacă articolele 5 și 7, precum și articolul 6 din regulament, în special diferența pe care acestea o efectuează între anulare și întârziere, sunt lipsite de validitate întrucât sunt contrare principiului egalității de tratament.

Cu privire la noțiunea „împrejurări excepționale”

98. Prin intermediul celei de a treia întrebări adresate în cauza Böck și Lepuschitz, se solicită să se clarifice dacă problemele de natură tehnică ale unei aeronave și modificările programului de zbor pe care acestea le determină intră în definiția noțiunii de împrejurări excepționale.

99. Am analizat în detaliu această problemă în Concluziile noastre prezentate în cauza Kramme [53], însă cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare din acea cauză a fost retrasă înainte de pronunțarea hotărârii Curții. O trimitere preliminară asemănătoare a fost efectuată ulterior în cauza Wallentin-Hermann [54].

100. În hotărârile pronunțate, Curtea a statuat că articolul 5 alineatul (3) din regulament „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” [55].

101. În mod logic, același răspuns trebuie să fie dat în privința celei de a treia întrebări adresate în cauza Böck și Lepuschitz.

53 — Citată la nota de subsol 15.
54 — Hotărârea Wallentin-Hermann, citată la nota de subsol 20.
55 — Citată la nota de subsol 20, punctul 34.

Concluzie

102. Prin urmare, sugerăm că:

1) Înaintea pronunțării asupra întrebărilor adresate de Bundesgerichtshof și asupra primei și a celei de a doua întrebări adresate de Handelsgericht Wien, Curtea ar trebui să redeschidă procedura orală în conformitate cu articolul 61 din Regulamentul de procedură și să invite statele membre, Comisia, Parlamentul European și Consiliul să prezinte observații cu privire la aspectul dacă articolele 5 și 7, precum 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, în măsura în care prin acestea se efectuează o diferență între anulare și întârziere (indiferent de durată), sunt lipsite de validitate întrucât sunt contrare principiului egalității de tratament.

2) Atunci când se va pronunța hotărârea, ar trebui să se răspundă la a treia întrebare adresată de Handelsgericht Wien 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.”