Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

26 februarie 2013*

„Trimitere preliminară — Transport aerian — Regulamentul (CE) nr. 261/2004 — Articolele 6 și 7 — Zbor cu legătură directă — Constatare a unei întârzieri la sosirea la destinația finală — Durată a întârzierii egală sau mai mare de trei ore — Dreptul la compensație al pasagerilor”

În cauza C-11/11,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Bundesgerichtshof (Germania), prin decizia din 9 decembrie 2010, primită de Curte la 11 ianuarie 2011, în procedura

Air France SA

împotriva

Heinz-Gerke Folkerts,

Luz-Tereza Folkerts,

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul V. Skouris, președinte, domnul K. Lenaerts, vicepreședinte, domnul A. Tizzano, doamna R. Silva de Lapuerta, domnii M. Ilešič și J. Malenovský (raportor), doamna M. Berger și domnul E. Jarašiūnas, președinți de cameră, domnii E. Juhász, A. Borg Barthet și U. Lõhmus, doamna A. Prechal și domnii C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça și C. Vajda, judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: domnul M. Aleksejev, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 27 noiembrie 2012,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru Air France SA, de G. Toussaint, Rechtsanwalt;

— pentru guvernul german, de J. Kemper, în calitate de agent;

— pentru guvernul francez, de G. de Bergues și de M. Perrot, în calitate de agenți;

— pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistat de C. Colelli, avvocato dello Stato;

* Limba de procedură: germana.

— pentru guvernul polonez, de M. Szpunar, în calitate de agent;

— pentru guvernul Regatului Unit, de S. Ossowski, în calitate de agent, asistat de D. Beard, barrister;

— pentru Comisia Europeană, de K. Simonsson și de K.- P. Wojcik, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolelor 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 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între compania Air France SA (denumită în continuare „Air France”), pe de o parte, și domnul și doamna Folkerts, pe de altă parte, aceasta din urmă dispunând de o rezervare pentru a se deplasa de la Bremen (Germania) la Asunción (Paraguay), via Paris (Franța) și São Paulo (Brazilia), cu privire la despăgubirea prejudiciului pe care ea apreciază că l-a suferit ca urmare a întârzierii cu care a ajuns la destinația sa finală.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

3 Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montreal), încheiată la Montreal la 28 mai 1999, a fost semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și a fost aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112).

4 Articolele 17-37 din Convenția de la Montreal constituie capitolul III din aceasta, intitulat „Răspunderea transportatorului și limitele compensării daunelor”.

5 Articolul 19 din această convenție, 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.”

6 Articolul 22 alineatul (1) din convenția respectivă limitează răspunderea transportatorului pentru prejudiciul suferit de pasageri ca urmare a întârzierii la suma de 4 150 de drepturi speciale de tragere pentru fiecare pasager.

Dreptul Uniunii

7 Considerentele (1)-(4) și (15) 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.

[…]

(15) Se consideră 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.”

8 Articolul 1 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Obiectul”, prevede:

„(1) Prezentul regulament stabilește condițiile în care pasagerii își pot exercita drepturile minime atunci când:

(a) li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor;

(b) zborul este anulat;

(c) zborul este întârziat.”

9 Potrivit articolului 2 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Definiții”:

„În sensul prezentului regulament:

[…]

(h) «destinație finală» înseamnă destinația de pe biletul prezentat la ghișeul de înregistrare a pasagerilor sau, în cazul zborurilor cu legătură directă, destinația ultimului zbor; nu se iau în considerare zborurile de legătură alternative disponibile, în cazul în care se respectă ora de sosire prevăzută inițial;

[…]”

10 Articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Anularea zborului”, prevede:

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

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

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

(c) să primească o compensație din partea operatorului [efectiv] de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția 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) cu mai puțin de o săptămână 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 nu mai mult de două ore după ora de sosire prevăzută.

[…]

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

[…]”

11 Articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Întârzierea zborului”, are următorul cuprins:

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

(a) timp de două ore [sau mai mult], în cazul zborurilor de peste 1 500 [a se citi «de 1 500»] de kilometri sau mai puțin;

(b) timp de trei ore sau mai mult, în cazul tuturor zborurilor intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și al oricăror alte zboruri cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri;

(c) timp de patru ore sau mai mult, în cazul tuturor zborurilor care nu se încadrează la litera (a) sau (b),

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

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

(ii) în cazul în care ora de plecare anticipată este la cel puțin o zi după ora de plecare anunțată inițial, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);

(iii) în cazul în care întârzierea este de cel puțin cinci ore, asistența specificată la articolul 8 alineatul (1) litera (a).

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

12 Articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, 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;

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

[…]"

13 Articolul 8 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la rambursare sau redirecționare", este redactat după cum urmează:

„(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a alege între:

(a)

— rambursarea, în termen de șapte zile, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 7 alineatul (3), a întregului cost al biletului, la prețul de achiziție pentru partea sau părțile de călătorie neefectuate și pentru partea sau părțile deja efectuate, în cazul în care zborul devine inutil în raport cu planul de călătorie inițial al pasagerului, împreună cu, dacă este cazul,

— un zbor de retur la punctul de plecare inițial, cât mai repede posibil;

(b) 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.

[…]"

14 Articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la deservire", este redactat după cum urmează:

„(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 [câte două] mesaje prin telex, fax sau e-mail.

(3) La aplicarea prezentului articol, operatorul [efectiv] de transport aerian acordă o atenție specială nevoilor persoanelor cu mobilitate redusă și însoțitorilor acestora, precum și nevoilor copiilor fără însoțitor."

15 Articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la reparații", prevede:

„În cazul în care un operator [efectiv] de transport aerian plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în conformitate cu prezentul regulament, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu dreptul intern aplicabil. În special, prezentul regulament nu limitează în niciun fel dreptul operatorului [efectiv] de transport aerian de a solicita o rambursare de la un tour operator sau de la o altă persoană cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract. În mod similar, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului unui tour operator sau al unei părți terțe, alta decât pasagerul, cu care operatorul [efectiv] de transport aerian a încheiat un contract, de a solicita o rambursare sau reparații operatorului [efectiv] de transport aerian, în conformitate cu legislația aplicabilă în materie."

Situația de fapt din litigiul principal și întrebările preliminare

16 Doamna Folkerts dispunea de o rezervare pentru a se deplasa de la Bremen la Asunción, via Paris și São Paulo.

17 Potrivit programării prevăzute inițial, avionul doamnei Folkerts trebuia să decoleze de la Bremen la 16 mai 2006, la 6.30, și să sosească la Asunción, destinația sa finală, în aceeași zi, la 23.30.

18 Zborul de la Bremen cu destinația Paris, efectuat de compania Air France, a avut o întârziere la plecare, iar avionul nu a decolat decât cu puțin înainte de ora 9, și anume, cu o întârziere de circa două ore și jumătate față de ora de plecare prevăzută. Doamna Folkerts, care avea deja, de la plecarea din Bremen, tichete de îmbarcare pentru întreaga călătorie, a ajuns la Paris abia după decolarea avionului companiei Air France care trebuia să asigure zborul de legătură spre São Paulo. Air France a transferat rezervarea

doamnei Folkerts la un zbor ulterior spre São Paulo. Din cauza sosirii cu întârziere la São Paulo, doamna Folkerts a ratat zborul de legătură spre Asunción, prevăzut inițial. Prin urmare, aceasta a sosit la Asunción abia pe 17 mai 2006, la 10.30, și anume, cu o întârziere de unsprezece ore față de ora de sosire prevăzută inițial.

19 În primă instanță, apoi în apel, compania Air France a fost obligată la plata unor daune interese către doamna Folkerts, inclusiv, printre altele, la plata unei sume de 600 de euro în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004.

20 În aceste condiții, Air France a formulat recurs în fața Bundesgerichtshof.

21 Instanța de trimitere apreciază că soluționarea recursului menționat depinde de problema dacă doamna Folkerts dispune, față de Air France, de un drept la compensație în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004.

22 Astfel, instanța de trimitere consideră că doamna Folkerts nu are dreptul la o compensație în cuantum de 600 de euro decât dacă jurisprudența Curții (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, Rep., p. I-10923) – care recunoaște pasagerului dreptul la compensație în temeiul articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 deopotrivă în cazul unei întârzieri prelungite – se aplică de asemenea în cazul în care nu s-a înregistrat o întârziere față de ora de plecare prevăzută, în sensul articolului 6 alineatul (1) din acest regulament, dar s-a ajuns totuși la destinația finală cu o întârziere având o durată egală sau mai mare de trei ore față de ora de sosire prevăzută inițial.

23 Astfel, potrivit instanței de trimitere, problema dacă dreptul la compensație invocat de pârâtă este întemeiat depinde de împrejurarea dacă se poate aplica articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 chiar și atunci când nu s-a constatat nicio întârziere în sensul articolului 6 alineatul (1) din același regulament. Astfel, potrivit Bundesgerichtshof, motivarea Hotărârii Sturgeon și alții, citată anterior, nu permite să se stabilească dacă doar durata întârzierii constatate la sosirea la destinația finală este determinantă pentru a da naștere unui drept la compensație în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 sau dacă dreptul la compensație invocat ca urmare a unei astfel de întârzieri presupune, în plus, îndeplinirea condițiilor prevăzute la articolul 6 alineatul (1) din acest regulament, adică împrejurarea ca zborul în cauză să fi avut o întârziere la plecare care depășește pragurile definite prin această dispoziție.

24 În acest context, Bundesgerichtshof a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) În cazul în care un zbor a avut o întârziere la plecare care este inferioară limitelor definite la articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, însă sosirea la ultima destinație a avut loc cu o întârziere de cel puțin trei ore față de ora de sosire prevăzută, pasagerul zborului menționat are dreptul la o compensație conform articolului 7 din acest regulament?

2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare:

În cazul unui zbor compus din mai multe etape de călătorie, pentru a se stabili dacă există o întârziere în sensul articolului 6 alineatul (1) din Regulamentul [nr. 261/2004], trebuie să se aibă în vedere fiecare etapă de călătorie sau distanța față de ultima destinație?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

25 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie interpretat în sensul că este datorată o compensație, în temeiul articolului menționat, pasagerului unui zbor cu legătură directă care a avut, la plecare, o întârziere inferioară pragurilor stabilite la articolul 6 din regulamentul menționat, dar care a sosit la destinația finală cu o întârziere egală sau mai mare de trei ore față de ora de sosire prevăzută.

26 În primul rând, trebuie să se amintească faptul că Regulamentul nr. 261/2004 are ca obiect, astfel cum rezultă din articolul 1 alineatul (1) din acesta, acordarea unor drepturi minime pasagerilor aerieni atunci când aceștia din urmă sunt confruntați cu trei tipuri de situații distincte, și anume, în cazul în care li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, în cazul în care zborul este anulat și, în sfârșit, în cazul în care zborul este întârziat.

27 Or, reiese din articolul 2 din Regulamentul nr. 261/2004, consacrat enunțării unor definiții cu aplicare transversală, că, spre deosebire de refuzul la îmbarcare și de anularea unui zbor, întârzierea unui zbor nu face obiectul niciunei definiții în cadrul articolului menționat.

28 Pe de altă parte, trebuie să se constate că Regulamentul nr. 261/2004 are în vedere două situații diferite de întârziere a unui zbor.

29 Pe de o parte, în anumite contexte, precum este cel al întârzierii unui zbor prevăzut la articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004, regulamentul menționat se referă doar la întârzierea unui zbor față de ora de plecare prevăzută.

30 Pe de altă parte, în alte contexte, Regulamentul nr. 261/2004 are în vedere situația întârzierii unui zbor constatate la sosirea la destinația finală. Astfel, la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004, legiuitorul Uniunii deduce consecințe juridice din faptul că pasagerii al căror zbor a fost anulat și cărora operatorul de transport aerian le propune o redirecționare ajung la destinația finală cu o anumită întârziere față de ora de sosire prevăzută a zborului anulat.

31 În această privință, trebuie să se arate că referirea, în Regulamentul nr. 261/2004, la diferite situații de întârziere se dovedește compatibilă cu articolul 19 din Convenția de la Montreal, care face parte integrantă din ordinea juridică a Uniunii (a se vedea Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 36, precum și Hotărârea din 6 mai 2010, Walz, C-63/09, Rep., p. I-4239, punctele 19 și 20). Astfel, acest articol se referă la noțiunea „întârziere în transportul aerian de pasageri”, fără a preciza în ce stadiu al unui astfel de transport trebuie să fie constatată întârzierea în discuție.

32 În al doilea rând, trebuie să se amintească faptul că Curtea a statuat deja că, atunci când sunt afectați de o întârziere prelungită, mai precis, cu o durată egală sau mai mare de trei ore, pasagerii zborurilor astfel întârziate dispun, la fel ca pasagerii al căror zbor inițial a fost anulat și cărora operatorul de transport aerian nu este în măsură să le propună o redirecționare în condițiile prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004, de un drept la compensație în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004, dat fiind că sunt afectați de o pierdere de timp ireversibilă și, prin urmare, de o neplăcere similare (a se vedea Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, punctele 60 și 61, precum și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, punctele 34 și 40).

33 Având în vedere că, în ceea ce privește zborurile întârziate, această neplăcere se materializează la sosirea la destinația finală, Curtea a statuat că o întârziere trebuie să se aprecieze, în ceea ce privește compensația prevăzută la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, în raport cu ora de sosire prevăzută la această destinație (a se vedea Hotărârile citate anterior Sturgeon și alții, punctul 61, și Nelson și alții, punctul 40).

34 Or, noțiunea „destinație finală” este definită la articolul 2 litera (h) din Regulamentul nr. 261/2004 ca fiind destinația de pe biletul prezentat la ghișeul de înregistrare a pasagerilor sau, în cazul zborurilor cu legătură directă, destinația ultimului zbor.

35 Rezultă de aici că, în cazul unui zbor cu legătură directă, în vederea acordării compensației forfetare prevăzute la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, se ia în considerare doar întârzierea constatată față de ora de sosire prevăzută la destinația finală, înțeleasă ca destinație a ultimului zbor efectuat de pasagerul în cauză.

36 În al treilea rând, articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004, care se referă la întârzierea unui zbor față de ora de plecare prevăzută, urmărește, potrivit propriilor dispoziții, doar să stabilească condițiile care dau naștere dreptului la măsuri de asistență și de deservire, prevăzute la articolul 8 și, respectiv, la articolul 9 din regulamentul menționat.

37 Reiese de aici că compensația forfetară la care are dreptul un pasager, în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care zborul său ajunge la destinația finală cu o întârziere egală sau mai mare de trei ore față de ora de sosire prevăzută, nu este condiționată de respectarea condițiilor prevăzute la articolul 6 din acest regulament.

38 Prin urmare, împrejurarea că un zbor, precum cel în discuție în cauza principală, nu a fost afectat de o întârziere față de ora de plecare prevăzută care să depășească pragurile stabilite la articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004 e lipsită de incidență asupra obligației companiilor aeriene de a-i despăgubi pe pasagerii unui astfel de zbor, atât timp cât acesta din urmă a fost afectat de o întârziere la sosirea la destinația finală cu o durată egală sau mai mare de trei ore.

39 Soluția contrară ar constitui o diferență de tratament nejustificată în măsura în care ar presupune ca pasagerii zborurilor care au o întârziere la sosirea la destinația finală de trei ore sau mai mult față de ora de sosire prevăzută să fie tratați diferit după cum întârzierea zborului lor față de ora de plecare prevăzută a depășit sau nu a depășit limitele prevăzute la articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004, în condițiile în care neplăcerea care le-a fost cauzată printr-o pierdere de timp ireversibilă este identică.

40 În al patrulea rând, cu ocazia ședinței, au fost evocate, în special de către Comisia Europeană, anumite date statistice referitoare, pe de o parte, la partea substanțială a zborurilor cu legătură directă în transportul pasagerilor în spațiul aerian european și, pe de altă parte, la caracterul recurent al întârzierilor, cu o durată egală sau mai mare de trei ore, constatate la sosirea la destinația finală, care afectează astfel de zboruri și care sunt cauzate de legături ratate de pasagerii în cauză.

41 În această privință, este adevărat că obligația de despăgubire a pasagerilor zborurilor în cauză potrivit modalităților forfetare prevăzute la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 determină consecințe financiare certe pentru operatorii de transport aerian (a se vedea în acest sens Hotărârea Nelson și alții, citată anterior, punctul 76).

42 Cu toate acestea, este necesar să se sublinieze, pe de o parte, că aceste consecințe financiare nu pot fi considerate disproporționate în raport cu obiectivul privind înaltul nivel de protecție a pasagerilor aerieni (Hotărârea Nelson și alții, citată anterior, punctul 76) și, pe de altă parte, că amploarea reală a consecințelor financiare menționate este susceptibilă să fie atenuată în lumina următoarelor trei elemente.

43 Mai întâi, trebuie amintit că operatorii de transport aerian nu au obligația să plătească compensațiile respective 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 (Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rep., p. I-11061, punctul 34, și Hotărârea Nelson și alții, citată anterior, punctul 79).

44 În continuare, 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 (Hotărârea Nelson și alții, citată anterior, punctul 80).

45 Pe de altă parte, cuantumul compensației, stabilit la 250 de euro, la 400 de euro și la 600 de euro în funcție de distanța zborurilor respective, mai poate fi redus cu 50 %, conform articolului 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) din regulamentul respectiv, mai mică de patru ore (Hotărârile citate anterior Sturgeon și alții, punctul 63, și Nelson și alții, punctul 78).

46 În sfârșit și în orice caz, reiese din jurisprudență că importanța pe care o are obiectivul de protecție a consumatorilor, inclusiv, așadar, a pasagerilor aerieni, poate justifica consecințe economice negative, chiar considerabile, pentru anumiți operatori economici (Hotărârea Nelson și alții, citată anterior, punctul 81 și jurisprudența citată).

47 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare preliminară că articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie interpretat în sensul că este datorată o compensație, în temeiul articolului menționat, pasagerului unui zbor cu legătură directă care a avut, la plecare, o întârziere inferioară pragurilor stabilite la articolul 6 din regulamentul menționat, dar care a ajuns la destinația finală cu o întârziere egală sau mai mare de trei ore față de ora de sosire prevăzută, dat fiind că respectiva compensație nu este condiționată de existența unei întârzieri la plecare și, în consecință, de respectarea condițiilor prevăzute la articolul 6 menționat.

Cu privire la a doua întrebare

48 Având în vedere răspunsul pozitiv dat la prima întrebare, nu este necesar să se răspundă la a doua întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

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

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară:

Articolul 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 trebuie să fie interpretat în sensul că este datorată o compensație, în temeiul articolului menționat, pasagerului unui zbor cu legătură directă care a avut, la plecare, o întârziere inferioară pragurilor stabilite la articolul 6

din regulamentul menționat, dar care a ajuns la destinația finală cu o întârziere egală sau mai mare de trei ore față de ora de sosire prevăzută, dat fiind că respectiva compensație nu este condiționată de existența unei întârzieri la plecare și, în consecință, de respectarea condițiilor prevăzute la articolul 6 menționat.

Semnături