Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Marea Cameră)

23 octombrie 2012*

„Transport aerian — Regulamentul (CE) nr. 261/2004 — Articolele 5-7 — Convenția de la Montreal — Articolele 19 și 29 — Dreptul la compensație în caz de întârziere a zborului — Compatibilitate”

În cauzele conexate C-581/10 și C-629/10,

având ca obiect cereri de pronunțare a unor hotărâri preliminare formulate în temeiul articolului 267 TFUE de Amtsgericht Köln (Germania) și de High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court) (Regatul Unit), prin deciziile din 3 noiembrie 2010 și, respectiv, din 10 august 2010, primite de Curte la 13 și la 24 decembrie 2010, în procedurile

Emeka Nelson,

Bill Chinazo Nelson,

Brian Cheimezie Nelson

împotriva

Deutsche Lufthansa AG (C-581/10),

și

The Queen, la cererea:

TUI Travel plc,

British Airways plc,

easyJet Airline Company Ltd,

International Air Transport Association

împotriva

Civil Aviation Authority (C-629/10),

CURTEA (Marea Cameră),

compusă din domnul V. Skouris, președinte, domnul K. Lenaerts, vicepreședinte, domnii A. Tizzano, G. Arestis și J. Malenovský (raportor) și doamna M. Berger, președinți de cameră, domnii E. Juhász, A. Borg Barthet, J.-C. Bonichot și D. Šváby și doamna A. Prechal, judecători,

* Limbile de procedură: germana și engleza.

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: doamna A. Impellizzeri, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 20 martie 2012,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru Deutsche Lufthansa AG, de Ch. Giesecke, Rechtsanwalt;

— pentru TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd și International Air Transport Association, de L. Van den Hende, solicitor, și de D. Anderson, QC;

— pentru Civil Aviation Authority, de A. Shah, QC;

— pentru guvernul german, de T. Henze și de J. Kemper, în calitate de agenți;

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

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

— pentru guvernul polonez, de M. Szpunar, de K. Bożekowska-Zawisza și de M. Kamejsza, în calitate de agenți;

— pentru Parlamentul European, de L. G. Knudsen și de A. Troupiotis, în calitate de agenți;

— pentru Consiliul Uniunii Europene, de E. Karlsson și de A. De Elera, în calitate de agenți;

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

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 15 mai 2012,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererile de pronunțare a unor hotărâri preliminare privesc interpretarea și validitatea articolelor 5-7 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 Cererea din cauza C-581/10 a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Nelson și familia acestuia (denumiți în continuare, împreună, „membrii familiei Nelson”), pe de o parte, și compania aeriană Deutsche Lufthansa AG (denumită în continuare „Lufthansa”), pe de altă parte, cu privire la refuzul companiei menționate de a-i despăgubi pe acești pasageri care au ajuns la aeroportul de destinație cu o întârziere de 24 de ore față de ora de sosire prevăzută inițial.

3 Cererea din cauza C-629/10 a fost formulată în cadrul unui litigiu între TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd și International Air Transport Association (denumite în continuare, împreună, „TUI Travel și alții”), pe de o parte, și Civil Aviation Authority, pe de altă parte, cu privire la refuzul acesteia din urmă de a le garanta că nu va interpreta Regulamentul nr. 261/2004 în sensul că impune companiilor aeriene obligația de a despăgubi pasagerii în cazul întârzierii zborului.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

4 Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, 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, denumită în continuare „Convenția de la Montreal”).

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

6 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.”

7 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. Alineatul (5) al aceluiași articol prevede, în esență, că această limitare nu se aplică în cazul în care prejudiciul rezultă dintr-o acțiune sau dintr-o omisiune a transportatorului, a prepușilor sau a mandatarilor săi care acționează în exercițiul funcțiunii, făcută fie cu intenția de a provoca o pagubă, fie din imprudență, precum și conștient că ar putea rezulta un prejudiciu.

8 Articolul 29 din aceeași convenție, intitulat „Temeiul solicitării despăgubirilor”, are următorul cuprins:

„În transportul de pasageri, bagaje și mărfuri, orice acțiune în despăgubire, indiferent dacă se justifică prin prezenta convenție, prin contract, printr-o acțiune ilicită sau prin alte cauze, poate fi introdusă numai în conformitate cu condițiile și limitele de răspundere stabilite în prezenta convenție, fără a aduce atingere chestiunii referitoare la stabilirea persoanelor care au dreptul de a introduce acțiunea și a drepturilor acestora. În orice astfel de acțiune despăgubirile punitive, exemplare sau orice alte despăgubiri necompensatorii nu se vor putea recupera.”

Dreptul Uniunii

9 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) Ar trebui să se considere că există circumstanțe extraordinare în cazul în care impactul unei decizii de gestionare a traficului aerian asupra unei anumite aeronave dintr-o anumită zi cauzează o întârziere prelungită, o întârziere de o noapte sau anularea unuia sau mai multor zboruri ale aeronavei respective, în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile de către operatorul de transport aerian în cauză, în scopul evitării întârzierilor sau anulărilor."

10 Articolul 2 din regulamentul menționat, intitulat „Definiții", prevede:

„În înțelesul prezentului regulament:

[...]

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

11 Articolul 5 din regulamentul respectiv, 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;

[...]

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

[...]

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

[...]

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

[...]"

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

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

(a) timp de două ore, în cazul zborurilor de 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 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.”

13 Articolul 7 din acest regulament, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede:

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

(a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 [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 de transport aerian poate reduce cu 50 % compensația prevăzută la alineatul (1).

[...]”

14 Potrivit articolului 8 alineatul (1) din regulamentul respectiv:

„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.”

Acțiunile principale și întrebările preliminare

Cauza C-581/10

15 Membrii familiei Nelson au rezervat la Lufthansa bilete de avion pentru zborul Frankfurt am Main (Germania) – Lagos (Nigeria) din data de 27 iulie 2007 și pentru zborul retur LH 565 Lagos – Frankfurt am Main din data de 27 martie 2008. Ora de decolare prevăzută pentru acest zbor retur era 22.50. La 27 martie 2008, membrii familiei Nelson au ajuns la timp la aeroportul din Lagos. Cu toate acestea, zborul retur nu a avut loc la ora prevăzută, iar ei au fost cazați la un hotel. La 28 martie 2008, la ora 16.00, au fost preluați de la hotel și transportați la aeroport. Plecarea zborului LH 565 a avut loc în cele din urmă la 29 martie 2008, la ora 1.00, cu o aeronavă de înlocuire pe care Lufthansa a adus-o din Frankfurt am Main, având același număr de zbor și, în mare parte, aceiași pasageri. Avionul a aterizat la Frankfurt am Main la ora 7.10, cu o întârziere de peste 24 de ore față de ora de sosire prevăzută inițial.

16 În urma acestui zbor, membrii familiei Nelson au sesizat instanța de trimitere. Aceștia au solicitat în special obligarea Lufthansa la plata, pentru întârziere, a sumei de 600 de euro plus dobânzi către fiecare dintre ei, în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004.

17 În această privință, Lufthansa a arătat că, întrucât zborul a fost efectuat, nu poate fi vorba despre o anulare în sensul articolului 2 litera (l) din Regulamentul nr. 261/2004, ci ar fi vorba despre o întârziere pentru care regulamentul respectiv nu prevede dreptul la compensație.

18 Instanța de trimitere a suspendat judecata în așteptarea deciziei Curții în cauzele conexate în care s-a pronunțat Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, Rep., p. I-10923). Judecata a fost reluată în urma pronunțării acestei hotărâri.

19 Cu privire la hotărârea respectivă, Lufthansa a susținut, pe de o parte, că dreptul la compensație recunoscut de Curte în favoarea pasagerilor zborurilor întârziate nu este compatibil cu sistemul de despăgubiri prevăzut de Convenția de la Montreal. Pe de altă parte, aceasta a arătat că, în Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, Curtea și-a depășit limitele competenței.

20 În aceste condiții, Amtsgericht Köln a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Dreptul la compensație reglementat la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 reprezintă un drept la despăgubiri necompensatorii în sensul articolului 29 a doua teză din [Convenția de la Montreal]?

2) Care este raportul dintre dreptul la compensație întemeiat pe articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 de care se pot prevala, în aplicarea [Hotărârii Sturgeon și alții, citată anterior], pasagerii care ajung la destinația finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial, pe de o parte, și dreptul la despăgubiri pentru întârziere reglementat la articolul 19 din Convenția de la Montreal, ținând seama de excepțiile prevăzute la articolul 29 a doua teză din aceeași convenție referitoare la despăgubirile necompensatorii, pe de altă parte?

3) Cum se poate concilia criteriul de interpretare pe care se întemeiază Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, care permite o extindere a dreptului la compensație prevăzut la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 și la cazurile referitoare la întârziere, cu criteriul de interpretare a aceluiași regulament aplicat de Curte în Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, Rec., p. I-403)?”

Cauza C-629/10

21 TUI Travel plc este un grup internațional specializat în servicii de turism care cuprinde șapte companii aeriene, printre care și Thomson Airways din Regatul Unit. British Airways plc și easyJet Airlines Company Ltd sunt companii aeriene care operează zboruri internaționale regulate de pasageri.

22 International Air Transport Association este o entitate comercială internațională care reunește în jur de 230 de companii aeriene care reprezintă 93 % din traficul internațional regulat.

23 Civil Aviation Authority este autoritatea națională independentă de reglementare în domeniul aviației din Regatul Unit. Activitățile acesteia cuprind reglementarea economică, politica în domeniul spațiului aerian, reglementarea siguranței și protecția consumatorilor. Aceasta este responsabilă pentru punerea în aplicare a reglementării din domeniul aviației în Regatul Unit.

24 TUI Travel și alții au solicitat Civil Aviation Authority să confirme că nu va interpreta Regulamentul nr. 261/2004 în sensul că impune companiilor aeriene obligația de a-și despăgubi pasagerii în cazul întârzierii zborului acestora. Civil Aviation Authority a refuzat să admită această cerere, precizând că era obligată să respecte Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior.

25 În consecință, TUI Travel și alții au sesizat instanța de trimitere pentru a contesta punctul de vedere al Civil Aviation Authority.

26 Considerând că argumentele TUI Travel și alții nu erau lipsite de temei, High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court), a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Articolele 5-7 din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretate în sensul că impun plata compensației prevăzute la articolul 7 [din acest regulament] către pasagerii ale căror zboruri au făcut obiectul întârzierii în sensul articolului 6 [din regulamentul menționat] și, în caz afirmativ, în ce împrejurări?

2) În cazul unui răspuns negativ la întrebarea 1), articolele 5-7 din [Regulamentul nr. 261/2004] sunt nevalide, în totalitate sau în parte, pentru încălcarea principiului egalității de tratament?

3) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea 1), articolele 5-7 din [Regulamentul nr. 261/2004] sunt nevalide, în totalitate sau în parte, pentru

(a) incompatibilitate cu Convenția de la Montreal,

(b) încălcarea principiului proporționalității și/sau

(c) încălcarea principiului securității juridice?

4) În cazul unui răspuns afirmativ la întrebarea 1) și a unui răspuns negativ la întrebarea 3), care ar fi limitele în timp ale efectelor hotărârii pronunțate de Curte în prezenta cauză?

5) În cazul unui răspuns negativ la întrebarea 1), ce efecte ar trebui să aibă, eventual, [Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior] pentru perioada cuprinsă între 19 noiembrie 2009, data pronunțării respectivei hotărâri, și data la care Curtea va pronunța hotărârea preliminară în prezenta cauză?"

27 Prin Ordonanța președintelui Curții din data de 30 noiembrie 2011, cauzele C-581/10 și C-629/10 au fost conexate pentru buna desfășurare a procedurii orale și în vederea pronunțării hotărârii.

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare din cauza C-629/10, și anume existența dreptului la compensație potrivit Regulamentului nr. 261/2004 în cazul întârzierii zborului și condițiile în care este datorată această compensație

28 Prin intermediul primei întrebări din cauza C-629/10, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă și, în caz afirmativ, în ce condiții pasagerii zborurilor întârziate beneficiază de dreptul la compensație potrivit Regulamentului nr. 261/2004.

29 În această privință, trebuie menționat că nici articolul 7 din acest regulament, nici altă dispoziție a acestuia nu prevăd expres un astfel de drept.

30 În aceste condiții, reiese din articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004 că, în condițiile prevăzute de dispoziția respectivă, au dreptul la o compensație forfetară pasagerii al căror zbor este anulat fără să fi fost avertizați în prealabil sau cei care sunt informați cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și cărora operatorul de transport aerian nu le-a putut propune să fie redirecționați cu un zbor care să plece cu cel mult o oră mai devreme decât ora de plecare prevăzută și care să ajungă la destinația lor finală cu mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută (a se vedea Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, punctul 57).

31 Astfel, articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din regulamentul menționat oferă operatorului de transport aerian o anumită marjă de manevră pentru a propune pasagerului unui zbor anulat *in extremis* să fie redirecționat, fără a trebui să îl despăgubească. În conformitate cu această dispoziție, operatorul de transport are posibilitatea de a-i propune o redirecționare a cărei durată va fi mai mare decât durata zborului anulat. Cu toate acestea, chiar dacă operatorul de transport utilizează pe deplin cele două posibilități pe care i le acordă dispoziția respectivă, și anume aceea care îi permite să devanseze momentul de plecare a zborului pasagerului respectiv cu o oră și să amâne sosirea cu mai puțin de două ore, în orice caz, durata totală a redirecționării propuse nu trebuie să fie egală cu sau mai mare de trei ore față de durata prevăzută pentru zborul anulat. Dincolo de această limită, pasagerul în cauză va fi în mod necesar despăgubit.

32 În schimb, nicio dispoziție din acest regulament nu acordă în mod explicit o compensație forfetară pasagerilor care află *in extremis* înaintea zborului sau chiar pe parcursul zborului că acesta va avea o întârziere prelungită și că vor ajunge la destinația finală cu trei sau mai multe ore după ora de sosire prevăzută inițial.

33 În această privință, trebuie amintit că principiul egalității de tratament impune ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv (Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, punctul 48 și jurisprudența citată).

34 Or, pasagerii zborurilor întârziate și cei ai zborurilor anulate trebuie considerați ca fiind în situații comparabile în ceea ce privește compensația prevăzută de Regulamentul nr. 261/2004, întrucât acești pasageri suportă o neplăcere similară, și anume, o pierdere de timp egală cu sau mai mare de trei ore față de planificarea inițială a zborului (a se vedea Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, punctul 54).

35 În plus, pasagerii dintr-o categorie sau din cealaltă sunt practic lipsiți de posibilitatea de a-și reorganiza în mod liber călătoria, fiind confruntați fie cu un incident grav în efectuarea zborului lor iminent sau deja în curs, fie cu anularea unui astfel de zbor care determină, dacă este cazul, o ofertă de redirecționare. Astfel, deși, dintr-un motiv sau din altul, aceștia sunt absolut obligați să ajungă la destinația finală la un anumit moment, ei nu pot evita în niciun mod pierderea de timp inerentă noii situații, nedispunând în această privință de nicio posibilitate de manevră.

36 Aceste considerații se coroborează de altfel cu considerentul (3) *in fine* al Regulamentului nr. 261/2004, care – menționând, printre altele, numărul excesiv de ridicat de pasageri afectați de anulări fără o avertizare prealabilă și de întârzieri prelungite –, pune în evidență în mod implicit echivalența neplăcerilor suferite de cele două categorii de pasageri.

37 În aceste condiții și ținând seama de faptul că scopul urmărit de Regulamentul nr. 261/2004 este acela de a consolida protecția tuturor pasagerilor aerieni, pasagerii zborurilor care au întârzieri de trei sau mai multe ore nu pot fi tratați diferit în raport cu cei care beneficiază de compensații în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din acest regulament, o astfel de diferență de tratament între cele două categorii nefiind justificată în mod obiectiv prin prisma obiectivelor urmărite de acest regulament (a se vedea Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, punctele 59 și 60).

38 Or, pentru a atenua această inegalitate, trebuie ca Regulamentul nr. 261/2004 să fie interpretat în sensul că pasagerii zborurilor care au o întârziere prelungită pot beneficia de aceeași compensație ca și pasagerii zborurilor anulate, și anume, compensația prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din acest regulament (a se vedea Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, punctul 61).

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

40 Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se răspundă la prima întrebare din cauza C-629/10 că articolele 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că pasagerii zborurilor întârziate beneficiază de dreptul la compensație potrivit acestui regulament în cazul în care suferă, ca urmare a unor astfel de zboruri, o pierdere de timp egală cu sau mai mare de trei ore, mai precis atunci când ajung la destinația finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de

operatorul de transport aerian. Cu toate acestea, o astfel de întârziere nu conferă dreptul la compensație în favoarea pasagerilor dacă operatorul de transport aerian poate face dovada că întârzierea prelungită este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile, cu alte cuvinte împrejurări care scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian.

Cu privire la prima și la a doua întrebare din cauza C-581/10, precum și cu privire la a treia întrebare litera (a) din cauza C-629/10, și anume validitatea articolelor 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004 prin prisma Convenției de la Montreal

41 Prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări din cauza C-581/10, precum și prin intermediul celei de a treia întrebări litera (a) din cauza C-629/10, instanțele de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolele 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004 sunt valide prin prisma articolului 29 a doua teză din Convenția de la Montreal, în cazul în care sunt interpretate în sensul că pasagerii zborurilor întârziate, care ajung la destinația finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian, dispun de dreptul la compensație în temeiul acestui regulament.

42 Lufthansa, TUI Travel și alții, precum și guvernul german și guvernul Regatului Unit susțin că, dacă regulamentul respectiv ar acorda un drept la compensație pasagerilor zborurilor întârziate, acesta ar fi contrar însuși modului de redactare a articolului 29 a doua teză din Convenția de la Montreal, care prevede o acțiune în despăgubire, în special în cazul prejudiciilor cauzate de întârzierea în transportul aerian, și stabilește cu privire la principiul despăgubirii acestor pasageri condiții și limite precise pe care dispozițiile relevante ale Regulamentului nr. 261/2004 nu le îndeplinesc.

43 În schimb, Lufthansa, TUI Travel și alții, precum și guvernele menționate nu contestă în niciun mod faptul că dreptul la compensație potrivit Regulamentului nr. 261/2004 este compatibil cu articolul 29 a doua teză din Convenția de la Montreal în ceea ce privește pasagerii zborurilor anulate și pasagerii cărora le-a fost refuzată îmbarcarea.

44 Totuși, în această privință, reiese în special din articolul 8 alineatul (1) litera (b) coroborat cu articolul 7 alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004 că un refuz la îmbarcare cu redirecționare sau o anulare a zborului cu redirecționare poate determina, pe de o parte, o întârziere în transportul aerian de pasageri și, pe de altă parte, o compensație pentru pasagerii afectați de o astfel de întârziere.

45 Astfel, prin argumentele prezentate, Lufthansa, TUI Travel și alții, precum și guvernele respective repun indirect în discuție chiar dreptul la compensație, astfel cum este prevăzut de Regulamentul nr. 261/2004, și, în definitiv, compatibilitatea articolelor 5-7 din acest regulament cu Convenția de la Montreal.

46 Or, la punctul 45 din Hotărârea IATA et ELFAA, citată anterior, Curtea a reținut că nu rezultă nici din articolele 19, 22 și 29 din Convenția de la Montreal, nici dintr-o altă dispoziție a acestei convenții că autorii acesteia din urmă ar fi intenționat să excludă operatorii de transport aerian de la orice formă de intervenție în afara celor prevăzute de aceste dispoziții, în special de la cele care ar putea fi avute în vedere de autoritățile publice pentru a repara, în mod standardizat și imediat, prejudiciile constituite de neplăcerile cauzate de întârzierile în transportul aerian de pasageri, fără ca aceștia să fie obligați să suporte inconvenientele inerente introducerii unor acțiuni în despăgubire la instanțe.

47 Chiar dacă obiectul întrebărilor preliminare referitoare la compatibilitatea cu Convenția de la Montreal se limita la măsurile standardizate și imediate de asistență și de deservire prevăzute la articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004, Curtea nu a exclus ca alte măsuri, cum ar fi compensația prevăzută la articolul 7 din regulamentul menționat, să se poată situa în afara domeniului de aplicare al Convenției de la Montreal.

48 Această din urmă măsură a fost examinată în mod concret în Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, în care Curtea a precizat, pe de o parte, că pierderea de timp constituie o neplăcere prevăzută de Regulamentul nr. 261/2004, ca și celelalte neplăceri care trebuie remediate prin măsurile prevăzute de acest regulament. Pe de altă parte, Curtea a constatat că această neplăcere trebuie remediată printr-o compensație acordată în temeiul acestui regulament pasagerilor afectați (a se vedea în acest sens Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, punctele 52 și 61).

49 În această privință, trebuie precizat că, precum neplăcerile evocate în Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, o pierdere de timp nu poate fi calificată drept „prejudiciu rezultat dintr-o întârziere” în sensul articolului 19 din Convenția de la Montreal și, din acest motiv, ea se situează în afara domeniului de aplicare al articolului 29 din Convenția de la Montreal.

50 Astfel, articolul 19 din această convenție presupune, în special, că prejudiciul ia naștere ca urmare a unei întârzieri, că există o legătură de cauzalitate între întârziere și prejudiciu și că prejudiciul este individualizat în funcție de diversele daune pe care le suferă diferiți pasageri.

51 Or, mai întâi, o pierdere de timp nu constituie un prejudiciu cauzat ca urmare a unei întârzieri, ci constituie o neplăcere, ca și alte neplăceri inerente situațiilor de refuz la îmbarcare, de anulare a zborului și de întârziere prelungită și care însoțesc aceste situații, cum ar fi lipsa confortului sau faptul de a fi lipsit temporar de mijloacele de comunicare disponibile în mod normal.

52 Apoi, pierderea de timp este resimțită în mod identic de toți pasagerii zborurilor întârziate și, în consecință, este posibilă remedierea acesteia printr-o măsură standardizată, fără să fie necesară vreo apreciere cu privire la situația individuală a fiecărui pasager afectat. Așadar, o astfel de măsură se poate aplica imediat.

53 În sfârșit, nu există în mod necesar o legătură de cauzalitate între întârzierea efectivă, pe de o parte, și pierderea de timp considerată relevantă pentru dovedirea existenței dreptului la compensație potrivit Regulamentului nr. 261/2004 sau pentru calcularea cuantumului acesteia din urmă, pe de altă parte.

54 Astfel, obligația specială privind compensația, prevăzută de Regulamentul nr. 261/2004, nu rezultă din orice întârziere efectivă, ci rezultă numai din întârzierea care determină o pierdere de timp egală cu sau mai mare de trei ore față de ora de sosire prevăzută inițial. Pe de altă parte, în timp ce durata întârzierii constituie în mod normal un factor care amplifică probabilitatea unor prejudicii mai importante, compensația forfetară acordată în temeiul regulamentului respectiv rămâne, în această privință, neschimbată, durata întârzierii efective după trei ore nefiind luată în considerare pentru calcularea cuantumului compensației datorate în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004.

55 În aceste condiții, pierderea de timp inerentă unei întârzieri a zborului, care constituie o neplăcere în sensul Regulamentului nr. 261/2004 și care nu poate fi calificată drept „prejudiciu rezultat dintr-o întârziere” în sensul articolului 19 din Convenția de la Montreal, nu poate face parte din domeniul de aplicare al articolului 29 din convenția menționată.

56 În consecință, obligația care decurge din Regulamentul nr. 261/2004 și care urmărește despăgubirea pasagerilor zborurilor care au întârzieri prelungite se dovedește compatibilă cu articolul 29 din Convenția de la Montreal.

57 În plus, trebuie să se constate că obligația de compensație care rezultă din Regulamentul nr. 261/2004 este complementară articolului 29 din Convenția de la Montreal, întrucât este anterioară dispoziției din acest articol (a se vedea în acest sens Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, punctul 46).

58 Rezultă de aici că această obligație de compensație nu se opune *per se* ca pasagerii vizați, în cazul în care aceeași întârziere le-ar provoca, în plus, prejudicii individuale care conferă dreptul la despăgubire, să poată introduce, pe de altă parte, acțiuni prin care să solicite, cu titlu de reparație individualizată, despăgubiri în condițiile prevăzute de Convenția de la Montreal (a se vedea în acest sens Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, punctele 44 și 47).

59 În această privință, Curtea a constatat, cu ocazia interpretării articolului 12 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Compensații suplimentare", că acest articol are scopul de a completa aplicarea măsurilor prevăzute de acest regulament, astfel încât pasagerii să fie compensați pentru întregul prejudiciu pe care l-au suferit din cauza nerespectării de către operatorul de transport aerian a obligațiilor sale contractuale. Astfel, această dispoziție permite instanței naționale să oblige operatorul de transport aerian la compensarea prejudiciului care rezultă, în ceea ce îi privește pe pasageri, din neexecutarea contractului de transport aerian pe baza unui temei juridic distinct de Regulamentul nr. 261/2004, cu alte cuvinte, printre altele, în condițiile prevăzute de Convenția de la Montreal sau de dreptul național (Hotărârea din 13 octombrie 2011, Sousa Rodríguez și alții, C-83/10, Rep., p. I-9469, punctul 38).

60 Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se constate că examinarea primei și a celei de a doua întrebări din cauza C-581/10, precum și examinarea celei de a treia întrebări litera (a) din cauza C-629/10 nu a identificat niciun element de natură să afecteze validitatea articolelor 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004.

Cu privire la a treia întrebare din cauza C-581/10 și la a treia întrebare litera (c) din cauza C-629/10, și anume validitatea articolelor 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004 prin prisma principiului securității juridice

61 Prin intermediul celei de a treia întrebări din cauza C-581/10 și al celei de a treia întrebări litera (c) din cauza C-629/10, instanțele de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolele 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004, astfel cum au fost interpretate prin Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, sunt valide prin prisma principiului securității juridice.

62 TUI Travel și alții, precum și guvernul Regatului Unit susțin că a interpreta Regulamentul nr. 261/2004 în sensul că ar impune o obligație de compensație pentru pasagerii zborurilor întârziate ar fi contrar acestui principiu. Această interpretare ar fi incompatibilă, pe de o parte, cu Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, din care s-ar deduce că nu există nicio obligație de a plăti compensații în astfel de ipoteze. Pe de altă parte, aceasta ar încălca intenția legiuitorului Uniunii, precum și redactarea clară a acestui regulament, din care ar reieși că o compensație nu trebuie plătită decât în cazul refuzului la îmbarcare sau al anulării zborurilor.

63 Această argumentație trebuie înlăturată având în vedere constatările enunțate anterior în prezenta hotărâre.

64 În special, în ceea ce privește, mai întâi, raportul dintre Hotărârile citate anterior, IATA și ELFAA și Sturgeon și alții, reiese din cuprinsul punctelor 46-48 din prezenta hotărâre că nu există nicio discrepanță între cele două hotărâri, întrucât a doua aplică principiile enunțate în prima.

65 Apoi, din cuprinsul punctelor 30-39 din prezenta hotărâre rezultă că interpretarea Regulamentului nr. 261/2004 care impune o obligație de compensație pentru întârzierile prelungite ale zborurilor nu încalcă voința legiuitorului Uniunii.

66 În sfârșit, în ceea ce privește claritatea obligațiilor impuse operatorilor de transport aerian, trebuie amintit că principiul securității juridice impune ca justițiabilii să își poată cunoaște fără ambiguitate drepturile și obligațiile și să poată acționa în consecință (a se vedea Hotărârea din 9 iulie 1981,

Gondrand și Garancini, 169/80, Rec., p. 1931, punctul 17, Hotărârea din 13 februarie 1996, Van Es Douane Agenten, C-143/93, Rec., p. I-431, punctul 27, precum și Hotărârea din 14 aprilie 2005, Belgia/Comisia, C-110/03, Rec., p. I-2801, punctul 30).

67 Or, având în vedere cerințele care decurg din principiul egalității de tratament, operatorii de transport aerian nu pot invoca principiul securității juridice pentru a pretinde că obligația de a despăgubi pasagerii pe care le-o impune Regulamentul nr. 261/2004, până la concurența sumelor pe care le prevede acesta, în caz de întârziere a zborului, ar încălca acest din urmă principiu.

68 În plus, astfel cum a menționat avocatul general la punctul 46 din concluzii, după pronunțarea Hotărârii Sturgeon și alții, citată anterior, pasagerii ale căror zboruri au întârziat și operatorii de transport aerian puteau cunoaște fără echivoc din ce moment primii pot solicita plata unei compensații, iar ceilalți sunt obligați să plătească această compensație, instituirea unei limite temporale clare permițând totodată evitarea situației în care instanțele naționale ar aprecia în mod diferit noțiunea de întârziere prelungită, ceea ce ar conduce, eventual, la insecuritate juridică.

69 În consecință, trebuie să se constate că examinarea celei de a treia întrebări din cauza C-581/10 și a celei de a treia întrebări litera (c) din cauza C-629/10 nu a identificat niciun element de natură să afecteze validitatea articolelor 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004.

Cu privire la a treia întrebare litera (b) din cauza C-629/10, și anume principiul proporționalității

70 Prin intermediul celei de a treia întrebări litera (b) din cauza C-629/10, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolele 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004 sunt valide în raport cu principiul proporționalității atunci când sunt interpretate în sensul că pasagerii al căror zbor a întârziat dispun de dreptul la compensație în temeiul acestui regulament.

71 Principiul proporționalității, care se numără printre principiile generale ale dreptului Uniunii, impune ca actele instituțiilor Uniunii Europene să nu depășească limitele a ceea ce este adecvat și necesar pentru realizarea obiectivelor legitime urmărite de reglementarea în cauză, fiind stabilit că, atunci când este posibilă alegerea dintre mai multe măsuri adecvate, trebuie să se recurgă la cea mai puțin constrângătoare și că inconvenientele cauzate nu trebuie să fie disproporționate în raport cu scopurile vizate (Hotărârea din 12 martie 2002, Omega Air și alții, C-27/00 și C-122/00, Rec., p. I-2569, punctul 62, precum și Hotărârea din 12 ianuarie 2006, Agrarproduktion Staebelow, C-504/04, Rec., p. I-679, punctul 35).

72 În speță, trebuie amintit că Regulamentul nr. 261/2004 urmărește asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni, indiferent dacă se află într-o situație de refuz la îmbarcare, de anulare sau de întârziere prelungită a zborurilor, întrucât toți sunt victime ale unor dificultăți și neplăceri grave similare care au legătură cu transportul aerian (a se vedea Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, punctul 44).

73 TUI Travel și alții, precum și guvernul Regatului Unit susțin că, dacă Regulamentul nr. 261/2004 este interpretat în sensul că prevede plata unei compensații în favoarea pasagerilor în cazul întârzierii zborului acestora, o astfel de interpretare ar fi disproporționată în raport cu obiectivele urmărite de acest regulament, întrucât ar determina suportarea de către operatorii de transport aerian a unei sarcini financiare excesive. În plus, aceasta ar avea și un efect disproporționat asupra pasagerilor, întrucât ar exista riscul ca operatorii de transport să transfere costul financiar al obligației menționate asupra tarifelor practicate, precum și să reducă numărul zborurilor pe distanțe scurte și serviciile pentru destinații îndepărtate.

74 Cu toate acestea, trebuie amintit de la bun început în această privință că compensația forfetară prevăzută la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 permite remedierea unei pierderi de timp suferite de pasageri fără ca aceștia din urmă să fie obligați să demonstreze că au suferit un prejudiciu individualizat. Această măsură permite astfel să se garanteze un înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni, astfel cum este urmărit de acest regulament.

75 Ca urmare a caracterului ireversibil, obiectiv și ușor cuantificabil al pierderii de timp suferite (a se vedea în special Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, punctul 52), măsura care constă în a acorda tuturor pasagerilor afectați de această neplăcere o compensație pecuniară imediată și forfetară se dovedește a fi deosebit de adecvată.

76 Desigur, este adevărat că această compensație determină consecințe financiare certe pentru operatorii de transport aerian. Totuși, acestea nu pot fi considerate disproporționate în raport cu obiectivul privind înaltul nivel de protecție a pasagerilor aerieni.

77 Astfel, mai întâi, obligația de compensație care rezultă din articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 nu vizează toate întârzierile, ci numai întârzierile prelungite.

78 Apoi, cuantumul compensației, stabilit la 250, la 400 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 (Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, punctul 63).

79 În plus, 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 (a se vedea Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, punctul 67).

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

81 De altfel, reiese din jurisprudență că importanța pe care o are obiectivul de protecție a consumatorilor, inclusiv a pasagerilor aerieni, poate justifica consecințe economice negative, chiar considerabile, pentru anumiți operatori economici (a se vedea în acest sens Hotărârea din 8 iunie 2010, Vodafone și alții, C-58/08, Rep., p. I-4999, punctele 53 și 69).

82 Trebuie adăugat că, după cum a menționat avocatul general la punctul 60 din concluzii, potrivit datelor furnizate Curții privind frecvența întârzierilor prelungite și costurile compensației respective pentru companiile aeriene, zborurile a căror întârziere conferă dreptul la compensația prevăzută de Regulamentul nr. 261/2004 reprezintă mai puțin de 0,15 %.

83 În sfârșit, nu a fost prezentat Curții niciun element concret care să permită să se constate că plata unei compensații în cazul întârzierilor prelungite ar determina o creștere a tarifelor sau o reducere a numărului de zboruri pe distanțe scurte și a serviciilor pentru destinații îndepărtate.

84 În consecință, trebuie să se constate că examinarea celei de a treia întrebări litera (b) din cauza C-629/10 nu a identificat niciun element de natură să afecteze validitatea articolelor 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004.

Cu privire la a doua și la a cincea întrebare din cauza C-629/10

85 Întrucât aceste întrebări sunt adresate în ipoteza unui răspuns negativ la prima întrebare formulată în cauza C-629/10, nu este necesar să se răspundă la acestea.

Cu privire la a patra întrebare din cauza C-629/10 referitoare la efectele în timp ale prezentei hotărâri

86 Prin intermediul celei de a patra întrebări din cauza C-629/10, instanța de trimitere solicită să se determine care sunt efectele în timp ale prezentei hotărâri în ceea ce privește dreptul la compensație pentru pasagerii al căror zbor a întârziat trei sau mai multe ore față de ora de sosire prevăzută inițial.

87 TUI Travel și alții susțin că în cazul în care Curtea răspunde în sens afirmativ la prima întrebare și în sens negativ la a treia întrebare, trebuie să limiteze efectul în timp al prezentei hotărâri astfel încât articolele 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004 să nu poată fi invocate ca temei pentru cererile de compensație ale pasagerilor privind zboruri care au întârziat anterior prezentei hotărâri, cu excepția pasagerilor care, la data hotărârii, introduseseră deja acțiune în vederea obținerii acestei compensații. Astfel, în pofida Hotărârii Sturgeon și alții, citată anterior, companiile aeriene și ceilalți operatori vizați ar putea să concluzioneze în mod rezonabil la ora actuală că articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 nu se aplică pasagerilor al căror zbor a întârziat, întrucât această hotărâre ar fi contrară redactării clare a acestui regulament, precum și Hotărârii IATA și ELFAA, citată anterior.

88 În această privință, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, interpretarea unei norme de drept al Uniunii făcută de Curte în exercitarea competenței pe care i-o conferă articolul 267 TFUE lămurește și precizează semnificația și câmpul de aplicare ale acestei norme, astfel cum trebuie sau ar fi trebuit să fie înțeleasă și aplicată de la intrarea sa în vigoare. Rezultă că norma astfel interpretată poate și trebuie să fie aplicată de instanță chiar și raporturilor juridice născute și constituite înainte de hotărârea asupra cererii de interpretare dacă sunt reunite și condițiile care permit supunerea litigiului privind aplicarea normei respective instanțelor competente (a se vedea în special Hotărârea din 3 octombrie 2002, Barreira Pérez, C-347/00, Rec., p. I-8191, punctul 44, precum și Hotărârea din 17 februarie 2005, Linneweber și Akritidis, C-453/02 și C-462/02, Rec., p. I-1131, punctul 41).

89 Curtea poate numai în mod excepțional, în aplicarea principiului general al securității juridice, inerent ordinii juridice a Uniunii, să considere necesar să limiteze posibilitatea oricărei persoane interesate de a invoca o dispoziție pe care a interpretat-o în scopul de a contesta raporturi juridice stabilite cu bună-credință (a se vedea în special Hotărârea din 23 mai 2000, Buchner și alții, C-104/98, Rec., p. I-3625, punctul 39, precum și Hotărârea Linneweber și Akritidis, citată anterior, punctul 42).

90 În acest cadru, revine totuși Curții sarcina de a stabili un moment unic de la care va produce efecte interpretarea pe care a dat-o unei dispoziții de drept al Uniunii.

91 În această privință, Curtea a statuat deja că o limitare în timp a efectelor unei astfel de interpretări nu poate fi admisă decât în hotărârea care se pronunță asupra interpretării solicitate. Acest principiu garantează egalitatea de tratament a statelor membre și a altor justițiabili în fața acestui drept și îndeplinește astfel cerințele care decurg din principiul securității juridice (Hotărârea din 6 martie 2007, Meilicke și alții, C-292/04, Rep., p. I-1835, punctul 37).

92 Interpretarea solicitată de High Court of Justice (England & Wales), Queen's Bench Division (Administrative Court), din cauza C-629/10 privește dreptul la compensație potrivit Regulamentului nr. 261/2004 care este datorată pasagerilor aerieni atunci când aceștia suferă, ca urmare a întârzierii

zborului, o pierdere de timp egală cu sau mai mare de trei ore, mai precis atunci când ajung la destinația finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian. În această privință, reiese deja din cuprinsul punctului 61 din Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, că pasagerii aerieni dispun de un astfel de drept.

93 Or, trebuie să se constate că, în această din urmă hotărâre, Curtea nu a limitat în timp efectele interpretării Regulamentului nr. 261/2004 privind dreptul la compensație evocat la punctul anterior.

94 Prin urmare, nu este necesar să fie limitate în timp efectele prezentei hotărâri.

Cu privire la cheltuielile de judecată

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

Pentru aceste motive, Curtea (Marea Cameră) declară:

1) Articolele 5-7 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 interpretate în sensul că pasagerii zborurilor întârziate beneficiază de dreptul la compensație potrivit acestui regulament în cazul în care suferă, ca urmare a unor astfel de zboruri, o pierdere de timp egală cu sau mai mare de trei ore, mai precis atunci când ajung la destinația finală cu trei ore sau mai mult după ora de sosire prevăzută inițial de operatorul de transport aerian. Cu toate acestea, o astfel de întârziere nu conferă dreptul la compensație în favoarea pasagerilor dacă operatorul de transport aerian poate face dovada că întârzierea prelungită este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile, cu alte cuvinte împrejurări care scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian.

2) Examinarea întrebărilor preliminare nu a identificat niciun element de natură să afecteze validitatea articolelor 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004.

Semnături