HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

13 octombrie 2011 *

În cauza C-83/10,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Spania), prin decizia din 1 februarie 2010, primită de Curte la 11 februarie 2010, în procedura

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Limba de procedură: spaniola.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

împotriva

Air France SA,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte de cameră, domnul J. Malenovský (raportor), doamna R. Silva de Lapuerta, domnii E. Juhász și D. Šváby, judecători,

avocat general: doamna E. Sharpston,
grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru doamna Sousa Rodríguez, domnii López Sousa, Puga Lueiro, Rodríguez González, doamna Pato Barreiro, domnul López Alonso și doamna Pato Rodríguez, de J. Portela Leiros, Procurador de los Tribunales, asistat de J. González Pérez, abogado;

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

— pentru guvernul italian, de doamna G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de doamna M. Russo, avvocato dello Stato;

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

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

— pentru Comisia Europeană, de doamna L. Lozano Palacios și de domnul K. Simonsson, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 28 iunie 2011,

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 2 litera (l) și a articolului 12 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 șapte pasageri, pe de o parte, și Air France SA (denumită în continuare „Air France”), pe de altă parte, privind compensarea prejudiciului pe care acești pasageri consideră că l-au suferit în urma întârzierilor prelungite și a neplăcerilor create de problemele tehnice survenite la aeronava acestei companii aeriene cu ocazia unui zbor între Paris (Franța) și Vigo (Spania).

Cadrul juridic

Dreptul internațional

3 Comunitatea Europeană a participat la Conferința diplomatică internațională de drept aerian care a avut loc la Montréal în perioada 10-28 mai 1999 și care s-a încheiat, la 28 mai 1999, cu adoptarea Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (denumită în continuare „Convenția de la Montréal”) și a semnat această convenție la data de 9 decembrie 1999.

4 La 5 aprilie 2001, Consiliul Uniunii Europene a adoptat Decizia 2001/539/CE privind încheierea de către Comunitatea Europeană a Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montréal) (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112). Această convenție a intrat în vigoare în ceea ce privește Uniunea Europeană la 28 iunie 2004.

5 Articolul 19 din Convenția de la Montréal, intitulat „Întârziere”, care figurează în capitolul III din această convenție, intitulat „Răspunderea transportatorului și limitele compensării daunelor”, 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 Alineatul (1) al articolului 22 din convenția menționată, intitulat „Limitele răspunderii cu privire la întârzieri, bagaje și mărfuri”, din cuprinsul aceluiași capitol III, prevede:

„În cazul prejudiciilor cauzate datorită întârzierii în transportul persoanelor, astfel cum s-a specificat la articolul 19, răspunderea transportatorului pentru fiecare pasager este limitată la suma de 4 150 DST pentru fiecare pasager.”

7 Articolul 29 din Convenția de la Montréal, intitulat „Temeiul solicitării despăgubirilor”, prevede:

„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 [...]”

Dreptul Uniunii

Regulamentul (CE) nr. 2027/97

8 Articolul 1 din Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (JO L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 (JO L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146, denumit în continuare „Regulamentul nr. 2027/97”), prevede:

„Prezentul regulament pune în aplicare dispozițiile relevante ale Convenției de la Montréal […]”

9 Articolul 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2027/97 prevede:

„Răspunderea unui operator de transport aerian comunitar cu privire la pasageri și bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montréal privind o astfel de răspundere.”

Regulamentul nr. 261/2004

10 Considerentele (10) și (17) ale Regulamentului nr. 261/2004 prevăd:

„(10) Pasagerii cărora li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor ar trebui să aibă posibilitatea fie de a-și anula zborul, cu rambursarea costului biletelor sau să-și poată continua zborul în condiții satisfăcătoare și să beneficieze de servicii corespunzătoare pe durata așteptării unui zbor următor.

[...]

(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."

11 Articolul 1 alineatul (1) din acest regulament, intitulat „Obiectul", prevede:

„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."

12 Articolul 2 litera (l) din regulamentul menționat prevede, sub titlul „Definiții”:

„În înțelesul prezentului regulament:

[...]

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

13 Articolul 5 alineatele (1)-(3) din același regulament, 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) 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 [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."

14 Articolul 6 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Întârzierea zborului”, prevede:

„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, 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 [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).”

15 Articolul 7 alineatul (1) 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;

[…]”

16 Articolul 8 din regulamentul menționat, 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, 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.

[...]

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

17 Articolul 9 alineatele (1) și (2) din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la deservire", prevede:

„(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 [sau] de a trimite gratuit [două] mesaje prin telex, fax sau e-mail."

18 Articolul 12 alineatul (1) din acest regulament prevede, sub titlul „Compensații suplimentare":

„Prezentul regulament se aplică fără a se aduce atingere drepturilor pasagerilor la o compensație suplimentară. Compensația acordată în conformitate cu prezentul regulament poate fi scăzută din această compensație."

Acțiunea principală și întrebările preliminare

19 Reclamanții din acțiunea principală au încheiat cu Air France un contract de transport aerian pentru a fi transportați de la Paris (Franța) la Vigo (Spania) cu zborul 5578 al companiei menționate. Acest zbor era programat pentru 25 septembrie 2008, cu plecare de la aeroportul Paris-Charles de Gaulle la ora 19.40.

20 La câteva minute după decolarea aeronavei la ora programată, pilotul a decis să se întoarcă la punctul de plecare, și anume aeroportul Paris-Charles de Gaulle, din cauza unei probleme tehnice survenite la aeronavă. În dosarul acțiunii principale nu există niciun indiciu care să arate că, după întoarcerea la aeroportul de origine, aeronava ar fi redecolat și ar fi ajuns, cu întârziere, la destinație.

21 Trei dintre pasagerii zborului în cauză au fost invitați să ia un zbor cu plecare a doua zi, 26 septembrie 2008, la ora 7.05, de la aeroportul Paris-Orly, cu destinația Porto (Portugalia), de unde au ajuns la Vigo cu taxiul. Unui alt călător i s-a oferit, în aceeași zi, un zbor de la Paris la Vigo, via Bilbao. În ceea ce îi privește pe ceilalți pasageri, Air France i-a plasat pe un zbor Paris-Vigo, cu decolare de asemenea la 26 septembrie 2008, la aceeași oră cu cel care a suferit avaria (19.40). Cu excepția unuia dintre acești pasageri, niciun pasager al zborului din ziua precedentă nu a fost cazat pe cheltuiala Air France și nu a beneficiat de vreo asistență din partea acestei companii aeriene.

22 Șapte pasageri ai zborului 5578, și anume reclamanții din acțiunea principală, au formulat o acțiune în despăgubire împotriva Air France, la Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Tribunalul Comercial, Pontevedra), pentru neexecutarea contractului de transport aerian.

23 Reclamanții din acțiunea principală solicită compensația vizată la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, în suma fixă de 250 de euro fiecare, astfel cum este prevăzută de această dispoziție. În plus, unul dintre reclamanți solicită rambursarea cheltuielilor pe care a trebuit să le efectueze pentru transferul său cu taxiul, de la aeroportul din Porto până la Vigo. Un alt reclamant solicită rambursarea cheltuielilor pentru mesele luate la aeroportul din Paris, precum și a celor legate de ziua suplimentară, față de cea prevăzută inițial, de supraveghere a câinelui său. În sfârșit, toți reclamanții solicită obligarea Air France la plata unei sume suplimentare cu titlu de despăgubire pentru prejudiciul moral pe care consideră că l-au suferit.

24 În aceste condiții, Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Noțiunea «anulare», definită la articolul 2 litera (l) [din Regulamentul nr. 261/2004] trebuie să fie interpretată în sensul că vizează în exclusivitate absența plecării zborului potrivit programării sau aceasta trebuie să fie interpretată în sensul că vizează și orice situație în care un zbor cu rezervare a decolat, însă nu a ajuns la destinație, inclusiv situația de întoarcere forțată la aeroportul de plecare din motive tehnice?

2) Noțiunea «compensații suplimentare», prevăzută la articolul 12 din regulamentul menționat, trebuie să fie interpretată în sensul că permite instanței naționale să acorde, în caz de anulare, despăgubiri care să acopere și prejudiciul moral care rezultă din neexecutarea contractului de transport aerian în conformitate cu criteriile stabilite de dreptul național și de jurisprudența națională în materie de neexecutare a contractelor sau, dimpotrivă, în sensul că această compensație se raportează numai la cheltuielile efectuate de pasageri care sunt justificate în mod corespunzător și care nu sunt acoperite în mod suficient de operatorul de transportat aerian în conformitate cu dispozițiile articolelor 8 și 9 din

[Regulamentul nr. 261/2004], fără ca aceste dispoziții să fi fost invocate, sau, în sfârșit, în sensul că aceste două noțiuni de compensații suplimentare sunt compatibile între ele?"

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

25 În scopul compensării pasagerilor în temeiul dispozițiilor coroborate ale articolelor 5 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004, instanța de trimitere, chemată să statueze dacă zborul în discuție poate fi calificat drept „anulat" în sensul articolului 2 litera (l) din acest regulament, solicită, în esență, să se stabilească dacă noțiunea „anulare" vizează numai ipoteza lipsei oricărei decolări a aeronavei în cauză sau dacă aceasta include și situația în care aeronava respectivă, cu toate că a decolat, a fost nevoită să revină la aeroportul de plecare în urma unei defecțiuni tehnice a aeronavei.

26 Mai întâi, trebuie arătat că articolul 2 litera (l) din regulamentul menționat definește „anularea" ca „neefectuarea unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare". Înainte de a putea stabili sensul noțiunii „anulare", trebuie precizat, prin urmare, sensul noțiunii „zbor", în înțelesul acestui articol.

27 În această privință, Curtea a considerat deja că un zbor reprezintă, în esență, o operațiune de transport aerian, fiind astfel, într-un anumit mod, o „unitate" a acestui transport, realizată de un operator de transport aerian care își stabilește itinerarul

(Hotărârea din 10 iulie 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Rep., p. I-5237, punctul 40). În plus, Curtea a precizat că itinerarul constituie un element esențial al zborului, acesta din urmă fiind efectuat în conformitate cu o programare stabilită dinainte de operatorul de transport (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, Rep., p. I-10923, punctul 30).

28 Întrucât termenul „itinerar" desemnează traseul care trebuie efectuat de aeronavă de la aeroportul de plecare până la aeroportul de sosire, potrivit unui orar stabilit, rezultă că, pentru ca un zbor să poată fi considerat efectuat, nu este suficient ca aeronava să fi plecat conform itinerarului prevăzut, ci, în plus, trebuie ca aceasta să ajungă la destinația prevăzută în itinerarul menționat. Or, împrejurarea că decolarea a fost asigurată, însă avionul a revenit ulterior la aeroportul de decolare fără să fi ajuns la destinația prevăzută în itinerar, are ca efect faptul că zborul, astfel cum a fost prevăzut inițial, nu poate fi considerat efectuat.

29 În plus, nu rezultă în niciun mod din definiția articolului 2 litera (l) din Regulamentul nr. 261/2004 că, dincolo de faptul că zborul prevăzut inițial nu a fost efectuat, „anularea" zborului respectiv, în sensul articolului menționat, ar impune adoptarea unei decizii explicite de anulare a acestuia.

30 În această privință, Curtea a precizat că, în principiu, se poate concluziona că un zbor este anulat atunci când zborul prevăzut anterior și întârziat este transferat pe un zbor alternativ, cu alte cuvinte, atunci când programarea zborului inițial este abandonată, iar pasagerii acestui din urmă zbor se alătură celor ai unui zbor de asemenea programat, indiferent de zborul pentru care pasagerii astfel transferați își efectuaseră rezervările (Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, punctul 36).

31 Într-o astfel de situație, nu este deloc necesar ca toți pasagerii care rezervaseră locuri la zborul prevăzut inițial să fie transportați cu un alt zbor. În această privință, are importanță numai situația individuală a fiecărui pasager transportat în acest mod, cu alte cuvinte, faptul că, în privința pasagerului respectiv, programarea inițială a zborului a fost abandonată.

32 În această privință, trebuie remarcat că atât articolul 1 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, cât și considerentele (10) și (17) ale regulamentului menționat, în diverse versiuni lingvistice ale acestuia, fac referire la anularea zborului „lor”.

33 Astfel, este cert că toți reclamanții din acțiunea principală au fost transferați pe alte zboruri, programate în ziua următoare zilei prevăzute pentru plecare, fapt care le-a permis să ajungă la destinația lor finală, și anume Vigo, în cazul unora dintre aceștia prin intermediul unei legături. Prin urmare, zborul „lor” prevăzut inițial trebuie considerat „anulat”.

34 În sfârșit, trebuie subliniat că motivul pentru care aeronava a fost nevoită să revină la aeroportul de plecare și, prin urmare, nu a ajuns la destinație nu are incidență asupra calificării drept „anulare”, în sensul definiției sus-menționate de la articolul 2 litera (l) din Regulamentul nr. 261/2004. Astfel, acest motiv este relevant doar pentru a stabili, în cadrul compensării prejudiciului suferit de pasageri în urma anulării zborului acestora, dacă, eventual, anularea respectivă „este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, caz în care nu se datorează nicio compensație.

35 Având în vedere considerațiile de mai sus, trebuie să se răspundă la prima întrebare că noțiunea „anulare”, astfel cum este definită la articolul 2 litera (l) din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie interpretată în sensul că, într-o situație precum cea în discuție în acțiunea principală, nu vizează numai ipoteza absenței oricărei decolări a aeronavei în cauză, ci include și situația în care această aeronavă a decolat, însă ulterior a fost nevoită, indiferent din ce motiv, să revină la aeroportul de plecare, iar pasagerii aeronavei respective au fost transferați pe alte zboruri.

Cu privire la a doua întrebare

36 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă instanța națională poate obliga operatorul de transport aerian, în conformitate cu normele naționale, la compensarea oricărui tip de prejudiciu, inclusiv moral, care rezultă din neexecutarea contractului de transport aerian, cu titlu de compensație suplimentară, prevăzută la articolul 12 din Regulamentul nr. 261/2004. Instanța de trimitere ridică în special problema dacă această compensație suplimentară poate acoperi cheltuielile pe care pasagerii au trebuit să le efectueze din cauza nerespectării de către operatorul de transport aerian a obligațiilor de asistență și de deservire care îi revin în temeiul articolelor 8 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004.

37 Mai întâi, trebuie amintit că articolul 1 din Regulamentul nr. 261/2004 subliniază caracterul minimal al drepturilor pe care le instituie în beneficiul pasagerilor aerieni în cazul în care li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, în cazul în care zborul acestora este anulat sau în cazul în care zborul este întârziat. În plus, articolul 12 din regulamentul menționat, intitulat „Compensații suplimentare", prevede că acest regulament se aplică fără a se aduce atingere drepturilor pasagerilor la o compensație suplimentară. De asemenea, se precizează că compensația acordată în conformitate cu regulamentul menționat poate fi scăzută dintr-o astfel de compensație.

38 Rezultă din aceste dispoziții că compensația acordată pasagerilor aerieni în temeiul articolului 12 din Regulamentul nr. 261/2004 are scopul de a completa aplicarea măsurilor prevăzute de regulamentul menționat, 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 Montréal sau de dreptul național.

39 În această privință, trebuie amintit că Curtea a statuat deja că măsurile standardizate și imediate adoptate în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 nu se opun ca pasagerii în cauză, în cazul în care aceeași nerespectare de către operatorul de transport aerian a obligațiilor sale contractuale le-ar cauza și prejudicii care dau dreptul la compensare, să poată introduce, în plus, acțiuni în despăgubire pentru aceste prejudicii în condițiile prevăzute de Convenția de la Montréal (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 47).

40 În special, dispozițiile articolelor 19, 22 și 29 din Convenția de la Montréal, aplicabile, în temeiul articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2027/97, răspunderii unui operator de transport aerian stabilit pe teritoriul unui stat membru, precizează condițiile în care, în situația întârzierii sau a anulării unui zbor, pasagerii vizați pot introduce acțiuni în despăgubire, cu titlu de reparare individualizată a prejudiciului, împotriva operatorilor de transport răspunzători de un prejudiciu rezultând din neexecutarea contractului de transport aerian.

41 În această privință, trebuie amintit că, în Hotărârea din 6 mai 2010, Walz (C-63/09, Rep., p. I-4239, punctul 29), Curtea a statuat că termenii „prejudiciu” și „daună”, prevăzuți în capitolul III din Convenția de la Montréal, trebuie să fie interpretați în sensul că includ atât daunele de natură materială, cât și pe cele de natură morală. Rezultă că prejudiciul care poate fi compensat în temeiul articolului 12 din Regulamentul nr. 261/2004 poate consta nu numai într-un prejudiciu de natură materială, ci și într-un prejudiciu de natură morală.

42 În schimb, instanța națională nu poate obliga operatorul de transport aerian, cu titlu de compensații suplimentare, în temeiul articolului 12 din Regulamentul nr. 261/2004, să ramburseze pasagerilor al căror zbor a fost întârziat sau a fost anulat cheltuielile pe care aceștia au trebuit să le efectueze din cauza nerespectării de către acest operator de transport aerian a obligației de asistență (rambursarea costului biletului sau redirecționarea spre destinația finală, suportarea costului transferului de la

aeroportul de sosire spre cel prevăzut inițial) și a obligației de deservire (cheltuieli cu mesele, cu cazarea și de comunicație), care îi revin în temeiul articolelor 8 și 9 din regulamentul menționat.

43 Astfel, pretențiile pasagerilor aerieni fondate pe drepturile care le sunt conferite de regulamentul menționat, precum cele prevăzute la articolele 8 și 9 din acesta, nu pot fi considerate compensație „suplimentară", în sensul în care aceasta a fost definită la punctul 38 din prezenta hotărâre.

44 Cu toate acestea, atunci când un operator de transport aerian nu își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul articolelor 8 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004, pasagerii aerieni sunt îndreptățiți să își valorifice dreptul la compensare în temeiul elementelor prevăzute la articolele menționate.

45 În sfârșit, întrucât instanța națională a ridicat problema dacă drepturile pasagerilor aerieni, prevăzute la articolele 8 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004, depind de invocarea de către acești pasageri a dispozițiilor menționate, trebuie subliniat că, astfel cum a evidențiat avocatul general la punctul 61 din concluzii, nicio dispoziție a Regulamentului nr. 261/2004 nu se opune acordării unor compensații pentru nerespectarea obligațiilor prevăzute la articolele 8 și 9 din regulamentul menționat, în cazul în care dispozițiile respective nu au fost invocate de pasagerii aerieni.

46 Având în vedere cele ce precedă, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că noțiunea „compensație suplimentară", menționată la articolul 12 din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie interpretată în sensul că permite instanței naționale să compenseze, în condițiile prevăzute de Convenția de la Montréal sau de dreptul național, prejudiciul, inclusiv cel moral, rezultat din neexecutarea contractului de transport aerian. În schimb, noțiunea „compensație suplimentară" nu poate să servească instanței

naționale drept temei juridic pentru obligarea operatorului de transport aerian la rambursarea, către pasagerii al căror zbor a fost întârziat sau anulat, a cheltuielilor pe care aceștia au trebuit să le efectueze din cauza nerespectării de către acest operator de transport a obligațiilor de asistență și de deservire prevăzute la articolele 8 și 9 din acest regulament.

Cu privire la cheltuielile de judecată

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

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

1) Noțiunea „anulare", astfel cum este definită la articolul 2 litera (l) 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 interpretată în sensul că, într-o situație precum cea în discuție în acțiunea principală, nu vizează numai ipoteza absenței oricărei decolări a aeronavei în cauză, ci include și situația în care această aeronavă a decolat, însă ulterior a fost nevoită, indiferent din ce motiv, să revină la aeroportul de plecare, iar pasagerii aeronavei respective au fost transferați pe alte zboruri.

2) Noțiunea „compensație suplimentară”, menționată la articolul 12 din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie interpretată în sensul că permite instanței naționale să compenseze, în condițiile prevăzute de Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional sau de dreptul național, prejudiciul, inclusiv cel moral, rezultat din neexecutarea contractului de transport aerian. În schimb, noțiunea „compensație suplimentară” nu poate să servească instanței naționale drept temei juridic pentru obligarea operatorului de transport aerian la rambursarea, către pasagerii al căror zbor a fost întârziat sau anulat, a cheltuielilor pe care aceștia au trebuit să le efectueze din cauza nerespectării de către acest operator de transport a obligațiilor de asistență și de deservire prevăzute la articolele 8 și 9 din acest regulament.

Semnături