CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL ELEANOR SHARPSTON prezentate la 28 iunie 2011 [1]

1. În prezenta cauză, Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra (Tribunalul Comercial nr. 1, Pontevedra) solicită să se stabilească dacă „anularea", în sensul Regulamentului nr. 261/2004 [2], include situația în care avionul a decolat, dar este forțat să se întoarcă la aeroportul de plecare din motive tehnice. De asemenea, solicită clarificări cu privire la sensul noțiunii „compensații suplimentare", prevăzută la articolul 12 din regulament.

Cadrul juridic

Convenția de la Montréal

2. Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montréal) a fost semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și a fost aprobată de aceasta la 5 aprilie 2001 [3].

3. Al treilea considerent al preambulului Convenției de la Montréal recunoaște importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor din transportul aerian internațional și necesitatea unei indemnizații echitabile bazate pe principiul reparației.

4. Articolul 19 din Convenția de la Montréal 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

1 — Limba originală: engleza.

2 — 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, denumit în continuare „regulamentul").

3 — Decizia Consiliului 2001/539/CE din 5 aprilie 2001 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). Convenția de la Montréal a intrat în vigoare la 28 iunie 2004 pentru UE, Franța și Spania și este, în prezent, în vigoare în toate statele membre.

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.”

5. În temeiul articolului 3 alineatul (1) din Regulamentul nr. 2027/97 [4], răspunderea unui operator de transport aerian din Uniunea Europeană cu privire la pasageri și la bagajele acestora este reglementată de toate dispozițiile Convenției de la Montréal privind o astfel de răspundere.

Regulamentul nr. 261/2004

6. Preambulul regulamentului cuprinde următoarele considerente:

„(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.

[…]

(12) Dificultățile și neplăcerile cauzate pasagerilor de anularea zborurilor ar trebui să fie minime. Acest obiectiv ar trebui atins prin informarea pasagerilor, de către transportatori, cu privire la anulări înaintea orei de plecare prevăzute și, în plus, prin oferirea de posibilități de redirecționare, astfel încât pasagerii să poată face alte rezervări. […]

(13) Pasagerii ale căror zboruri sunt anulate ar trebui să aibă posibilitatea de a obține rambursarea costului biletelor sau redirecționarea în condiții satisfăcătoare și să beneficieze de servicii corespunzătoare pe durata așteptării unui zbor următor.

(14) În conformitate cu Convenția de la Montréal, obligațiile care revin operatorilor de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi

4 — Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente (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 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2027/97 al Consiliului privind răspunderea operatorilor de transport aerian în caz de accidente (JO L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146).

evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. […]”

7. În conformitate cu articolul 1 alineatul (1), regulamentul stabilește condițiile în care pasagerii își pot exercita drepturile minime atunci când (a) li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, (b) zborul este anulat sau (c) zborul este întârziat. În temeiul articolului 3 alineatul (1) litera (a), regulamentul se aplică, printre altele, pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru.

8. Articolul 2 litera (l) definește „anularea” ca „neefectuarea unui zbor programat anterior” [5].

9. Articolul 5 este intitulat „Anularea zborului”. Articolul 5 alineatul (1) literele (a) și (b) prevede ca pasagerilor al căror zbor este anulat să li se ofere asistență de către operatorul de transport aerian în conformitate cu articolul 8, cu articolul 9 alineatul (1) litera (a) și cu articolul 9 alineatul (2). În plus, 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, pasagerii respectivi au dreptul la asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) literele (b) și (c).

10. Potrivit articolului 5 alineatul (1) litera (c), pasagerii al căror zbor este anulat au, de asemenea, dreptul să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția cazului 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.”

5 — De asemenea, definiția include condiția „și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare”. Totuși, acest caz nu se aplică zborurilor anulate înainte de a se face rezervări.

11. Articolul 5 alineatul (3) prevede:

„[o]peratorul 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 7 este intitulat „Dreptul la compensație”. Alineatele (1) și (2) ale acestui articol prevăd:

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

(a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin;

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

(c) 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută datorită refuzului la îmbarcare sau anulării zborului.

(2) Atunci când, în conformitate cu articolul 8, pasagerilor li se oferă redirecționarea spre destinația finală cu un zbor alternativ, a cărui oră de sosire nu depășește ora de sosire prevăzută a zborului rezervat inițial

(a) cu două ore, pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin sau

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

(c) cu patru ore, pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b),

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

13. Articolul 8 este intitulat „Dreptul la rambursare sau redirecționare”. Alineatul (1) al articolului menționat prevede că, atunci când se face trimitere la acest articol, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a alege între (a) rambursarea întregului cost al biletului pentru o parte sau pentru întreaga călătorie, 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) o astfel de redirecționare la o dată ulterioară.

14. Articolul 8 alineatul (3) îi obligă pe operatorii de transport aerian ca, în cazul în care se oferă să transporte un pasager spre un aeroport alternativ în orașul, în aglomerația urbană sau în regiunea de destinație, să suporte costul transferului pasagerului de la aeroportul alternativ fie spre cel inițial, fie spre o altă destinație apropiată convenită cu pasagerul.

15. Articolul 9 este intitulat „Dreptul la deservire". Articolul 9 alineatul (1) prevede că, atunci când se face trimitere la acest articol, pasagerii au dreptul de a li se oferi (gratuit, dar în funcție de condițiile care variază în conformitate cu durata întârzierii), (a) mese și băuturi răcoritoare, (b) cazare hotelieră și (c) transportul dintre aeroport și locul cazării pasagerilor. În plus, potrivit articolului 9 alineatul (2), pasagerii au dreptul la două apeluri telefonice gratuite și de a trimite gratuit mesaje prin telex, fax sau e-mail.

16. Articolul 12 este intitulat „Compensații suplimentare". Articolul 12 alineatul (1) prevede:

„[P]rezentul 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".

Situația de fapt, procedura și întrebările preliminare

17. Reclamanții – María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González și fiica acestora, Yaiza Pato Rodríguez, în vârstă de patru ani (familia Pato Rodríguez), Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez și fiul acestora, Yago López Sousa, în vârstă de șase ani (familia López Sousa), precum și Rodrigo Manuel Puga Lueiro – aveau rezervare la zborul operat de Air France de la Paris (Charles de Gaulle) spre Vigo (Peinador), programat să plece pe 25 septembrie 2008, la ora 19.40.

18. Zborul a plecat potrivit programării, însă, după câteva minute, pilotul a decis să se întoarcă pe aeroportul Charles de Gaulle din cauza unei probleme tehnice apărute la aeronavă.

19. Personalul Air France i-a oferit doar domnului Puga Lueiro asistență sau cazare peste noapte la hotel. Ceilalți au dormit într-un alt terminal al aeroportului Charles de Gaulle, întrucât terminalul din care trebuia să plece zborul acestora a fost închis la miezul nopții.

20. Air France a redirecționat familia Pato Rodríguez rezervându-le locuri pentru un zbor spre Oporto, care a plecat de la Paris (Orly) pe 26 septembrie, la ora 7.05. Aceștia

au ajuns în orașul de reședință, Vigo, luând un taxi din Oporto, care a costat 170 EUR.

21. Familiei López Sousa i s-au rezervat locuri pentru zborul Paris-Vigo programat pe 26 septembrie, la ora 19.40. Aceasta nu a primit asistență în perioada respectivă.

22. Domnul Puga Lueiro s-a îmbarcat pe zborul Paris-Bilbao-Vigo în dimineața zilei de 26 septembrie.

23. Reclamanții au formulat, împreună, în fața instanței de trimitere o acțiune împotriva Air France pentru nerespectarea obligațiilor contractuale referitoare la contractele lor de transport aerian. Fiecare dintre aceștia a solicitat suma de 250 EUR în temeiul articolului 7 din regulament.

24. Familia Pato Rodríguez a solicitat o sumă suplimentară de 170 EUR pentru a acoperi costul taxiului de la aeroportul din Oporto la Vigo. Familia López Sousa pretinde cheltuieli în valoare de 20,50 EUR pentru mesele din aeroport și de 23,20 EUR pentru o zi suplimentară în cușca standard de transport pentru câinele lor. În sfârșit, fiecare dintre reclamanți solicită o sumă suplimentară de 650 EUR pentru prejudicii morale, cu excepția domnului Puga Lueiro, care pretinde 300 EUR cu acest titlu.

25. În decizia de trimitere, instanța națională constată că această cauză cu care a fost sesizată ridică probleme de interpretare cu privire la regulament. Aceasta constată că există divergențe între părți cu privire la interpretarea sferei de aplicare a noțiunii „anulare", care nu pot fi soluționate în baza legislației relevante. În consecință, instanța a adresat Curții următoarele întrebări preliminare:

„a) Noțiunea «anulare», definită la articolul 2 litera (l) [din regulament], 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?

b) Noțiunea «compensații suplimentare», prevăzută la articolul 12 din [regulament], 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 [regulament], fără ca aceste dispoziții să fi fost invocate, sau, în sfârșit, în sensul că aceste două noțiuni

de compensații suplimentare sunt compatibile între ele?"

26. Reclamanții din acțiunea principală, guvernele francez, italian și polonez, Regatul Unit și Comisia au prezentat observații scrise. Air France a prezentat observații după expirarea termenului și, fiind respinse de Curte pentru acest motiv, nu a mai încercat să își prezinte punctul de vedere prin solicitarea organizării unei ședințe. Întrucât nici celelalte părți nu au solicitat acest lucru, nu a fost organizată nicio ședință.

Apreciere

Prima întrebare

27. Instanța de trimitere solicită clarificări cu privire la definiția noțiunii „anulare" prevăzute la articolul 2 litera (l) din regulament. Aceasta subliniază două posibilități. În primul rând, „anularea" ar putea însemna „în exclusivitate absența plecării aeronavei potrivit programării". În al doilea rând, ar putea însemna „orice situație în care o aeronavă […] a decolat, însă nu a ajuns la destinație, inclusiv situația de întoarcere forțată la aeroportul de plecare din motive tehnice".

28. Cu toate acestea, observăm că acțiunea principală corespunde exact situației de întoarcere forțată la aeroportul de plecare din motive tehnice – se pare, doar după câteva minute. Prin urmare, admitem opinia reclamanților din acțiunea principală conform căreia întrebarea la care trebuie să se răspundă instanței de trimitere este dacă împrejurările specifice respective constituie o anulare în sensul regulamentului. În acest sens, nu este necesar și, în opinia noastră, ar fi lipsit de judiciozitate să se ia în considerare de către Curte alte împrejurări posibile, în care o aeronavă decolează de pe aeroportul de plecare potrivit programării, dar ajunge în cele din urmă într-un loc diferit de destinația programată. Orice încercare de a oferi un răspuns comprehensiv ar putea prezenta riscul de a nu lua în considerare una sau mai multe împrejurări.

29. Mai mult, în situația de fapt prezentată în decizia de trimitere nu există niciun indiciu care să arate că zborul în cauză a fost reluat vreodată după ce s-a întors la aeroportul de plecare. În cele din urmă, toți reclamanții au ajuns la destinație cu alte zboruri [6]. Nu este, așadar, necesar să se analizeze, în ipoteza în care zborul ar fi plecat din nou după o

6 — În mod evident, nu se poate considera că zborul care a fost programat și care a plecat la 26 septembrie 2008, la ora 19.40, zbor pentru care i s-au rezervat din nou locuri familiei López Sousa, era același zbor ca cel care a fost programat și care a plecat la 25 septembrie, la ora 19.40.

întârziere, aspectul dacă această întârziere ar fi putut fi asimilată unei anulări și, dacă acesta este cazul, aspectul cu privire la durata pe care întârzierea ar fi trebuit să o aibă în acest sens.

30. De asemenea, suntem de acord cu Comisia în privința faptului că motivul întoarcerii este irelevant atunci când se stabilește dacă un zbor este sau nu este anulat. Dacă există o anulare, motivul poate fi relevant atunci când se stabilește dacă anularea este „cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile", în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament, caz în care nu se acordă nicio compensație. Acest motiv nu prezintă relevanță pentru a stabili simpla existență a unei anulări nici în împrejurările prezentei cauze, nici în alte împrejurări. În prezenta cauză, nu s-au prezentat informații cu privire la împrejurările în care a avut loc întoarcerea la aeroportul de plecare, iar instanța de trimitere nu a solicitat Curții să stabilească dacă împrejurările respective puteau fi considerate „extraordinare" în sensul articolului 5 alineatul (3).

31. În consecință, considerăm că prima întrebare ar trebui reformulată astfel: „noțiunea «anulare», definită la articolul 2 litera (l) din regulament, vizează în exclusivitate absența plecării aeronavei potrivit programării sau aceasta include și situația în care aeronava se întoarce la aeroportul de plecare fără a mai pleca din nou?"

32. Considerăm că nu este foarte dificil să formulăm un răspuns conform căruia un zbor este anulat în sensul regulamentului în cazul în care, chiar și după ce pleacă potrivit programării, nu ajunge la destinația planificată, ci se întoarce la aeroportul de plecare fără a mai pleca din nou.

33. În regulament nu există nicio definiție a noțiunii „zbor", însă Curtea a interpretat noțiunea în sensul că „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" [7]. Astfel, în esență, această noțiune înseamnă transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora de la aeroportul A la aeroportul B [8].

34. Cu toate acestea, noțiunea „anulare" a unui zbor este definită în regulament. Aceasta înseamnă „neefectuarea unui zbor programat anterior". Definiția respectivă este obiectivă. Se referă la neefectuarea efectivă a unui zbor, iar nu la luarea unei decizii în urma căreia zborul nu se efectuează – cu atât mai puțin la momentul la care poate fi luată o astfel de decizie.

7 — Hotărârea din 10 iulie 2008, Emirates Airlines (C-173/07, Rep., p. I-5237, punctul 40).

8 — Există, desigur, cazuri în care avioane comerciale (în general de mici dimensiuni) pot lua pasageri la bord pentru călătorii scurte, de exemplu, pentru turism aerian sau pentru o primă experiență a zborului, și care sunt programate să se întoarcă, pentru motive evidente, la aeroportul de plecare. Aceste zboruri nu numai că nu prezintă relevanță pentru prezenta cauză, ci este și foarte puțin probabil că ar intra în sfera de aplicare a regulamentului.

35. În opinia noastră, atunci când un zbor este programat să transporte pasageri și bagajele acestora de la aeroportul A la aeroportul B și pleacă de la aeroportul A potrivit programării, dar se întoarce ulterior la aeroportul A și nu pleacă din nou, debarcând pur și simplu pasagerii și bagajele acestora la punctul de plecare, nu se poate considera că zborul respectiv a fost efectuat. De fapt, nu a fost realizată nicio parte din „unitatea transportului" care trebuia realizată de operatorul de transport aerian, în conformitate cu itinerarul stabilit de acesta. Niciun element din ceea ce reprezintă însăși esența operațiunii nu a fost realizat. Operatorul de transport nu a transportat pe nimeni și nimic nicăieri. Pasagerii se află în aceeași situație în care s-ar fi aflat dacă ar fi rămas în sala de plecări, fără nicio speranță de a se îmbarca pentru zborul programat. Va fi necesar să se găsească alte mijloace pentru a-i transporta spre aeroportul B, din moment ce zborul programat anterior nu îi va duce acolo.

36. În opinia noastră, această situație reprezintă în mod clar „neefectuarea" zborului în cauză.

37. Cu toate acestea, guvernul francez și Regatul Unit au contestat orice interpretare a regulamentului conform căreia un zbor ar putea fi considerat ca fiind anulat după plecare.

38. În primul rând, Regatul Unit face trimitere la afirmația Curții în Hotărârea Sturgeon și alții [9], conform căreia „un zbor întârziat, indiferent de durata întârzierii, chiar dacă este prelungită, nu poate fi considerat zbor anulat dacă plecarea se efectuează în conformitate cu programarea prevăzută anterior". Se concluzionează că, dacă un zbor pleacă în conformitate cu programarea inițială stabilită de operatorul de transport, nu se poate considera niciodată că acest zbor este anulat.

39. Nu credem că se poate ajunge la o astfel de concluzie. Fragmentul citat se referă la zboruri care au întârzieri – care pleacă și care, ulterior, ajung la destinație mai târziu decât ora programată. Nu se referă la zboruri întrerupte – care se întorc pe aeroportul de plecare, astfel încât se ajunge la aceeași situație ca cea a unui zbor care nu a plecat deloc.

40. Guvernul francez face de asemenea referire la Hotărârea Sturgeon și alții, în special la afirmația Curții [10] conform căreia, „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". Guvernul francez deduce, *per a contrario*, că nu poate exista anulare atunci când nu este abandonată programarea zborului inițial.

9 — Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, Rep., p. I-10923, punctul 34).

10 — Hotărârea Sturgeon și alții, punctul 36.

41. Considerăm, și de această dată, că această concluzie nu este justificată. După cum am precizat, Hotărârea Sturgeon și alții se referea la un zbor care a fost doar întârziat, iar nu anulat, în timp ce, în prezenta cauză, nu există niciun indiciu al unei astfel de situații. În plus, pe de o parte, faptul că este posibil să se considere că, în anumite împrejurări, există o anulare nu înseamnă că în alte împrejurări nu există niciodată o anulare. Pe de altă parte, se pare că, cel puțin în cazul unora dintre reclamanți, rezervările au fost de fapt „transferate" pe un zbor alternativ. Mai mult, întreaga programare pentru zborul inițial, cu singura excepție a plecării, a fost de fapt abandonată. Itinerarul și sosirea la destinație (care reprezintă în mod evident esența oricărei operațiuni de transport aerian sau a oricărei unități a acestuia) au fost anulate și înlocuite prin întoarcerea la aeroportul de plecare, această situație având drept consecință faptul că nu a fost efectuată nicio parte din programarea inițială.

42. Regatul Unit susține de asemenea că, dintre cele trei împrejurări în privința cărora regulamentul prevede condiții minime, refuzul la îmbarcare și întârzierile la plecare se referă, prin natura lor, la situația care precede decolarea. Prin urmare, după cum susține acesta, anularea trebuie să se refere de asemenea la situația care precede decolarea.

43. În opinia noastră, acest argument este lipsit de logică. S-ar putea susține în egală măsură că, atât timp cât refuzul la îmbarcare și anularea implică faptul că pasagerul nu poate să se îmbarce pentru zborul la care a făcut rezervare, întârzierile ar trebui și ele să implice o astfel de situație – ceea ce ar fi lipsit de sens, deoarece, în eventualitatea unei întârzieri, pasagerul reușește totuși să se îmbarce pentru zborul la care a făcut rezervare.

44. În continuare, Regatul Unit încearcă să demonstreze că o simplă variație în programarea inițială a zborului – precum modificarea planului de zbor sau abaterea de la destinația finală – nu reprezintă o anulare a zborului respectiv, nici în sensul obișnuit al termenului, nici în sensul definiției de la articolul 2 litera (l) din regulament. Regatul Unit susține de asemenea că, în cazul în care noțiunea „anulare" s-ar aplica situației în care un zbor nu a respectat itinerarul programat și a acoperit doar o parte a distanței, atunci ar fi dificil sau imposibil să se aplice „grila de distanțe" pentru acordarea compensațiilor prevăzute la articolul 7 alineatul (1) din regulament.

45. Cu toate acestea, ne-am exprimat deja opinia că această cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare nu se referă la alte împrejurări decât cele ale întoarcerii simple și definitive la aeroportul de plecare, fără să se fi ajuns la altă destinație, iar Curtea ar trebui să se pronunțe doar cu privire la aceste împrejurări. În consecință, considerăm că argumentele Regatului Unit în această privință nu

sunt relevante pentru problema care trebuie soluționată.

46. Guvernul francez și Regatul Unit au prezentat, în mod similar, mai multe argumente suplimentare.

47. În primul rând, acestea subliniază că obiectivul regulamentului este de a încuraja operatorii de transport aerian să informeze pasagerii cu privire la anulări cu cât mai mult timp înainte de data programată [11] și de a-i descuraja să anuleze zboruri din motive pur comerciale (de exemplu, în cazuri în care numărul mic al rezervărilor face ca zborul să nu fie profitabil) [12]. După decolare, nu mai există în mod evident nicio posibilitate de a informa pasagerii cu privire la „anulare" înainte de ora de plecare programată, iar operatorul de transport aerian nu mai poate avea niciun motiv comercial pentru a opri zborul. Prin urmare, este incompatibil cu intenția și cu scopul regulamentului să se califice drept anulare ceea ce se întâmplă cu zborul după plecarea sa programată.

48. Putem admite faptul că obiectivul de descurajare a anulărilor și de încurajare a informării prealabile cu privire la anulări face parte din obiectivele urmărite de regulament. De asemenea, este adevărat că despăgubirea în cazul anulării este legată, potrivit considerentului (12), de lipsa informării în prealabil a pasagerilor, care nu poate avea relevanță în cazul în care un zbor este anulat după decolare. Dacă acesta ar fi unicul obiectiv în cazul anulării, argumentele prezentate de cele două guverne ar putea avea o oarecare susținere. Însă regulamentul are și alte obiective – în principal, acela de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor [13]. Într-adevăr, pare să fie clar că descurajarea anulărilor și încurajarea informării prealabile cu privire la acestea fac parte din măsurile prin care este îndeplinit obiectivul principal privind protecția pasagerilor. Despăgubirea în cazul anulării de ultim moment reprezintă o altă măsură similară și nu este mai puțin adecvată în acest sens în cazul în care anularea are loc după ora programată a plecării.

49. Situația cu care s-au confruntat reclamanții din acțiunea principală nu este, în mod clar, un refuz la îmbarcare. Se pare – spre deosebire de situația din cauza Sturgeon

11 — A se vedea considerentul (12) al regulamentului, precum și dispozițiile articolului 5 alineatul (1) litera (c), care prevăd informarea pasagerilor, de către transportatori, cu privire la anulări, astfel încât să prevină orice obligație de a plăti compensații în cazul în care sunt îndeplinite alte condiții specifice.

12 — A se vedea punctul 1 din expunerea de motive din Propunerea inițială de regulament a Comisiei, COM(2001) 784 final, care prevede: „Refuzul la îmbarcare și anularea zborurilor pentru motive comerciale cauzează resentimente puternice, nu doar pentru că generează întârzieri semnificative și perturbează planurile de călătorie, ci și pentru că reprezintă o nerespectare, din partea operatorului de transport, a angajamentului său de a transporta pasagerii cu promptitudine rezonabilă".

13 — A se vedea în special considerentele (1) și (2) ale preambulului regulamentului și Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 69).

și alții – că nici operatorul de transport aerian nu a susținut că era vorba despre o întârziere. Dacă nu s-ar putea discuta nici despre anulare, atunci ar exista o breșă majoră în ceea ce privește protecția pasagerilor. Operatorul de transport ar putea susține că nu are nicio obligație în temeiul regulamentului, nici măcar obligația de a oferi asistență sau deservire pasagerilor (într-adevăr, se pare că reclamanților din acțiunea principală li s-a acordat o asistență sau o deservire derizorie). O lacună atât de evidentă ar fi în totală contradicție cu obiectivul de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor. Ar însemna că pasagerii care se află într-o astfel de situație ar avea dreptul la un tratament mai puțin favorabil nu doar decât cel aplicat pasagerilor al căror zbor a fost anulat înaintea plecării, dar și decât cel aplicat pasagerilor al căror zbor a avut o întârziere de câteva ore – deși situația acestora a generat, în realitate, mult mai multe neplăceri.

50. Întrucât, astfel cum subliniază Comisia, nicio dispoziție din regulament nu indică faptul că „anularea” poate avea loc doar înainte de decolare, considerăm că nu este posibil ca din modul de formulare a regulamentului să rezulte o astfel de limitare care ar încălca în mod atât de evident obiectivul principal al regulamentului.

51. Cu toate acestea, dorim să subliniem că este mult mai probabil ca anularea unui zbor să fie cauzată de împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament după decolare, decât într-un moment care îi permite operatorului de transport aerian informarea prealabilă a pasagerilor. Astfel, operatorul de transport va trebui să plătească compensații în cazul unei anulări survenite după plecare doar în eventualitatea în care cauza este una care ar fi putut fi evitată prin adoptarea tuturor măsurilor posibile. Cu toate acestea, în eventualitatea în care cauza ar fi putut fi astfel evitată, operatorul de transport va răspunde în temeiul articolului 19 din Convenția de la Montréal și, potrivit articolului 12 alineatul (1) din regulament, compensația datorată în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 din regulament poate fi scăzută din sumele datorate în baza acestei răspunderi.

52. Guvernul francez și Regatul Unit atrag atenția în continuare asupra riscului ca, în cazul în care s-ar considera că întoarcerea aeronavei la aeroportul de plecare reprezintă o anulare a zborului, piloții ar putea fi constrânși mai degrabă să continue zborul decât să efectueze întoarcerea pentru a evita să supună operatorul de transport aerian obligației de a plăti compensații în temeiul regulamentului. O asemenea constrângere ar putea pune în pericol siguranța aeronavei.

53. Această sugestie nu pare plauzibilă. Chiar și pornind de la premisa puțin probabilă că un operator de transport aerian poate fi extrem de indiferent față de siguranța pasagerilor săi, considerăm că nu este posibil ca

vreun operator de transport aerian să prefere riscul unui accident, implicând sume care pot fi enorme atât din punctul de vedere al propriilor pierderi materiale, cât și din punctul de vedere al compensațiilor datorate victimelor, decât obligația de a plăti compensații certe, dar limitate în temeiul regulamentului. Acest lucru este și mai puțin probabil în cazul în care o întoarcere urgentă din motive de siguranță este cauzată de împrejurări extraordinare, în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulament (astfel cum cel mai probabil se și întâmplă, cu excepția situației în care operatorul de transport nu a adoptat toate măsurile posibile), exonerându-l astfel pe operatorul de transport de obligația de a plăti compensații în temeiul articolului 7. În plus, în opinia noastră, pe lângă obligația efectivă a piloților de a respecta procedurile și normele internaționale de siguranță, este foarte probabil ca aceștia să acorde o mai mare importanță propriei siguranțe, precum și celei a propriului echipaj și a pasagerilor, decât prosperității comerciale a operatorului de transport aerian la care sunt angajați.

54. În sfârșit, cele două guverne atrag atenția asupra faptului că, chiar și în absența oricărui drept la compensații în temeiul articolului 7 din regulament, pasagerii au totuși dreptul să formuleze o acțiune întemeiată pe dispozițiile articolului 19 din Convenția de la Montréal în împrejurări precum cele din prezenta cauză.

55. Acest lucru este exact. Cu toate acestea, considerăm că el nu prezintă relevanță pentru răspunsul la întrebarea cu privire la existența sau la inexistența unui drept la compensații în temeiul regulamentului.

56. În consecință, considerăm că noțiunea „anulare", definită la articolul 2 litera (l) din regulament, include și situația în care o aeronavă pleacă, dar ulterior se întoarce la aeroportul de plecare fără a mai pleca din nou.

A doua întrebare

57. A doua întrebare a instanței naționale pleacă de la premisa că a fost stabilită existența unei anulări. Aceasta solicită să se stabilească implicațiile utilizării noțiunii „compensații suplimentare" prevăzute la articolul 12 alineatul (1) din regulament care, să ne amintim, prevede următoarele: „[P]rezentul 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".

58. În acest context, instanța de trimitere solicită să se stabilească, în primul rând, dacă o instanță națională poate să acorde

despăgubiri pentru prejudiciile (inclusiv 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, această „compensație suplimentară" 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 regulament, fără ca aceste dispoziții să fi fost invocate. De asemenea, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă aceste două sensuri ale noțiunii „compensații suplimentare" sunt compatibile între ele.

59. Răspunsul la prima parte a acestei întrebări este simplu. Articolul 12 alineatul (1) nu prevede nicio limitare cu privire la natura prejudiciului pe care un pasager îl poate pretinde. Acest aspect trebuie soluționat în conformitate cu legislația națională care, la rândul său, trebuie să ia în considerare dispozițiile Convenției de la Montréal. În această privință, se poate observa că, în Hotărârea Walz [14], Curtea a hotărât că „prejudiciul" la care se referă Convenția de la Montréal trebuie interpretat în sensul că include atât daunele materiale, cât și daunele morale.

14 — Hotărârea din 6 mai 2010, Walz (C-63/09, Rep., p. I-4239, punctul 29).

60. S-ar părea că acest răspuns poate fi formulat și în cazul celei de a doua părți a întrebării. Faptul că sunt datorate compensații în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 din regulament nu împiedică pasagerul să pretindă compensații suplimentare pentru cheltuielile efectuate din cauza nerespectării, de către operatorul de transport aerian, a obligațiilor care îi revin în temeiul articolului 8 sau 9. Chiar dacă aceste compensații nu sunt prevăzute în mod expres, este clar că obligația de deservire și de asistență ar fi lipsită de substanță dacă nu s-ar putea impune executarea ei.

61. Cu toate acestea, instanța națională solicită de asemenea să se stabilească dacă despăgubirea pentru cheltuielile efectuate din cauza nerespectării, de către operatorul de transport aerian, a obligațiilor care îi revin în temeiul articolului 8 sau 9 poate fi pretinsă „fără ca aceste dispoziții să fi fost invocate". Semnificația acestei întrebări nu este clară. În observațiile prezentate Curții, reclamanții au citat fragmente din cererea formulată în fața instanței naționale, care arată că aceștia au invocat de fapt nerespectarea obligației de a oferi asistența prevăzută de regulament, și s-au referit în mod expres la articolul 9 din acesta. Însă, indiferent de eventualele dificultăți legate de normele de procedură naționale, este clar că nicio dispoziție a regulamentului însuși nu se opune acordării unor compensații pentru nerespectarea obligației de deservire și de asistență în temeiul articolelor 8 și 9 pentru unicul motiv că dispozițiile

respective nu au fost citate în mod expres de reclamant. Într-adevăr, o dispoziție națională care ar determina un astfel de rezultat ar fi lipsită de validitate în măsura în care ar priva reclamanții de drepturile de care ar trebui să beneficieze în temeiul regulamentului.

62. Pe de altă parte, este posibil ca instanța națională să solicite să se stabilească dacă, pentru ca o astfel de cerere să fie admisibilă, reclamantul ar trebui să îi fi solicitat operatorului de transport aerian, la momentul relevant, deservire și asistență în baza articolelor 8 și 9 din regulament. În acest caz, răspunsul trebuie să fie negativ. Deși articolul 14 din regulament impune operatorilor de transport aerian să informeze pasagerii cu privire la drepturile pe care le au în temeiul regulamentului, obligația de deservire și asistență nu este în niciun caz condiționată de o cerere din partea pasagerului. Formularea articolelor 8 și 9 este explicită: „pasagerilor li se oferă […]".

63. Există și o altă dificultate în interpretarea noțiunii „compensații suplimentare" prevăzute la articolul 12 alineatul (1) din regulament, și anume aspectul dacă aceasta include compensația pentru cheltuielile efectuate din cauza nerespectării, de către operatorul de transport aerian, a obligațiilor care îi revin în temeiul articolului 8 sau 9. A doua teză a articolului 12 alineatul (1) permite ca respectiva compensație „acordată în conformitate cu prezentul regulament" să fie scăzută din orice „compensații suplimentare". În cazul în care compensația acordată în conformitate cu regulamentul este interpretată în mod strict în sensul că include doar compensația datorată în temeiul articolului 7, acest lucru ar putea implica faptul că poate fi scăzută din compensația datorată din cauza nerespectării obligației de deservire și de asistență, care nu este, ca atare, „acordată în conformitate cu prezentul regulament".

64. Această interpretare ar fi lipsită de sens. Obligația de a plăti o compensație în temeiul articolului 7 și obligația de deservire și de asistență sunt concurente și cumulative. Un operator de transport aerian nu poate fi exonerat de o obligație invocând respectarea celeilalte. Cu toate acestea, chiar dacă ar trebui să se rețină această interpretare, articolul 12 alineatul (1) prevede doar că compensația acordată în conformitate cu regulamentul *poate* fi scăzută din compensațiile suplimentare. Nu există nicio obligație de a recurge la o scădere, iar instanței competente îi va reveni întotdeauna sarcina de a stabili dacă această scădere este echitabilă în împrejurările cauzei. În împrejurările din prezenta cauză, acest lucru nu ar fi, în mod cert, echitabil.

Concluzii

65. Având în vedere toate considerațiile anterioare, sugerăm Curții să răspundă la întrebările formulate de Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra după cum urmează:

„— Noțiunea «anulare», 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 include și situația în care o aeronavă pleacă, dar ulterior se întoarce la aeroportul de plecare fără a mai pleca din nou.

Noțiunea «compensații suplimentare», prevăzută la articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, include compensația acordată în temeiul legislației și jurisprudenței naționale pentru prejudiciile (inclusiv prejudiciul moral) suferite în urma unei anulări rezultate din neexecutarea contractului de transport aerian.

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 afectați pot pretinde rambursarea tuturor cheltuielilor efectuate din cauza nerespectării obligației respective, indiferent dacă au solicitat sau nu au solicitat respectarea obligațiilor la momentul relevant. Compensația acordată în temeiul articolului 7 din același regulament nu poate fi scăzută din această rambursare.”