



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
YVES BOT
prezentate la 22 martie 2012¹

Cauza C-12/11

**Denise McDonagh
împotriva
Ryanair Ltd**

[cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de Dublin Metropolitan District Court (Irlanda)]

„Transport aerian — Compensare și asistență acordată pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor — Noțiunea «împrejurări excepționale» în sensul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 — Erupție vulcanică ce a determinat închiderea spațiului aerian”

1. Prin prezenta trimitere preliminară, Curtea este chemată să precizeze întinderea obligației de a acorda asistență pasagerilor aerieni care revine operatorilor de transport aerian în temeiul articolelor 5 și 9 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004².
2. Astfel, articolul 5 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că, în cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie să li se ofere asistență de către operatorul de transport aerian în conformitate cu articolul 9 din acest regulament. Operatorul de transport aerian este obligat să respecte această obligație chiar și în cazul în care anularea zborului s-ar datora unor împrejurări excepționale.
3. Prezenta cauză se înscrie în contextul erupției vulcanului Eyjafjallajökull, care a avut loc din luna martie până în luna mai 2010 în Islanda și care a provocat închiderea spațiului aerian, determinând astfel anularea a peste 100 000 de zboruri și afectând aproximativ 10 milioane de pasageri aerieni.
4. În această cauză, problema privește, în esență, aspectul dacă operatorul de transport aerian trebuie să fie exonerat de obligația de a acorda asistență pasagerilor atunci când zborul acestora a fost anulat ca urmare a închiderii spațiului aerian din cauza erupției unui vulcan. Cu alte cuvinte, un eveniment precum închiderea spațiului aerian ca urmare a erupției vulcanului Eyjafjallajökull intră sub incidența noțiunii „împrejurări excepționale”, în sensul Regulamentului nr. 261/2004, obligând operatorul de transport aerian să acorde asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat, în conformitate cu articolele 5 și 9 din acest regulament, sau se situează într-o categorie care depășește aceste împrejurări excepționale, exonerând astfel operatorul de transport de o asemenea obligație?

1 — Limba originală: franceza.

2 — Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

5. Pe de altă parte, Dublin Metropolitan District Court (Irlanda) ridică problema dacă obligația de a acorda asistență prevăzută de aceste dispoziții trebuie limitată din punct de vedere temporal sau financiar atunci când anularea zborului se datorează unor împrejurări excepționale. În cazul unui răspuns negativ, ridică problema dacă dispozițiile amintite sunt lipsite de validitate întrucât ar fi contrare principiilor proporționalității și nediscriminării, principiului unui „echilibru just al intereselor”, prevăzut în Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montreal la 9 decembrie 1999³, precum și articolelor 16 și 17 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene⁴.

6. În prezentele concluzii vom explica motivele pentru care considerăm că articolele 5 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că împrejurări precum închiderea spațiului aerian ca urmare a erupției unui vulcan constituie împrejurări excepționale în sensul acestui regulament.

7. Ulterior vom indica motivele pentru care, în opinia noastră, aceste dispoziții nu conțin nici o exonerare și nici o limitare implicite ale obligației de a acorda asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat ca urmare a unor împrejurări excepționale și motivele pentru care această constatare nu este de natură să pună în discuție validitatea dispozițiilor menționate.

I – Cadrul juridic

A – Reglementarea internațională

8. Convenția de la Montreal a fost aprobată în numele Comunității Europene prin Decizia 2001/539/CE⁵ și a intrat în vigoare, în ceea ce privește Uniunea Europeană, la 28 iunie 2004.

9. Al treilea și al cincilea considerent din preambulul Convenției de la Montreal au următorul cuprins:

„Recunoscând importanța asigurării protecției intereselor consumatorilor în transportul aerian internațional și a necesității existenței unor despăgubiri echitabile, bazate pe principiul restituirii,

[...]

Convinse că acțiunea colectivă a statelor în scopul armonizării și codificării în continuare a anumitor norme care reglementează transportul aerian internațional constituie cel mai adecvat mijloc pentru realizarea unui echilibru de interese echitabil.”

B – Reglementarea Uniunii

10. În considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004 se arată că măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor.

3 — Denumită în continuare „Convenția de la Montreal”.

4 — Denumită în continuare „carta”.

5 — Decizia Consiliului din 5 aprilie 2001 privind încheierea de către Comunitatea Europeană a Convenției pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional (Convenția de la Montreal) (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112).

11. Considerentul (14) al acestui regulament enunță că obligațiile care revin operatorilor efectivi de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. Astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului efectiv de transport aerian.

12. Articolul 5 din regulamentul menționat are următorul cuprins:

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

[...]

(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 redirectionări, 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 de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, [...]

(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.

[...]”

13. Articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004 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 și de a trimite gratuit [două] mesaje prin telex, fax sau e-mail.

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

II – Situația de fapt din acțiunea principală

14. La 20 martie 2010, vulcanul islandez Eyjafjallajökull a început să erupă. La 14 aprilie 2010, acesta a intrat într-o fază explozivă, determinând, la 15 aprilie 2010, închiderea spațiului aerian al mai multor state membre din cauza riscului pe care îl prezenta norul de cenușă vulcanică provocat de această explozie.

15. Între 15 și 23 aprilie 2010, autoritățile competente în domeniul siguranței navigației aeriene au închis spațiul aerian al celei mai mari părți a Europei de nord, inclusiv, printre altele, spațiile aeriene irlandez și britanic. Ulterior, până la 17 mai 2010, spațiul aerian al mai multor state membre dinspre care și spre care compania aeriană Ryanair Ltd⁶ efectua servicii de transport aerian a fost închis în mod sporadic și intermitent.

16. Din cauza închiderii acestor spații aeriene, companiile aeriene au fost constrânse, numai în perioada 15-21 aprilie 2010, să anuleze aproximativ 100 000 de zboruri, 10 milioane de pasageri regăsindu-se în imposibilitatea de a călători în această perioadă.

17. În ceea ce privește Ryanair, aceasta a fost obligată să anuleze aproximativ 9 500 de zboruri din cauza norului de cenușă vulcanică, determinând întreruperea călătoriilor pentru 1,4 milioane de pasageri. Instanța de trimitere precizează că Ryanair era dispusă să furnizeze serviciile sale pasagerilor, dar că aceasta nu a fost autorizată în acest sens din cauza închiderii spațiilor aeriene.

18. Commission for Aviation Regulation din Irlanda a arătat că erupția vulcanului Eyjafjallajökull și închiderea spațiului aerian pe care a determinat-o constituiau împrejurări excepționale în sensul Regulamentului nr. 261/2004. Prin urmare, pasagerii al căror zbor fusese anulat nu erau îndreptățiți, în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din acest regulament, să solicite compensația prevăzută la articolul 7 din regulamentul menționat.

19. Doamna McDonagh făcea parte dintre pasagerii al căror zbor a fost anulat ca urmare a erupției vulcanice. Aceasta cumpăraseră un bilet de avion la Ryanair pentru o călătorie Faro-Dublin la 17 aprilie 2010.

20. În aceeași zi, zborul său a fost anulat ca urmare a închiderii spațiului aerian. Zborurile dintre Irlanda și Europa continentală s-au reluat abia la 22 aprilie 2010. În cele din urmă, doamna McDonagh a putut să se întoarcă în Irlanda la 24 aprilie 2010.

21. Între 17 și 24 aprilie 2010, Ryanair nu i-a furnizat doamnei McDonagh asistența prevăzută la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004. Doamna McDonagh apreciază că Ryanair trebuie să îi plătească o despăgubire în sumă de 1 129,41 euro, aferentă cheltuielilor efectuate pentru cumpărarea de alimente și de băuturi răcoritoare și pentru plata cazării și a transportului. Prin urmare, reclamanta a introdus o acțiune la instanța de trimitere.

6 — Denumită în continuare „Ryanair”.

III – Întrebările preliminare

22. Dublin Metropolitan District Court are îndoieli în ceea ce privește interpretarea care trebuie dată articolelor 5 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004 și în ceea ce privește validitatea acestor dispoziții. Aceasta a decis, așadar, să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) Anumite împrejurări, precum închiderea spațiului aerian european ca urmare a erupției vulcanului Eyjafjallajokull în Islanda, care a cauzat întreruperi ample și prelungite ale zborurilor, depășesc cadrul «împrejurărilor excepționale» în sensul Regulamentului nr. 261/2004?
- 2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare, în temeiul articolelor 5 și 9 [din acest regulament], este exclusă în asemenea împrejurări răspunderea pentru încălcarea obligației de a acorda asistență?
- 3) În cazul unui răspuns negativ la a doua întrebare, articolele 5 și 9 [din regulamentul menționat] sunt lipsite de validitate ca urmare a încălcării principiilor proporționalității și nediscriminării, a principiului «echilibrului just al intereselor», prevăzut în Convenția de la Montreal, și a articolelor 16 și 17 din [cartă] [...]?
- 4) Obligația de acordare de asistență prevăzută la articolele 5 și 9 [din Regulamentul nr. 261/2004] trebuie să fie interpretată în sensul că presupune o limitare implicită, cum ar fi o limită de natură temporală și/sau de natură pecuniară, în cazul în care anularea se datorează unor «împrejurări excepționale»?
- 5) În cazul unui răspuns negativ la a patra întrebare, articolele 5 și 9 [din acest regulament] sunt lipsite de validitate ca urmare a încălcării principiilor proporționalității și nediscriminării, a principiului «echilibrului just al intereselor», prevăzut în Convenția de la Montreal, și a articolelor 16 și 17 din [cartă]?”

IV – Analiza noastră

23. Într-o primă etapă, prin intermediul primei și al celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită Curții să se pronunțe cu privire la problema dacă articolele 5 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că împrejurări precum închiderea spațiului aerian ca urmare a erupției unui vulcan depășesc cadrul „împrejurărilor excepționale” care determină astfel pentru operatorul efectiv de transport aerian exonerarea de obligația sa de a acorda asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat ca urmare a acestei închideri.

24. Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere ridică, în esență, problema dacă, în cazul în care închiderea menționată ar constitui o împrejurare care depășește împrejurările excepționale, dar nu ar exonera totuși operatorul de transport aerian de obligația de a furniza asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat, articolele 5 și 9 din acest regulament sunt lipsite de validitate, întrucât sunt contrare principiilor proporționalității și nediscriminării, principiului unui „echilibru just al intereselor” prevăzut în Convenția de la Montreal, precum și articolelor 16 și 17 din cartă.

25. Într-o a doua etapă, prin intermediul celei de a patra întrebări, instanța de trimitere solicită Curții să hotărască dacă obligația prevăzută la articolele 5 și 9 din regulamentul menționat conține o limitare implicită, cum ar fi o limită de natură temporală și/sau de natură pecuniară, a asistenței furnizate pasagerilor al căror zbor a fost anulat atunci când anularea se datorează unor „împrejurări excepționale”.

26. Dacă nu aceasta este situația, instanța de trimitere ridică, prin intermediul celei de a cincea întrebări, problema dacă aceste dispoziții sunt lipsite de validitate întrucât sunt contrare principiilor proporționalității și nediscriminării, principiului unui „echilibru just al intereselor”, prevăzut în Convenția de la Montreal, precum și articolelor 16 și 17 din cartă.

A – Cu privire la prima-a treia întrebare

27. Cu titlu introductiv, trebuie amintit că articolul 5 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că operatorul efectiv de transport aerian este obligat să acorde asistență pasagerului al cărui zbor a fost anulat. Contrar obligației de compensare prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din acest regulament, obligația de a acorda asistență acestui pasager se aplică chiar și atunci când anularea se datorează unor „împrejurări excepționale”⁷.

28. În prezenta cauză, instanța de trimitere ridică problema dacă împrejurări precum închiderea spațiului aerian în urma erupției vulcanului Eyjafjallajökull nu depășesc aceste împrejurări excepționale, exonerând astfel operatorul efectiv de transport aerian de orice obligație de a acorda asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat în urma acestei închideri.

29. Considerăm că răspunsul este negativ. Apreciem, dimpotrivă, că noțiunea „împrejurări excepționale” cuprinde și toate evenimentele excepționale, precum închiderea spațiului aerian ca urmare a erupției unui vulcan, care nu s-ar fi putut evita în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.

30. Această noțiune nu este definită în Regulamentul nr. 261/2004. Considerentul (14) al acestuia se limitează la a da câteva exemple, cu titlu ilustrativ⁸, de evenimente care pot fi considerate împrejurări excepționale, și anume în caz de instabilitate politică, de condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, de riscuri legate de siguranță, de deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și de greve care afectează operațiunile operatorului de transport aerian.

31. Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, determinarea sensului și a sferei termenilor pentru care dreptul Uniunii nu oferă nicio definiție trebuie realizată în funcție de sensul lor obișnuit în limbajul curent, ținând cont de contextul în care sunt utilizați și de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte. În plus, atunci când acești termeni figurează într-o prevedere care constituie o derogare de la un principiu sau, mai precis, de la norme ale Uniunii care au ca scop protecția consumatorilor, aceștia trebuie înțeleși astfel încât dispoziția respectivă să poată fi interpretată în mod strict⁹.

32. În limbajul curent, termenul „excepțional” este definit ca un termen care nu se încadrează în ordinea comună, care este anormal, extraordinar, neobișnuit. În opinia noastră, alegerea acestui termen demonstrează în mod clar voința legiuitorului Uniunii de a include în noțiunea „împrejurări excepționale” toate împrejurările asupra cărora operatorul de transport aerian nu are niciun control. În această privință, în Hotărârea Wallentin-Hermann, citată anterior, Curtea a considerat că împrejurările excepționale, în sensul Regulamentului nr. 261/2004, se raportează la un eveniment care, la fel ca și cele enumerate în considerentul (14) al acestui regulament, nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale¹⁰.

7 — A se vedea Hotărârea din 12 mai 2011, Eglitis și Ratnieks (C-294/10, Rep., p. I-3983, punctele 23 și 24).

8 — A se vedea Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Rep., p. I-11061, punctul 22).

9 — *Ibidem* (punctul 17 și jurisprudența citată).

10 — *Ibidem* (punctul 23).

33. Pe de altă parte, observăm că, în cursul lucrărilor pregătitoare referitoare la Regulamentul nr. 261/2004, legiuitorul Uniunii a ales inițial să utilizeze noțiunea „forță majoră” în locul noțiunii „împrejurări excepționale”¹¹, această primă noțiune fiind utilizată în general pentru a califica evenimente asupra cărora ființa umană nu are niciun fel de control, fiind imprevizibile, irezistibile și exterioare acesteia.

34. În opinia noastră, aceste elemente atestă intenția legiuitorului Uniunii de a reuni în cadrul aceleiași noțiuni, și anume cea de „împrejurări excepționale”, toate împrejurările care scapă controlului operatorului de transport aerian, indiferent de natura acestor împrejurări și de gravitatea lor. Prin urmare, apreciem că nu există un loc pentru o categorie care s-ar situa dincolo de împrejurările excepționale, precum cea propusă de Ryanair. În opinia noastră, un eveniment de natura erupției vulcanului Eyjafjallajökull constituie, așadar, o împrejurare excepțională în sensul Regulamentului nr. 261/2004 și antrenează obligația operatorului de transport aerian de a acorda asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat ca urmare a acestei erupții.

35. Pe de altă parte, redactarea clară și diferită pe fond a articolelor 5 și 9 din acest regulament înseamnă că nu s-ar putea crea, fără a adăuga la text, o categorie distinctă de evenimente „cu totul excepționale” care ar echivala cu exonerarea totală a operatorului de transport aerian de obligațiile sale.

36. În opinia noastră, această analiză este întărită de obiectivul urmărit de regulamentul menționat și de contextul în care se inserează aceste articole.

37. Astfel, după cum a amintit Curtea în Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții¹², din considerentele (1)-(4) ale Regulamentului nr. 261/2004 rezultă în mod clar că acesta 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 ale unor neplăceri grave similare care au legătură cu transportul aerian¹³.

38. În acest sens, obligația operatorului de transport aerian care constă în a asigura asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat, și anume furnizarea de băuturi răcoritoare, de alimente, de cazare sau punerea la dispoziție a unor mijloace de comunicare cu terții, urmărește asigurarea nevoilor imediate, la fața locului, ale pasagerilor, indiferent de cauza anulării zborului¹⁴, precum și ameliorarea protecției intereselor acestor pasageri¹⁵.

39. Rațiunea de a fi a acestei obligații de a acorda asistență se distinge, prin chiar natura sa și prin scopul pe care îl urmărește, de cea a obligației de compensare de care este ținut operatorul de transport aerian dacă nu a prevenit în timp util pasagerii cu privire la anularea zborului în cauză.

40. Astfel, compensația prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 urmărește repararea unui prejudiciu, cvasiidentice pentru toți pasagerii, cauzat de anularea zborului, și care constă într-o pierdere de timp care nu poate fi reparată, având în vedere caracterul ireversibil al acesteia, decât printr-o compensare¹⁶. Intenția legiuitorului Uniunii era în mod clar de a

11 — A se vedea Poziția comună (CE) nr. 27/2003 adoptată de Consiliu la 18 martie 2003 (JO C 125 E, p. 63) și Comunicarea Comisiei către Parlamentul European din 25 martie 2003 privind poziția comună adoptată de Consiliu în vederea adoptării unui regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor [SEC(2003) 361 final, p. 4]. Noțiunea „împrejurări excepționale” a fost preferată celei de „forță majoră”, din rațiuni de claritate juridică, la propunerea Consiliului. A se vedea de asemenea poziția Parlamentului European adoptată la prima lectură, la 24 octombrie 2002 (p. 5).

12 — C-402/07 și C-432/07, Rep., p. I-10923.

13 — Punctul 44.

14 — Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 86).

15 — *Ibidem* (punctul 48).

16 — Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior (punctul 52).

încuraja operatorii de transport aerian să prevină pasagerii zborului în cauză pentru a evita toate dificultățile și neplăcerile cauzate acestora și pentru a putea lua măsuri în timp util¹⁷. Faptul că operatorul de transport aerian poate fi exonerat de o astfel de obligație nu depinde de aspectul dacă anularea zborului se datorează unor împrejurări excepționale, legiuitorul Uniunii considerând că, într-o asemenea situație, nu este responsabil de anularea zborului¹⁸.

41. Cu totul alta este rațiunea de a fi a obligației de a acorda asistență prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004. Această asistență, prin furnizarea de alimente, de băuturi răcoritoare și, dacă este cazul, de cazare, urmărește să permită pasagerilor să își continue călătoria în condiții satisfăcătoare și să se evite abandonarea lor, așteptând să fie redirectionați sau să fie găsită o soluție de înlocuire.

42. Prin urmare, asistența este ajutorul oferit pasagerilor aerieni considerați deosebit de vulnerabili în astfel de împrejurări. Această asistență este, așadar, cu atât mai indispensabilă atunci când pasagerii sunt blocați pe aeroport din cauza apariției unor împrejurări excepționale.

43. În opinia noastră, acesta este motivul pentru care legiuitorul Uniunii a apreciat că, spre deosebire de obligația de compensare care revine operatorului de transport aerian și care nu se datorează atunci când se dovedește că anularea zborului intervine în urma apariției unor împrejurări excepționale care nu ar fi putut fi evitate, obligația de a acorda asistență trebuie să existe indiferent de evenimentul care a determinat anularea și indiferent de împrejurarea dacă operatorul de transport aerian este sau nu este răspunzător pentru acest eveniment.

44. Prin urmare, considerăm că asistența acordată pasagerilor este cu atât mai importantă și devine primordială atunci când acestora din urmă li se anulează zborul din cauza erupției unui vulcan care a provocat închiderea spațiului aerian al mai multor state membre, iar aceasta timp de câteva zile, eveniment care a constrâns astfel anumiți pasageri să rămână pe aeroport și, adeseori, departe de reședința lor, în așteptarea redeschiderii acestui spațiu aerian.

45. Dacă s-ar admite că, în astfel de împrejurări, operatorul de transport aerian nu este obligat să acorde asistență pasagerilor săi, acest lucru ar avea drept consecință să aducă atingere în mod considerabil efectului util al articolului 5 alineatul (1) litera (b) și al articolului 9 din Regulamentul nr. 261/2004, precum și sistemului în care acestea se inserează și despre care amintim că urmărește să asigure un nivel ridicat de protecție a pasagerilor aerieni.

46. În consecință, considerăm că articolele 5 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că împrejurări precum închiderea spațiului aerian ca urmare a erupției unui vulcan constituie împrejurări excepționale în sensul acestui regulament.

47. Având în vedere aceste considerații, nu este necesar, în opinia noastră, să se răspundă la a doua și la a treia întrebare.

17 — A se vedea Propunerea de regulament al Parlamentului European și al Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor [COM(2001) 784 final, punctul 22 din expunerea de motive].

18 — *Ibidem* (punctul 20 din expunerea de motive).

B – Cu privire la a patra și la a cincea întrebare

48. Prin intermediul întrebărilor adresate, instanța de trimitere solicită să se stabilească, în esență, dacă obligația de a acorda asistență prevăzută la articolele 5 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie limitată, din punct de vedere temporal sau financiar, atunci când anularea zborului se datorează unor împrejurări excepționale. În cazul unui răspuns negativ, aceasta ridică problema dacă aceste dispoziții sunt lipsite de validitate întrucât ar fi contrare principiilor proporționalității și nediscriminării, principiului „echilibrului just al intereselor”, prevăzut în Convenția de la Montreal, precum și articolelor 16 și 17 din cartă.

49. Ryanair susține că obligația de a acorda asistență de care este ținut operatorul de transport aerian trebuie limitată atunci când anularea se datorează unor împrejurări excepționale. Ryanair apreciază că, de exemplu, cazarea ar trebui limitată la o sumă forfetară zilnică, și anume 80 de euro pe noapte, și pentru cel mult trei nopți. În același mod, aceasta consideră că ar trebui să existe de asemenea o limitare temporală și pecuniară în ceea ce privește furnizarea de alimente și de băuturi răcoritoare și că suportarea cheltuielilor de transport între aeroport și locul de cazare ar trebui limitată la prețul unei călătorii cu mijloacele de transport în comun.

50. Nu considerăm că articolele 5 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004 conțin o astfel de limitare implicită a asistenței acordate pasagerilor al căror zbor a fost anulat ca urmare a unor împrejurări excepționale.

51. Astfel, mai întâi, după cum a subliniat guvernul francez¹⁹, legiuitorul Uniunii a refuzat în mod intenționat să exonereze operatorul de transport aerian de obligația sa de a acorda asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat atunci când anularea se datorează unor împrejurări excepționale²⁰.

52. Pe de altă parte, astfel cum am arătat la punctul 44 din prezentele concluzii, asistența se dovedește a fi deosebit de importantă în momentul apariției unor împrejurări excepționale care durează. Tocmai în cazul în care așteptarea cauzată de anularea unui zbor este deosebit de lungă este necesar să se asigure ca pasagerul al cărui zbor a fost anulat să poată avea acces la produsele și la serviciile de primă necesitate, iar aceasta, pe toată durata așteptării. În această privință, subliniem că articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004, departe de a limita în mod implicit asistența, prevede că pasagerii au dreptul de a li se oferi gratuit „mese și băuturi răcoritoare, *direct proporționale cu timpul de așteptare* [21]”. Prin urmare, nu se pune problema, în niciun mod în această situație, să se limiteze temporal și pecuniar asistența.

53. Încă o dată, considerăm că o limitare precum cea propusă de Ryanair ar avea drept consecință privarea articolelor 5 și 9 din acest regulament de o parte a efectului lor util, întrucât pasagerii aerieni în cauză ar fi abandonați la voia întâmplării după câteva zile.

54. În opinia noastră, această analiză nu este de natură să pună în discuție validitatea acestor dispoziții, astfel cum sugerează Ryanair.

55. Mai întâi, în ceea ce privește principiul proporționalității, Curtea a avut ocazia, în Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, să arate, cu ocazia aprecierii validității articolelor 5 și 6 din Regulamentul nr. 261/2004, care fac trimitere la articolul 9 din acesta, că măsurile de reparare standardizată și imediată, precum redirectionarea pasagerilor sau furnizarea de băuturi răcoritoare, de alimente, de

19 — A se vedea punctele 43-49 din observații.

20 — A se vedea Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior (punctele 51-54).

21 — Sublinierea noastră.

cazare sau punerea la dispoziție a unor mijloace de comunicare cu terți, variază în funcție de importanța prejudiciilor suferite de pasageri și că nu rezultă, așadar, că aceste măsuri ar prezenta un caracter vădit inadecvat pentru simplul fapt că operatorii de transport nu se pot prevala de scuza împrejurărilor excepționale²².

56. Potrivit Comisiei Europene, obligația de a acorda asistență în temeiul articolului 9 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie aplicată fără a impune operatorilor de transport aerian în cauză o sarcină disproporționată și injustă, iar asistența trebuie să fie furnizată, în consecință, în limitele a ceea ce este proporțional și rezonabil, având în vedere împrejurările specifice speței și costul asistenței și al redirectionării²³. Comisia enunță de asemenea mai multe criterii care ar putea fi luate în considerare de operatorii de transport aerian, precum distanța dintre aeroport și locul reședinței, distanța dintre locul cazării și aeroport, precum și disponibilitatea și prețurile medii de cazare în zona relevantă²⁴.

57. În opinia noastră, aplicarea unor astfel de criterii de către operatorii de transport aerian ar implica în realitate limitarea implicită a asistenței. Considerăm că revine instanței naționale, dacă este cazul, în situația unei contestații, să ia în considerare aceste criterii și să aprecieze dacă sumele solicitate de pasagerul aerian în temeiul obligației de a acorda asistență sunt sau nu sunt rezonabile, având în vedere circumstanțele proprii fiecărei spețe.

58. Pe de altă parte, nu ni se pare a fi nici disproporționat ca o asemenea obligație de a acorda asistență să revină operatorilor de transport aerian, întrucât, astfel cum a subliniat guvernul Regatului Unit, aceștia din urmă sunt liberi să transfere cheltuielile generate de această obligație asupra prețurilor biletului de avion²⁵.

59. În această privință, este interesant să se arate că Ryanair însăși a instituit, începând cu 4 aprilie 2011, o taxă „UE 261” pentru fiecare pasager și pentru fiecare zbor în vederea acoperirii cheltuielilor pe care le-a efectuat și care au legătură în special cu obligația sa de a acorda asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat din cauza unor evenimente de forță majoră²⁶. Ryanair vizează în această situație, în mod expres, închiderea spațiului aerian ca urmare a erupției vulcanului islandez. Aceasta arată de asemenea că taxa respectivă este acceptată de pasageri atunci când semnează contractul cu ea în momentul rezervării și că, dacă cheltuielile care au legătură cu obligația de a acorda asistență se diminuează în 2011, și taxa în cauză va fi redusă în 2012. Invers, aceasta va fi majorată în 2012 dacă aceste costuri au crescut în 2011. În măsura în care Ryanair transferă asupra pasagerilor, ceea ce are dreptul să o facă, costul compensațiilor suportate, nu înțelegem cum este ea afectată de un dezechilibru inechitabil.

60. Operatorul de transport aerian, în calitate de operator informat, trebuie să prevadă acest gen de cheltuieli în legătură cu obligația sa de a acorda asistență în vederea îndeplinirii acestei obligații dacă este cazul. În plus, prin examinarea cifrelor avansate de Comisie²⁷ și potrivit cărora „numai” aproximativ 10 000 de plângeri au fost depuse de pasageri, dintr-un total de peste 10 milioane de pasageri vizați de închiderea spațiului aerian ca urmare a erupției vulcanului islandez, considerăm că obligația amintită nu era insurmontabilă pentru operatorii de transport aerian, întrucât cea mai mare parte a acestora și-au îndeplinit obligațiile care decurg din Regulamentul nr. 261/2004²⁸.

22 — A vedea punctul 86.

23 — A se vedea punctul 31 din observații.

24 — A se vedea punctul 33 din aceste observații.

25 — A se vedea punctul 23 din observații.

26 — Comunicatul de presă referitor la acest eveniment este disponibil pe internet (<http://www.ryanair.com/ie/news/briefing-note-cancellation-levy>).

27 — A se vedea MEMO/11/235 din 12 aprilie 2011, intitulat „Norul de cenușă vulcanică: pregătirea pentru situațiile de criză, un an după perturbările traficului aerian”.

28 — *Ibidem* (p. 5 și 6).

61. Prin urmare, având în vedere cele ce precedă, articolele 5 și 9 din acest regulament nu ni se par a fi contrare principiului proporționalității.

62. În continuare, Ryanair invocă faptul că obligația de a acorda asistență pasagerilor în cazul anulării zborului datorate unor împrejurări excepționale ar fi de asemenea contrară principiului potrivit căruia despăgubirea consumatorilor trebuie să se întemeieze pe un echilibru echitabil al intereselor, principiu enunțat în al treilea și în al cincilea considerent ale preambulului Convenției de la Montreal.

63. În această privință, Curtea a considerat, în Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, că, dat fiind că asistența acordată pasagerilor prevăzută la articolul 6 din Regulamentul nr. 261/2004 – articol care face trimitere la articolul 9 din același regulament – în eventualitatea întârzierii prelungite a unui zbor constituie măsuri de reparare standardizate și imediate, acestea nu se numără printre cele ale căror condiții de exercitare sunt stabilite prin Convenția de la Montreal²⁹. Este adevărat că, în Hotărârea din 6 mai 2010, Walz³⁰, Curtea a arătat că echilibrul echitabil al intereselor impune, în diferitele ipoteze în care operatorul de transport aerian este obligat să răspundă, o limitare a compensației pentru a nu impune o sarcină de reparare foarte împovărată, dificil de identificat și de calculat, care ar putea să compromită, chiar să blocheze, activitatea economică a acestui operator³¹. În cauza în care s-a pronunțat această hotărâre, era pusă în discuție însă nu obligația de a acorda asistență pasagerilor, ci dreptul acestora de a obține o reparare individualizată în cazul prejudiciului suferit, în conformitate cu capitolul III din Convenția de la Montreal³². Hotărârea amintită se situează, așadar, într-un context juridic diferit de prezenta cauză.

64. Prin urmare, apreciem că articolele 5 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004 nu sunt contrare principiului unui echilibru echitabil al intereselor prevăzut de Convenția de la Montreal.

65. În ceea ce privește problema dacă împrejurarea că aceste dispoziții, prin faptul că impun o obligație de a acorda asistență pasagerilor care nu se impune operatorilor care utilizează alte modalități de transport, încalcă principiul general al nediscriminării, este suficient să se amintească faptul că Curtea a considerat că, ținând seama în special de modalitățile lor de funcționare, de condițiile de accesibilitate și de repartizarea rețelelor lor, diferitele modalități de transport nu sunt, în ceea ce privește condițiile lor de utilizare, interschimbabile. Situația întreprinderilor care operează în sectorul de activitate al fiecăreia dintre aceste modalități de transport nu este, prin urmare, comparabilă³³. Pe de altă parte, în materie de transport aerian, pasagerii victime ale anulării sau ale întârzierii prelungite a zborului se află într-o situație diferită din punct de vedere obiectiv de cea pe care o cunosc pasagerii altor modalități de transport în cazul unor incidente de aceeași natură³⁴. În acest sens, Curtea a concluzionat că articolele 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004 nu sunt lipsite de validitate din cauza unei încălcări a principiului egalității de tratament³⁵.

66. În sfârșit, Ryanair apreciază că obligația de a acorda asistență pasagerilor atunci când anularea zborului acestora se datorează unor împrejurări excepționale aduce atingere libertății de a-și desfășura activitatea a operatorilor de transport aerian, precum și dreptului acestora de a-și exercita proprietatea asupra propriilor bunuri, de a le utiliza și de a dispune de acestea, drepturi consacrate la articolul 16 și, respectiv, la articolul 17 din cartă. Prin urmare, articolele 5 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004 ar fi lipsite de validitate.

29 — A se vedea punctul 46.

30 — C-63/09, Rep., p. I-4239.

31 — Punctele 35 și 36.

32 — A se vedea în special punctul 17.

33 — A se vedea Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior (punctul 96).

34 — *Ibidem* (punctul 97).

35 — *Ibidem* (punctul 99).

67. Ryanair consideră, în esență, că obligația de a acorda asistență are drept consecință privarea de o parte a fructelor activității sale și a investițiilor pe care le-a efectuat³⁶.

68. În această privință, trebuie amintit că articolul 52 alineatul (1) din cartă prevede că orice restrângere a exercițiului drepturilor și libertăților recunoscute prin aceasta trebuie să fie prevăzută de lege și să respecte substanța acestor drepturi și libertăți. În conformitate cu principiul proporționalității, pot fi impuse restrângeri numai în cazul în care acestea sunt necesare și numai dacă răspund efectiv obiectivelor de interes general recunoscute de Uniune sau necesității protejării drepturilor și libertăților celorlalți.

69. În această privință, după cum a subliniat guvernul francez, articolul 169 alineatul (1) TFUE prevede că Uniunea promovează interesele consumatorilor și le asigură un nivel ridicat de protecție³⁷. De asemenea, articolul 38 din cartă prevede că politicile Uniunii asigură un nivel ridicat de protecție a consumatorilor. Pe de altă parte, astfel cum s-a arătat la punctul 37 din prezentele concluzii, Regulamentul nr. 261/2004 urmărește asigurarea unui nivel ridicat 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 ale unor neplăceri grave similare care au legătură cu transportul aerian.

70. În plus, astfel cum am explicat la punctele 55-61 din prezentele concluzii, obligația de a acorda asistență pasagerilor de care este ținut operatorul de transport aerian, în conformitate cu articolele 5 și 9 din acest regulament, atunci când anularea zborului se datorează unor împrejurări excepționale nu ni se pare a fi de natură să aducă atingere principiului proporționalității.

71. În consecință, articolele 5 și 9 din regulamentul menționat nu ni se par a fi contrare articolelor 16 și 17 din cartă.

72. Având în vedere toate aceste considerații, apreciem că articolele 5 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că acestea nu conțin nici o exonerare și nici o limitare implicite ale obligației de a acorda asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat ca urmare a unor împrejurări excepționale. Această constatare nu este de natură să pună în discuție validitatea acestor dispoziții.

V – Concluzie

73. Având în vedere elementele care precedă, propunem Curții să răspundă Dublin Metropolitan District Court după cum urmează:

„Articolele 5 și 9 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:

- împrejurări precum închiderea spațiului aerian ca urmare a erupției unui vulcan constituie împrejurări excepționale în sensul Regulamentului nr. 261/2004;
- nu conțin nici o exonerare și nici o limitare implicite ale obligației de a acorda asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat ca urmare a unor împrejurări excepționale. Această constatare nu este de natură să pună în discuție validitatea lor.”

36 — A se vedea punctul 45 din observații.

37 — A se vedea punctul 79 din observații.