



## Repertoriul jurisprudenței

### HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

31 ianuarie 2013 \*

„Transport aerian — Regulamentul (CE) nr. 261/2004 — Noțiunea «împrejurări excepționale» — Obligația de asistență a pasagerilor în eventualitatea anulării unui zbor din cauza unor «împrejurări excepționale» — Eruptie vulcanică ce a determinat închiderea spațiului aerian — Eruptia vulcanului islandez Eyjafjallajökull”

În cauza C-12/11,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Dublin Metropolitan District Court (Irlanda), prin decizia din 10 noiembrie 2010, primită de Curte la 10 ianuarie 2011, în procedura

**Denise McDonagh**

împotriva

**Ryanair Ltd,**

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul K. Lenaerts, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a treia, și domnii E. Juhász, G. Arestis, T. von Danwitz și D. Šváby (raportor), judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: doamna R. Șereș, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 9 februarie 2012,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru doamna McDonagh, de J. Hennessy, solicitor;
- pentru Ryanair Ltd, de G. Berrisch, Rechtsanwalt, de M. Hayden, Senior Counsel, și de R. Aylward, Barrister-at-Law;
- pentru guvernul german, de T. Henze și de J. Kemper, în calitate de agenți;
- pentru guvernul francez, de G. de Bergues și de M. Perrot, în calitate de agenți;
- pentru guvernul polonez, de M. Szpunar, în calitate de agent;

\* Limba de procedură: engleza.

- pentru guvernul Regatului Unit, de S. Ossowski, în calitate de agent;
  - pentru Parlamentul European, de L. G. Knudsen și de A. Troupiotis, în calitate de agenți;
  - pentru Consiliul Uniunii Europene, de E. Karlsson și de A. De Elera, în calitate de agenți;
  - pentru Comisia Europeană, de K. Simonsson și de N. Yerrell, în calitate de agenți,
- după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 22 martie 2012,
- pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea și aprecierea validității articolului 5 alineatul (1) litera (b) și a articolului 9 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 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 și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 din 11 februarie 2004 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între doamna McDonagh, pe de o parte, și Ryanair Ltd (denumită în continuare „Ryanair”), pe de altă parte, cu privire la refuzul acestei companii de a asigura asistența prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 ca urmare a erupției vulcanului islandez Eyjafjallajökull, care a cauzat anularea zborului său și, la nivel general, închiderea unei părți a spațiului aerian european.

### Cadrul juridic

#### *Dreptul internațional*

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

„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 [...]”

- 5 Potrivit articolului 29 din convenția menționată:

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

*Dreptul Uniunii*

6 Considerentele (1), (2), (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 au următorul cuprins:

„(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.

[...]

(14) În conformitate cu Convenția de la Montreal, 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 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, precum și greve care afectează operațiunile unui operator efectiv de transport aerian.

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

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

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

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

(b) să li se ofere asistență de către operatorul 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) [pasagerii în cauză trebuie] 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 redirectionare 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 redirectionare care să le permită să plece cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută.

[...]

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

[...]”

- 8 Articolul 8 din acest regulament definește modalitățile de furnizare a asistenței pasagerilor de către operatorul de transport aerian, în ceea ce privește dreptul lor la rambursare sau la redirectionare.

- 9 Articolul 9 din regulamentul menționat, intitulat „Dreptul la deservire”, are următorul conținut:

„(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 mesaje prin telex, fax sau e-mail.

[...]”

- 10 Cu titlul „Compensații suplimentare”, articolul 12 alineatul (1) din același regulament prevede că „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”.

- 11 Articolul 16 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Nerespectare”, are următorul cuprins:

„(1) Fiecare stat membru desemnează un organism responsabil de aplicarea prezentului regulament în ceea ce privește zborurile de pe aeroporturile situate pe teritoriul lor și zborurile dintr-o țară terță spre aceste aeroporturi. În cazul în care este necesar, acest organism adoptă măsurile necesare pentru a asigura respectarea drepturilor pasagerilor. Statele membre notifică Comisiei organismul desemnat în conformitate cu prezentul alineat.

[...]

(3) Sancțiunile stabilite de statele membre pentru nerespectarea prezentului regulament sunt eficiente, proporționale și disuasive.”

### **Litigiul principal și întrebările preliminare**

- 12 La 11 februarie 2010, doamna McDonagh a făcut o rezervare la Ryanair pentru un zbor cu plecare din Faro (Portugalia) și cu destinația Dublin (Irlanda), programat pentru data de 17 aprilie 2010, la prețul de 98 de euro. La 20 martie 2010 a început să erupă vulcanul islandez Eyjafjallajökull. La 14 aprilie 2010, acesta a intrat într-o fază explozivă, proiectând pe cerul Europei un nor de cenușă vulcanică. La 15 aprilie 2010, autoritățile competente în domeniul navigației aeriene au închis spațiul aerian al mai multor state membre din cauza riscurilor existente pentru aeronave.
- 13 La 17 aprilie 2010, zborul doamnei McDonagh a fost anulat ca urmare a închiderii spațiului aerian irlandez. Zborurile Ryanair între Europa continentală și Irlanda s-au reluat la 22 aprilie 2010, iar doamna McDonagh a putut să se întoarcă în Irlanda abia la 24 aprilie 2010.
- 14 În perioada 17-24 aprilie 2010, Ryanair nu i-a furnizat reclamantei din litigiul principal asistență în modalitățile prevăzute la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004.
- 15 Doamna McDonagh a sesizat instanța de trimitere cu o acțiune împotriva Ryanair, solicitând obligarea acesteia la plata unei despăgubiri în cuantum de 1 129,41 euro, reprezentând cheltuielile de masă, de cazare, de transport și de achiziționare de băuturi răcoritoare, pe care le-a efectuat în această perioadă.
- 16 La rândul său, Ryanair susține că închiderea spațiului aerian al unei părți a Europei în urma erupției vulcanului Eyjafjallajökull nu constituie o „împrejurare excepțională” în sensul Regulamentului nr. 261/2004, ci o „împrejurare eminamente excepțională”, care o exonerează nu numai de obligația de despăgubire, ci și de obligațiile de asistență care îi revin în temeiul articolelor 5 și 9 din acest regulament.
- 17 Având în vedere îndoielile sale cu privire la aspectul dacă obligația de a acorda asistența respectivă poate fi limitată în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal și considerând că, până în prezent, Curtea nu s-a pronunțat în această chestiune, Dublin Metropolitan District Court a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
  - „1) Anumite împrejurări, precum închiderea spațiului aerian european ca urmare a erupției vulcanului Eyjafjallajökull din 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 Regulamentul nr. 261/2004], 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 nr. 261/2004] 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 Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene [denumită în continuare «carta»]?
  - 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 Regulamentul nr. 261/2004] 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]?”

### **Cu privire la întrebările preliminare**

#### *Cu privire la admisibilitate*

- 18 Consiliul Uniunii Europene susține, în esență, că întrebările sunt inadmisibile întrucât nu sunt pertinente pentru litigiul principal în măsura în care, în eventualitatea anulării zborului din orice cauză, pasagerii aerieni nu pot invoca în fața unei instanțe naționale nerespectarea de către operatorul de transport aerian a obligației sale de a acorda asistență prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004 pentru a obține o despăgubire de la acesta.
- 19 În această privință, trebuie amintit că, potrivit articolului 5 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul anulării unui zbor, operatorul de transport aerian suportă, în condițiile stabilite, cheltuielile pasagerilor în cauză cu masa, cazarea și comunicațiile, potrivit articolului 9 din regulamentul menționat.
- 20 Curtea a avut deja ocazia să precizeze că, atunci când un operator de transport aerian nu își îndeplinește obligațiile care îi revin în temeiul articolului 9 amintit, pasagerii aerieni sunt îndreptățiți să își valorifice dreptul la compensare în temeiul elementelor prevăzute de aceste dispoziții (a se vedea în acest sens Hotărârea din 13 octombrie 2011, Sousa Rodríguez și alții, C-83/10, Rep., p. I-9469, punctul 44), o astfel de cerere neputând fi interpretată în sensul că se urmărește obținerea de daune interese destinate să compenseze, cu titlu de reparație individualizată, prejudiciul rezultat din anularea zborului respectiv în condițiile prevăzute în special la articolul 22 din Convenția de la Montreal (a se vedea în acest sens Hotărârea Sousa Rodríguez și alții, citată anterior, punctul 38).
- 21 Astfel, o cerere precum cea în discuție în litigiul principal este formulată pentru a obține de la operatorul de transport aerian echivalentul respectării obligației sale de asistență care rezultă din articolul 5 alineatul (1) litera (b) și din articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004, obligație cu privire la care trebuie amintit că este anterioară dispozițiilor care rezultă din prevederile Convenției de la Montreal (a se vedea Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rep., p. I-11061, punctul 32, și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, punctul 57).
- 22 Împrejurarea, evidențiată de Consiliu în această privință, că fiecare stat membru desemnează un organism responsabil cu aplicarea Regulamentului nr. 261/2004, care adoptă, după caz, măsurile necesare pentru respectarea drepturilor pasagerilor și care poate fi sesizat de orice pasager cu o plângere privind încălcarea acestui regulament, în conformitate cu articolul 16 din regulamentul menționat, nu este de natură să repună în discuție dreptul pasagerilor la o astfel de rambursare.
- 23 Astfel, articolul menționat nu poate fi interpretat în sensul că numai organismele naționale responsabile cu aplicarea Regulamentului nr. 261/2004 pot sancționa nerespectarea de către operatorii de transport aerian a obligației lor de asistență prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 din acest regulament.

- 24 În consecință, trebuie să se rețină că un pasager aerian poate invoca în fața unei instanțe naționale nerespectarea de către un operator de transport aerian a obligației sale de asistență prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004 pentru a obține de la acesta o despăgubire pentru cheltuielile pe care ar fi trebuit să le suporte în temeiul dispozițiilor respective.
- 25 Prin urmare, întrebările fiind pertinente pentru soluționarea litigiului, cererea de decizie preliminară este admisibilă.

*Cu privire la fond*

*Cu privire la prima întrebare*

- 26 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că împrejurări precum închiderea unei părți a spațiului aerian european în urma erupției vulcanului Eyjafjallajökull reprezintă „împrejurări excepționale” în sensul acestui regulament, care nu scutesc operatorii de transport aerian de obligația lor de asistență prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004, sau, dimpotrivă, dată fiind amploarea lor deosebită, acestea depășesc cadrul noțiunii respective, scutind astfel respectivii operatori de transport de această obligație.
- 27 De la bun început trebuie constatat că noțiunea „împrejurări excepționale” nu se regăsește în rândul celor definite la articolul 2 din Regulamentul nr. 261/2004 sau la alte dispoziții din acest regulament, deși o listă neexhaustivă a acestor împrejurări rezultă totuși din cuprinsul considerentelor (14) și (15) ale acestui regulament.
- 28 În acest context, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că 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 (Hotărârea Wallentin-Hermann, citată anterior, punctul 17).
- 29 În limbajul curent, expresia „împrejurări excepționale” se referă literalmente la împrejurări „ieșite din comun”. În contextul transportului aerian, ea desemnează un eveniment care nu este inerent exercitării normale a activității transportatorului aerian respectiv și scapă de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale (Hotărârea Wallentin-Hermann, citată anterior, punctul 23). Cu alte cuvinte, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 34 din concluzii, sunt vizate toate împrejurările care scapă controlului operatorului de transport aerian, indiferent de natura acestor împrejurări și de gravitatea lor.
- 30 Regulamentul nr. 261/2004 nu conține nicio precizare care să permită să se rețină că acesta recunoaște, pe lângă „împrejurările excepționale” menționate la articolul 5 alineatul (3) din acest regulament, o categorie distinctă de evenimente, „cu totul excepționale”, care ar avea drept consecință exonerarea operatorului de transport de toate obligațiile sale, inclusiv de cele prevăzute la articolul 9 din regulamentul menționat.
- 31 În continuare, în ceea ce privește contextul și obiectivele urmărite de articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004, care stabilește obligațiile ce revin operatorului de transport aerian în cazul anulării zborului, trebuie să se amintească, pe de o parte, faptul că, din momentul în care survin împrejurări excepționale, alineatul (3) al articolului amintit îl exonerează pe operatorul de transport aerian numai de obligația sa de a plăti compensații în temeiul articolului 7 din regulamentul menționat. Legiuitorul Uniunii a considerat astfel că obligația de a acorda asistență în temeiul articolului 9 din același regulament se impune operatorului de transport aerian oricare ar fi evenimentul care a condus la anularea zborului. Pe de altă parte, reiese în mod clar din considerentele (1) și (2) ale Regulamentului

nr. 261/2004 că acest regulament urmărește asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor și ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general, dat fiind faptul că anularea zborurilor produce neplăceri grave pasagerilor (Hotărârile Wallentin-Hermann, punctul 18, și Nelson și alții, punctul 72, citate anterior).

- 32 Or, deși împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal depășeau în fapt, în special prin originea și prin amploarea lor, cadrul noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul Regulamentului nr. 261/2004, o astfel de interpretare ar contraveni nu numai sensului acestei noțiuni în limbajul curent, ci și obiectivelor regulamentului amintit.
- 33 Astfel, o asemenea interpretare ar avea drept consecință faptul că operatorii de transport aerian ar fi obligați să asigure asistență în temeiul articolului 9 din Regulamentul nr. 261/2004 pasagerilor aeriени care, din cauza anulării unui zbor, s-ar afla într-o situație dezavantajoasă limitată, în timp ce pasagerii, precum reclamanta din litigiul principal, care s-ar afla într-o stare de vulnerabilitate deosebită, fiind constrânși să rămână mai multe zile într-un aeroport, ar fi privați de această asistență.
- 34 Având în vedere cele de mai sus, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că împrejurări precum închiderea unei părți a spațiului aerian european în urma erupției vulcanului Eyjafjallajökull reprezintă „împrejurări excepționale” în sensul acestui regulament, care nu scutesc operatorii de transport aerian de obligația lor de a acorda asistență prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004.
- 35 Având în vedere răspunsul dat la prima întrebare, nu este necesar să se răspundă la a doua și la a treia întrebare.

Cu privire la a patra și la a cincea întrebare

- 36 Prin intermediul celei de a patra și al celei de a cincea întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (1) litera (b) și articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că, în cazul anulării unui zbor din cauza unor „împrejurări excepționale” precum cele în discuție în litigiul principal, obligația de a acorda asistență pasagerilor prevăzută la aceste dispoziții are o limită de natură temporală sau financiară și, în caz negativ, dacă dispozițiile respective astfel interpretate sunt lipsite de validitate din perspectiva principiilor proporționalității și nediscriminării, a principiului „echilibrului just al intereselor”, prevăzut în Convenția de la Montreal, și a articolelor 16 și 17 din cartă.
- 37 În această privință, trebuie arătat că, în cazul anulării zborului ca urmare a intervenției unor „împrejurări excepționale”, legiuitorul Uniunii a intenționat să ajusteze obligațiile operatorilor de transport aerian prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 38 Potrivit considerentului (15) și articolului 5 alineatul (3) din regulamentul amintit, prin derogare de la dispozițiile alineatului (1) al aceluiași articol, operatorul de transport aerian este astfel exonerat de obligația de a plăti compensații pasagerilor în temeiul articolului 7 din regulament 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, cu alte cuvinte, împrejurări care scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian (Hotărârea Nelson și alții, citată anterior, punctul 39).
- 39 În această privință, Curtea a arătat că, în astfel de împrejurări, operatorul de transport aerian este exonerat numai de obligația de a plăti compensații în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 și că, în consecință, subzistă obligația acestuia de a acorda asistență conform articolului 9 din regulament (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 mai 2011, Eglitis și Ratnieks, C-294/10, Rep., p. I-3983, punctele 23 și 24).

- 40 În plus, din cuprinsul Regulamentului nr. 261/2004 nu rezultă nicio limitare de natură temporală sau pecuniară a obligației de a acorda asistență pasagerilor în împrejurări excepționale precum cele în discuție în litigiul principal.
- 41 Astfel, din articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004 rezultă că ansamblul obligațiilor de a acorda asistență pasagerilor victime ale unei anulări de zbor se impune, în integralitate, operatorului de transport aerian pe toată durata în care pasagerii respectivi trebuie să aștepte redirectionarea. În acest sens, reiese cu claritate din alineatul (1) litera (b) al acestui articol că se oferă gratuit de către operatorul de transport aerian cazarea la hotel cât timp este „necesar”.
- 42 De altfel, orice interpretare diferită, prin care s-ar recunoaște limite, fie de natură temporală, fie de natură pecuniară, obligației operatorului de transport aerian de a acorda asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat, ar avea ca efect să repună în discuție obiectivele urmărite de Regulamentul nr. 261/2004 și amintite la punctul 31 din prezenta hotărâre, întrucât, dincolo de limita reținută, pasagerii ar fi abandonați și ar fi privați de orice asistență. Or, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 52 din concluzii, asistența se dovedește a fi deosebit de importantă în momentul apariției unor împrejurări excepționale care durează și tocmai în cazul în care așteptarea cauzată de anularea unui zbor este deosebit de lungă este necesar să se asigure că pasagerul aerian al cărui zbor a fost anulat poate avea acces la produsele și la serviciile de primă necesitate, iar aceasta, pe toată durata așteptării.
- 43 În consecință, și contrar celor susținute de Ryanair, din Regulamentul nr. 261/2004 nu se poate deduce că, în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal, se poate impune o limită de natură temporală sau pecuniară obligației de a acorda asistență pasagerilor prevăzute la articolele 5 și 9 din acest regulament.
- 44 Se impune totuși să se garanteze că interpretarea reținută la punctul anterior nu intră în contradicție cu principiile proporționalității, „echilibrului just al intereselor”, prevăzut în Convenția de la Montreal, și nediscriminării, precum și cu articolele 16 și 17 din cartă. Or, potrivit unui principiu general de interpretare, un act al Uniunii trebuie interpretat, în măsura posibilului, astfel încât să nu se repună în discuție validitatea acestuia și în conformitate cu dreptul primar în ansamblul său (Hotărârea din 16 septembrie 2010, Chatzi, C-149/10, Rep., p. I-8489, punctul 43).
- 45 În ceea ce privește, în primul rând, principiul proporționalității, trebuie amintit că Curtea a avut deja ocazia să constate la punctele 78-92 din Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, Rec., p. I-403), că articolele 5-7 din Regulamentul nr. 261/2004 nu sunt lipsite de validitate din cauza încălcării principiului proporționalității.
- 46 Or, niciun element nu justifică repunerea în discuție a constatării de validitate efectuate de Curte în respectiva hotărâre, nici chiar pentru lipsa unei limite temporale sau financiare a obligației de a acorda asistență în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal.
- 47 Faptul că obligația de a acorda asistență, astfel cum este definită la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004, determină, după cum arată Ryanair, consecințe financiare certe pentru operatorii de transport aerian nu este de natură să infirme respectiva constatare, din moment ce consecințele nu pot fi considerate excesive în raport cu obiectivul unei înalte protecții a pasagerilor.
- 48 Astfel, importanța pe care o are obiectivul de protecție a consumatorilor, inclusiv a pasagerilor aerieni, poate justifica consecințe economice negative, chiar considerabile, pentru anumiți operatori economici (Hotărârea Nelson și alții, citată anterior, punctul 81 și jurisprudența citată).

- 49 Pe de altă parte, astfel cum a arătat avocatul general la punctele 58 și 60 din concluzii, operatorii de transport aerian, în calitate de operatori informați, trebuie să prevadă costuri în legătură cu îndeplinirea, dacă este cazul, a obligației lor de a acorda asistență și pot să repercuteze costurile generate de această obligație asupra prețurilor билетelor de avion.
- 50 În consecință, articolul 5 alineatul (1) litera (b) și articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004 nu sunt contrare principiului proporționalității.
- 51 Cu toate acestea, pasagerii aeriени pot obține, cu titlu de despăgubire pentru nerespectarea de către operatorul de transport aerian a obligației sale de a acorda asistență prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004, numai rambursarea sumelor care, date fiind circumstanțele proprii fiecărei spețe, s-ar dovedi necesare, adecvate și rezonabile pentru a suplini neacordarea asistenței respectivilor pasageri de către operatorul de transport aerian, aspect care trebuie apreciat de instanța națională.
- 52 În ceea ce privește, în al doilea rând, principiul „echilibrului just al intereselor”, prevăzut în ultimul paragraf din preambulul Convenției de la Montreal, este suficient să se amintească faptul că măsurile de reparare a prejudiciului standardizate și imediate prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004, printre care figurează și obligația de a acorda asistență pasagerilor al căror zbor a fost anulat, nu se numără printre cele ale căror condiții de exercitare sunt stabilite prin Convenția de la Montreal (a se vedea în acest sens Hotărârea Wallentin-Hermann, citată anterior, punctul 32 și jurisprudența citată).
- 53 În consecință, nu trebuie examinată validitatea respectivelor dispoziții din perspectiva principiului „echilibrului just al intereselor”, prevăzut în respectiva convenție.
- 54 În ceea ce privește, în al treilea rând, principiul nediscriminării sau egalității de tratament, Ryanair susține că, într-o situație precum cea în discuție în litigiul principal, obligația de acordare a asistenței prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004 ar impune în sarcina operatorilor de transport aerian obligații care nu afectează, în circumstanțe similare celor în discuție în litigiul principal, celelalte modalități de transport, guvernate de Regulamentul (CE) nr. 1371/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind drepturile și obligațiile călătorilor din transportul feroviar (JO L 315, p. 14), de Regulamentul (UE) nr. 1177/2010 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 noiembrie 2010 privind drepturile pasagerilor care călătoresc pe mare și pe căi navigabile interioare și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO L 334, p. 1) și de Regulamentul (UE) nr. 181/2011 al Parlamentului European și al Consiliului din 16 februarie 2011 privind drepturile pasagerilor care călătoresc cu autobuzul și autocarul și de modificare a Regulamentului (CE) nr. 2006/2004 (JO L 55, p. 1), în condițiile în care pasagerii blocați din cauza unei întreruperi ample și prelungite a transporturilor s-ar afla într-o situație identică, indiferent de modalitatea de transport.
- 55 În această privință, trebuie amintit că, la punctele 93-99 din Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, Curtea a constatat deja că articolele 5, 6 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 nu încalcă principiul egalității de tratament.
- 56 Astfel, situația întreprinderilor care acționează în sectorul de activitate al diferitor modalități de transport nu este comparabilă, întrucât ținând seama 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 (Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, punctul 96).
- 57 În aceste împrejurări, legiuitorul Uniunii a putut să instituie norme care prevăd un nivel de protecție a consumatorului diferit în funcție de sectorul de transport vizat.

- 58 În consecință, articolul 5 alineatul (1) litera (b) și articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004 nu încalcă principiul nediscriminării.
- 59 În ceea ce privește, în al patrulea rând, articolele 16 și 17 din cartă, care garantează libertatea de a desfășura o activitate comercială și, respectiv, dreptul de proprietate, Ryanair susține că obligația de a acorda asistență pasagerilor impusă operatorilor de transport aerian în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal are ca efect privarea acestora din urmă de o parte din rezultatele muncii lor și ale investițiilor efectuate.
- 60 În această privință, trebuie amintit mai întâi că libertatea de a desfășura o activitate comercială și dreptul de proprietate nu reprezintă prerogative absolute, ci trebuie luate în considerare în raport cu funcția lor în societate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 6 septembrie 2012, *Deutsches Weintor*, C-544/10, punctul 54 și jurisprudența citată).
- 61 Pe de altă parte, articolul 52 alineatul (1) din cartă admite că pot fi impuse restrângeri ale exercițiului unor drepturi în măsura în care aceste restrângeri sunt prevăzute de lege, respectă substanța acestor drepturi și libertăți și, cu respectarea principiului proporționalității, sunt necesare și răspund efectiv obiectivelor de interes general recunoscute de Uniune sau necesității protejării drepturilor și libertăților celorlalți.
- 62 În sfârșit, atunci când mai multe drepturi protejate prin ordinea juridică a Uniunii intră în contradicție, această apreciere trebuie să se efectueze cu respectarea concilierii necesare dintre exigențele referitoare la protecția acestor drepturi diferite și justul echilibru dintre ele (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 ianuarie 2008, *Promusicae*, C-275/06, Rep., p. I-271, punctele 65 și 66, și Hotărârea *Deutsches Weintor*, citată anterior, punctul 47).
- 63 În speță, instanța de trimitere se referă la articolele 16 și 17 din cartă. Este însă necesar să se țină seama și de articolul 38 din aceasta, care, la fel ca articolul 169 TFUE, urmărește să asigure în politicile Uniunii un înalt nivel de protecție a consumatorilor, inclusiv a pasagerilor aerieni. Astfel, după cum s-a amintit la punctul 31 din prezenta hotărâre, protecția acestor pasageri figurează printre obiectivele principale ale Regulamentului nr. 261/2004.
- 64 Or, din cuprinsul punctelor 45-49 din prezenta hotărâre, referitoare la principiul proporționalității, rezultă că articolul 5 alineatul (1) litera (b) și articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004, astfel cum au fost interpretate la punctul 43 din prezenta hotărâre, trebuie să fie considerate conforme cu cerința de a concilia diferitele drepturi fundamentale prezente și de a stabili un just echilibru între acestea.
- 65 Rezultă că dispozițiile amintite nu încalcă articolele 16 și 17 din cartă.
- 66 În consecință, trebuie să se răspundă la cea de a patra și la cea de a cincea întrebare că articolul 5 alineatul (1) litera (b) și articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că, în cazul anulării unui zbor din cauza unor „împrejurări excepționale” cu o durată precum cea în discuție în litigiul principal, obligația de a acorda asistență pasagerilor aerieni prevăzută de aceste dispoziții trebuie îndeplinită, fără ca validitatea respectivelor dispoziții să fie afectată.

Pasagerii aerieni pot obține însă, cu titlu de despăgubire pentru nerespectarea de către operatorul de transport aerian a obligației sale de a acorda asistență prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004, numai rambursarea sumelor care, date fiind circumstanțele proprii fiecărei spețe, se dovedesc necesare, adecvate și rezonabile pentru a suplini neacordarea asistenței respectivelor pasageri de către operatorul de transport aerian, aspect care trebuie apreciat de instanța națională.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- <sup>67</sup> Întrucât, în privința părților din litigiul principal, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

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

- 1) **Articolul 5 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 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 și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 din 11 februarie 2004 trebuie interpretat în sensul că împrejurări precum închiderea unei părți a spațiului aerian european în urma erupției vulcanului Eyjafjallajökull reprezintă „împrejurări excepționale” în sensul acestui regulament, care nu scutesc operatorii de transport aerian de obligația lor de a acorda asistență prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004.**
- 2) **Articolul 5 alineatul (1) litera (b) și articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că, în cazul anulării unui zbor din cauza unor „împrejurări excepționale” cu o durată precum cea în discuție în litigiul principal, obligația de a acorda asistență pasagerilor aerieni prevăzută de aceste dispoziții trebuie să fie îndeplinită, fără ca validitatea respectivelor dispoziții să fie afectată.**

**Pasagerii aerieni pot obține însă, cu titlu de despăgubire pentru nerespectarea de către operatorul de transport aerian a obligației sale de a acorda asistență prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (b) și la articolul 9 din Regulamentul nr. 261/2004, numai rambursarea sumelor care, date fiind circumstanțele proprii fiecărei spețe, se dovedesc necesare, adecvate și rezonabile pentru a suplini neacordarea asistenței respectivilor pasageri de către operatorul de transport aerian, aspect care trebuie apreciat de instanța națională.**

Semnături