



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a opta)

29 iulie 2019*

„Trimitere preliminară – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Transport aerian – Refuz la îmbarcare – Noțiunile de «compensație» și de «compensație suplimentară» – Tip de prejudiciu care poate fi compensat – Prejudiciu material sau moral – Scădere – Compensație suplimentară – Asistență – Informații furnizate pasagerilor”

În cauza C-354/18,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Tribunalul Bacău (România), prin decizia din 26 aprilie 2018, primită de Curte la 30 mai 2018, în procedura

Radu-Lucian Rusu,

Oana-Maria Rusu

împotriva

SC Blue Air - Airline Management Solutions SRL,

CURTEA (Camera a opta),

compusă din domnul F. Biltgen, președinte de cameră, și domnii J. Malenovský (raportor) și C. G. Fernlund, judecători,

avocat general: doamna E. Sharpston,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru SC Blue Air - Airline Management Solutions SRL, de M. Popa, avocat;
- pentru guvernul român, de C.-R. Canțăr, de L. Lițu și de A. Wellman, în calitate de agenți;
- pentru guvernul german, inițial de T. Henze, de M. Hellmann, de E. Lankenau și de A. Berg, ulterior de aceștia trei din urmă, în calitate de agenți;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;

* Limba de procedură: româna.

– pentru Comisia Europeană, de L. Nicolae și de N. Yerrell, în calitate de agenți,
având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatei generale,
pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolelor 4, 7, 8 și 12 din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între domnul Radu-Lucian Rusu și doamna Oana-Maria Rusu, pe de o parte, și SC Blue Air – Airline Management Solutions SRL (denumită în continuare „Blue Air”), pe de altă parte, în legătură cu compensarea prejudiciilor moral și material suferite de aceștia ca urmare a unui refuz la îmbarcare.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

- 3 Articolul 29 din Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, semnată la Montreal la 28 mai 1999 și aprobată în numele Uniunii Europene prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112), prevede:

„În transportul de pasageri, bagaje și mărfuri, orice acțiune în despăgubire, indiferent dacă se justifică prin prezenta convenție, prin contract, printr-o acțiune ilicită sau prin alte cauze, poate fi introdusă numai în conformitate cu condițiile și limitele de răspundere stabilite în prezenta convenție, 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

- 4 Considerentele (1), (10) și (20) ale Regulamentului nr. 261/2004 enunță:

„(1) Măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor. De asemenea, ar trebui să se ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general.

[...]

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

[...]

(20) Pasagerii ar trebui să fie pe deplin informați despre drepturile lor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor, astfel încât aceștia să-și poată exercita efectiv drepturile.”

5 Articolul 1 alineatul (1) din acest regulament prevede:

„(1) Prezentul regulament stabilește condițiile în care pasagerii își pot exercita drepturile minime atunci când:

- (a) li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor;
- (b) zborul este anulat;
- (c) zborul este întârziat.”

6 Articolul 4 alineatul (3) din regulamentul menționat prevede:

„În cazul în care pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, operatorul efectiv de transport aerian le acordă imediat despăgubiri în conformitate cu articolul 7 și le oferă asistență în conformitate cu articolele 8 și 9.”

7 Articolul 7 alineatul (1) litera (b) din același regulament are următorul cuprins:

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

[...]

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

[...]”

8 Articolul 8 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede:

„Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a alege între:

(a)

- rambursarea, în termen de șapte zile, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 7 alineatul (3), a întregului cost al biletului, la prețul de achiziție pentru partea sau părțile de călătorie neefectuate și pentru partea sau părțile deja efectuate, în cazul în care zborul devine inutil în raport cu planul de călătorie inițial al pasagerului, împreună cu, dacă este cazul,
- un zbor de retur la punctul de plecare inițial, cât mai repede posibil;

(b) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil sau

(c) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.”

9 Articolul 12 alineatul (1) din acest regulament prevede:

„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.”

Dreptul român

10 Articolul 1350 din Codul civil are următorul cuprins:

„(1) Orice persoană trebuie să își execute obligațiile pe care le-a contractat.

(2) Atunci când, fără justificare, nu își îndeplinește această îndatorire, ea este răspunzătoare de prejudiciul cauzat celeilalte părți și este obligată să repare acest prejudiciu, în condițiile legii.

(3) Dacă prin lege nu se prevede altfel, niciuna dintre părți nu poate înlătura aplicarea regulilor răspunderii contractuale pentru a opta în favoarea altor reguli care i-ar fi mai favorabile.”

11 Articolul 1530 din Codul civil prevede:

„Creditorul are dreptul la daune interese pentru repararea prejudiciului pe care debitorul i l-a cauzat și care este consecința directă și necesară a neexecutării fără justificare sau, după caz, culpabile a obligației.”

12 Articolul 1531 din Codul civil prevede:

„(1) Creditorul are dreptul la repararea integrală a prejudiciului pe care l-a suferit din faptul neexecutării.

(2) Prejudiciul cuprinde pierderea efectiv suferită de creditor și beneficiul de care acesta este lipsit. La stabilirea întinderii prejudiciului se ține seama și de cheltuielile pe care creditorul le-a făcut, într-o limită rezonabilă, pentru evitarea sau limitarea prejudiciului.

(3) Creditorul are dreptul și la repararea prejudiciului nepatrimonial.”

13 Articolul 1533 din Codul civil prevede:

„Debitorul răspunde numai pentru prejudiciile pe care le-a prevăzut sau pe care putea să le prevadă ca urmare a neexecutării la momentul încheierii contractului, afară de cazul în care neexecutarea este intenționată ori se datorează culpei grave a acestuia. Chiar și în acest din urmă caz, daunele interese nu cuprind decât ceea ce este consecința directă și necesară a neexecutării obligației.”

14 Articolul 1534 din Codul civil prevede:

„(1) Dacă, prin acțiunea sau omisiunea sa culpabilă, creditorul a contribuit la producerea prejudiciului, despăgubirile datorate de debitor se vor diminua în mod corespunzător. Această dispoziție se aplică și atunci când prejudiciul este cauzat în parte de un eveniment al cărui risc a fost asumat de creditor.

(2) Debitorul nu datorează despăgubiri pentru prejudiciile pe care creditorul le-ar fi putut evita cu o minimă diligență.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 15 Reclamanții din litigiul principal au rezervat la Blue Air două bilete de avion pentru a se deplasa, la 6 septembrie 2016, de la Bacău (România) la Londra (Regatul Unit), locul unde aceștia sunt stabiliți și unde lucrează.
- 16 La momentul îmbarcării, reclamanților din litigiul principal li s-a adus la cunoștință că zborul urmează să fie efectuat cu o altă aeronavă decât cea stabilită inițial și că, din cauza numărului mic de locuri disponibile la bordul acesteia, îmbarcarea lor nu mai era posibilă.
- 17 În consecință, transportul reclamanților din litigiul principal a fost reprogramat pentru un alt zbor asigurat de Blue Air, iar aceștia au ajuns astfel la Londra la 11 septembrie 2016.
- 18 În urma celor întâmplate, Blue Air a oferit fiecăruia dintre reclamanții din litigiul principal câte un bilet de avion gratuit utilizabil până la 24 martie 2017, ofertă care a fost refuzată de aceștia pentru motivul că prejudiciile suferite depășeau valoarea unui bilet de avion.
- 19 Ulterior, Blue Air a oferit reclamanților din litigiul principal, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, o compensație de 400 de euro de persoană. În această privință, reclamanții din litigiul principal au apreciat că această compensație urmărește să compenseze doar daunele morale suferite de părți, dar nu și pe cele materiale, care se înscriu în noțiunea de „compensație suplimentară”.
- 20 În aceste condiții, reclamanții din litigiul principal au sesizat Judecătoria Bacău (România). În fața acesteia, ei au solicitat obligarea Blue Air la plata sumei de 437 de euro și, respectiv, de 386 de euro cu titlu de daune materiale, concretizate într-o reținere din salariu. Ulterior, reclamanții din litigiul principal au făcut precizări cu privire la cuantumul pierderilor constând în salarii nerealizate. În plus, reclamanții din litigiul principal au solicitat 1 500 de euro fiecare cu titlu de daune morale. Pe de altă parte, aceștia au susținut că împotriva domnului Rusu fusese începută o procedură de concediere, într-un final acestuia aplicându-i-se doar o muștrare.
- 21 Blue Air a susținut că reclamanții din litigiul principal nu erau îndreptățiți la compensații peste cei 400 de euro prevăzuți la articolul 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, întrucât aceștia nu au solicitat expres să fie transportați mai rapid, cu o altă companie aeriană și pe o altă rută, ci au acceptat să zboare în data de 11 septembrie 2016. Pe de altă parte, Blue Air a susținut că, dacă reclamanții din litigiul principal ar fi solicitat un zbor alternativ, aceasta ar fi căutat unul care le-ar fi permis să ajungă la destinație.
- 22 Judecătoria Bacău a admis în parte cererea, obligând Blue Air să achite fiecăruia dintre reclamanții din litigiul principal 400 de euro reprezentând daune morale și respingând restul pretențiilor acestora.
- 23 Atât reclamanții din litigiul principal, cât și Blue Air au formulat apel împotriva deciziei Judecătoriei Bacău în fața instanței de trimitere, care consideră necesară clarificarea anumitor aspecte legate de interpretarea articolelor 4, 7, 8 și 12 din Regulamentul nr. 261/2004.
- 24 În aceste condiții, Tribunalul Bacău a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Dacă suma de 400 euro prevăzută de articolul 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 urmărește compensarea în principal a daunelor materiale, urmând ca cele morale să fie analizate din perspectiva articolului 12 sau prin articolul 7 alineatul (1) litera (b) se acoperă în principal daunele morale, cele materiale fiind supuse dispozițiilor articolului 12?

- 2) Dacă suma reprezentând salariul nerealizat ce depășește suma de 400 euro stabilită de articolul 7 alineatul (1) litera (b) se circumscrie noțiunii de compensație suplimentară prevăzută de articolul 12?
- 3) Potrivit articolului 12 [alineatul (1)] teza a doua, «[c]ompensația acordată în conformitate cu prezentul regulament poate fi scăzută din această compensație». Acest articol din regulament trebuie interpretat în sensul că lasă la latitudinea instanței naționale scăderea sumei acordate în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (b) din compensația suplimentară sau că această scădere este obligatorie?
- 4) În cazul în care scăderea sumei nu este obligatorie, care sunt elementele pe baza cărora instanța națională decide dacă să scadă suma prevăzută de articolul 7 alineatul (1) litera (b) din compensația suplimentară?
- 5) Dacă prejudiciul cauzat ca urmare a neplății salariului ca urmare a imposibilității prezentării angajatului la muncă în urma sosirii cu întârziere la destinație, ca urmare a redirectionării, trebuie analizat din perspectiva îndeplinirii obligațiilor prevăzute de articolul 8 sau de articolul 12 raportat la articolul 4?
- 6) Dacă îndeplinirea obligației operatorului aerian de a acorda asistență în baza articolului 4 alineatul (3) și a articolului 8 din Regulamentul nr. 261/2004 implică prezentarea către pasager de informații complete cu privire la toate opțiunile acestuia de rerutare astfel cum sunt prevăzute de articolul 8 alineatul (1) literele (a)-(c) din regulament?
- 7) În condițiile articolului 8 din Regulamentul nr. 261/2004, cui revine sarcina de a proba că redirectionarea s-a făcut cât mai repede posibil?
- 8) Impune regulamentul obligații pasagerilor de a efectua căutări pentru identificarea altor curse către destinație și de a-i solicita companiei găsirea de locuri în cadrul acestor curse sau compania aeriană este obligată din oficiu să caute cea mai avantajoasă opțiune pentru pasager de a-l transporta pe acesta la destinație?
- 9) Prezintă relevanță în determinarea daunelor suferite de către pasageri faptul că aceștia au fost de acord cu propunerea companiei aeriene de a le oferi un zbor la data de 11 septembrie 2016, deși puteau presupune că nu vor fi plătiți pentru perioada cât vor lipsi de la serviciu?"

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima, la a doua, la a cincea și la a noua întrebare

- ²⁵ Prin intermediul primei, al celei de a doua, al celei de a cincea și al celei de a noua întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că suma prevăzută de această dispoziție urmărește să compenseze un prejudiciu precum un salariu nerealizat sau dacă un astfel de prejudiciu poate face obiectul compensației suplimentare prevăzute la articolul 12 alineatul (1) din acest regulament. Aceasta întrebă, pe de altă parte, cum se determină acest prejudiciu din punctul de vedere al regulamentului menționat.

- 26 Cu titlu introductiv, trebuie arătat că Regulamentul nr. 261/2004 urmărește asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni, indiferent dacă se află într-o situație de refuz la îmbarcare, de anulare sau de întârziere prelungită a zborurilor, întrucât toți sunt victime ale unor dificultăți și neplăceri grave similare care au legătură cu transportul aerian (Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07, EU:C:2009:716, punctul 44).
- 27 În acest cadru, în primul rând, articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede o compensație pentru pasageri, a cărei valoare variază, printre altele, în funcție de distanța zborului. Mai precis, acest articol 7 alineatul (1) litera (b) prevede o compensație de 400 de euro pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri.
- 28 În ceea ce privește valorile pe care le stabilește articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, acestea vizează să compenseze, în mod standardizat și imediat, prejudiciile constituite de neplăcerile cauzate, printre altele, astfel cum se întâmplă în cauza principală, de refuzul la îmbarcare în transportul aerian de pasageri, fără ca aceștia din urmă să fie obligați să suporte inconveniente inerente introducerii unor acțiuni în despăgubire la instanțele competente (a se vedea prin analogie Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 45).
- 29 Astfel, textul însuși al articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, care face trimitere la articolul 7 din acesta din urmă, impune operatorului de transport aerian respectiv să acorde imediat despăgubiri pasagerilor cărora le-a refuzat îmbarcarea împotriva voinței lor.
- 30 Astfel de valori forfetare nu vizează să despăgubească decât prejudiciile care sunt aproape identice pentru toți pasagerii în cauză (a se vedea prin analogie Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 43, precum și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 52).
- 31 În schimb, nici articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, nici acest regulament în ansamblul său nu prevăd compensarea prejudiciilor individuale, inerente motivului deplasării pasagerilor în cauză, a căror reparare impune neapărat o apreciere de la caz la caz a amplitudinii prejudiciilor cauzate și nu poate, în consecință, decât să facă obiectul unei despăgubiri *a posteriori* și individualizate (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 43).
- 32 În cauza principală, reclamantii din litigiul principal au suferit, ca urmare a unui refuz la îmbarcare, o pierdere de salariu cauzată de imposibilitatea de a se prezenta la locul lor de muncă în urma ajungerii cu întârziere la destinație.
- 33 Or, un asemenea salariu nerealizat trebuie considerat un prejudiciu individual, inerent situației proprii a pasagerilor respectivi și impune o apreciere de la caz la caz a amplitudinii daunelor astfel cauzate.
- 34 În consecință, un asemenea prejudiciu nu intră în sfera compensației forfetare prevăzute la articolul 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 35 În al doilea rând, trebuie arătat că, potrivit articolului 12 alineatul (1) prima teză din Regulamentul nr. 261/2004, acesta din urmă se aplică fără a se aduce atingere drepturilor pasagerilor la o compensație suplimentară.
- 36 Din acest text reiese că Regulamentul nr. 261/2004 nu se poate opune ca un pasager afectat să poată fi compensat pentru un prejudiciu care îi este propriu și care are vocație să fie apreciat individual și *a posteriori*, în măsura în care dreptul național sau dreptul internațional îi acordă dreptul la o asemenea compensație, cu condiția ca aceasta să fie suplimentară față de compensația forfetară prevăzută de acest regulament.

- 37 Or, o compensație trebuie considerată suplimentară, în sensul articolului 12 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, atunci când își are originea într-una dintre situațiile prevăzute la articolul 1 alineatul (1) din acest regulament și care constituie sursa neplăcerilor care sunt compensate în mod imediat și standardizat în temeiul regulamentului menționat.
- 38 În speță, este cert că salariul nerealizat, pe de o parte, este propriu reclamantilor din litigiul principal, având vocație să fie apreciat în mod individual și *a posteriori*, și, pe de altă parte, își are originea într-un refuz la îmbarcare împotriva voinței lor, ale cărui neplăceri pot fi compensate în mod imediat și standardizat potrivit Regulamentului nr. 261/2004.
- 39 În aceste condiții, un asemenea salariu nerealizat trebuie considerat un prejudiciu care poate face obiectul unei compensații suplimentare prevăzute la articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 40 În al treilea rând, astfel cum rezultă din cuprinsul punctului 31 din prezenta hotărâre, având în vedere că Regulamentul nr. 261/2004 nu prevede compensarea prejudiciilor individualizate precum un salariu nerealizat, instanței de trimitere îi revine sarcina să determine și să aprecieze diferitele elemente constitutive ale acestui prejudiciu, inclusiv, dacă este cazul, comportamentul pasagerilor lezați, precum și amploarea compensării prejudiciului menționat, luând în considerare temeiul juridic pertinent.
- 41 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la prima, la a doua, la a cincea și la a noua întrebare, în primul rând, că articolul 7 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că suma prevăzută de această dispoziție nu urmărește să compenseze un prejudiciu precum un salariu nerealizat, în al doilea rând, că acest prejudiciu poate face obiectul compensației suplimentare prevăzute la articolul 12 alineatul (1) din acest regulament și, în al treilea rând, că instanței de trimitere îi revine sarcina să determine și să aprecieze diferitele elemente constitutive ale prejudiciului menționat, precum și amploarea compensării acestuia, luând în considerare temeiul juridic pertinent.

Cu privire la a treia și la a patra întrebare

- 42 Prin intermediul celei de a treia și al celei de a patra întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă Regulamentul nr. 261/2004, în special articolul 12 alineatul (1) a doua teză din acesta, trebuie interpretat în sensul că permite instanței naționale competente să scadă compensația acordată în temeiul acestui regulament din compensația suplimentară, însă nu o obligă să facă acest lucru. În plus, aceasta ridică problema condițiilor în baza cărora instanța națională competentă ar putea proceda la această scădere.
- 43 În această privință, articolul 12 alineatul (1) a doua teză din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că compensația acordată în conformitate cu acest regulament poate fi scăzută din compensația suplimentară.
- 44 Din această formulare clară rezultă astfel că articolul 12 alineatul (1) a doua teză din Regulamentul nr. 261/2004 nu impune efectuarea unei asemenea scăderi, însă nici nu se opune ca aceasta să fie eventual efectuată.
- 45 Astfel, după cum s-a menționat la punctele 35 și 36 din prezenta hotărâre, dreptul național sau dreptul internațional este cel care poate acorda pasagerului în cauză un drept la o compensație suplimentară, Regulamentul nr. 261/2004 aplicându-se, în ceea ce îl privește, astfel cum rezultă din articolul 12 alineatul (1) prima teză din acesta, fără a aduce atingere acestui drept.

- 46 Pe de altă parte, reiese din cuprinsul articolului 12 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, citind împreună cele două teze ale sale, că acest regulament nu poate fi interpretat în sensul că ar impune condiții susceptibile să limiteze posibilitatea instanței naționale competente de a opera o eventuală scădere a compensației acordate prin acest regulament dintr-o compensație suplimentară. Existența unor asemenea condiții ar fi, așadar, incompatibilă cu articolul 12 alineatul (1) a doua teză din regulamentul menționat.
- 47 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a treia și la a patra întrebare că Regulamentul nr. 261/2004, în special articolul 12 alineatul (1) a doua teză din acesta, trebuie interpretat în sensul că permite instanței naționale competente să scadă compensația acordată în temeiul acestui regulament din compensația suplimentară, însă nu o obligă să facă acest lucru, regulamentul menționat neimpunând instanței naționale competente condiții în baza cărora aceasta ar putea proceda la această scădere.

Cu privire la a șasea și la a opta întrebare

- 48 Prin intermediul celei de a șasea și al celei de a opta întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 8 alineatul (1) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că impune operatorului efectiv de transport aerian să prezinte pasagerilor în cauză informații complete privind toate posibilitățile prevăzute de cea de a doua dintre aceste dispoziții sau dacă această dispoziție impune de asemenea pasagerilor în cauză să contribuie activ la căutarea informațiilor în acest scop.
- 49 În această privință, mai întâi, articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede, printre altele, că, în cazul în care pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, operatorul de transport aerian le oferă asistență în conformitate cu articolul 8 din acest regulament.
- 50 În continuare, articolul 8 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la rambursare sau redirectionare”, prevede, la alineatul (1), că pasagerilor li se oferă posibilitatea de a alege între trei posibilități, care sunt precizate în acesta, și anume, în esență, în primul rând, rambursarea întregului cost al biletului, împreună cu, dacă este cazul, un zbor de retur la punctul de plecare inițial, cât mai repede posibil, în al doilea rând, redirectionarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil și, în al treilea rând, redirectionarea, în condiții de transport comparabile, spre această destinație, la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.
- 51 Pe de altă parte, considerentul (10) al Regulamentului nr. 261/2004 rezumă esența alegerii menționate indicând că pasagerii cărora li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor ar trebui să aibă posibilitatea să își anuleze zborul, cu rambursarea costului biletelor, sau să își continue transportul aerian în condiții satisfăcătoare.
- 52 În sfârșit, reiese din considerentul (20) al Regulamentului nr. 261/2004, printre altele, că pasagerii afectați de un refuz la îmbarcare ar trebui să fie pe deplin informați despre drepturile lor, astfel încât aceștia să-și poată exercita efectiv drepturile.
- 53 Din coroborarea tuturor acestor dispoziții și considerente ale Regulamentului nr. 261/2004 rezultă, în primul rând, că operatorul de transport aerian care a refuzat pasageri la îmbarcare este cel căruia îi revine sarcina să le ofere acestora din urmă o asistență, în special propunându-le o alegere, în condițiile pe care articolul 8 alineatul (1) din acest regulament le stabilește la literele (a), (b) și, respectiv, (c).

- 54 În al doilea rând, rezultă că o astfel de propunere trebuie să furnizeze pasagerilor care au suferit un refuz la îmbarcare informațiile necesare pentru a le permite să facă o alegere eficace în scopul fie de a-și anula zborul, cu rambursarea costului biletelor, fie de a-și continua transportul, în condiții de transport comparabile, către destinația lor finală, cât mai repede posibil sau la o dată ulterioară.
- 55 În al treilea rând, rezultă că, întrucât pasagerul căruia i s-a refuzat îmbarcarea are dreptul la asistență din partea operatorului de transport aerian în cauză, care include dreptul de a i se oferi datele necesare pentru a i se permite să facă o alegere eficace și informată, beneficiul unui asemenea drept nu poate implica vreo obligație din partea sa de a contribui activ la căutarea datelor pe care trebuie să le conțină propunerea acestui transportator.
- 56 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a șasea și la a opta întrebare că articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 8 alineatul (1) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că impune operatorului efectiv de transport aerian să prezinte pasagerilor în cauză informații complete privind toate posibilitățile prevăzute de cea de a doua dintre aceste dispoziții, pasagerii în cauză neavând nicio obligație să contribuie activ la căutarea informațiilor în acest scop.

Cu privire la a șaptea întrebare

- 57 Prin intermediul celei de a șaptea întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, în scopul acestei dispoziții, sarcina de a proba că redirectionarea s-a făcut cât mai repede posibil revine operatorului efectiv de transport aerian sau dacă trebuie interpretat în sensul că această sarcină revine pasagerilor în cauză.
- 58 Astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 53 și 54 din prezenta hotărâre, operatorul de transport aerian care a refuzat pasageri la îmbarcare are obligația de a le oferi acestora din urmă o asistență pentru a le permite să facă o alegere eficace și informată între diferitele posibilități pe care articolul 8 alineatul (1) din acest regulament le precizează la literele (a), (b) și, respectiv, (c).
- 59 Prin urmare, operatorul efectiv de transport aerian este cel căruia îi revine sarcina să propună pasagerilor în cauză și varianta unei redirectionări, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil, conform articolului 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 60 Atunci când face o propunere concretă, operatorul efectiv de transport aerian trebuie să ia în considerare și să combine mai multe elemente pertinente care o determină, în special ora de sosire la destinația finală după redirectionarea preconizată, condițiile în care redirectionarea preconizată se poate realiza, precum și faptul dacă redirectionarea în cauză poate fi realizată de el însuși sau necesită ajutorul unui alt operator de transport aerian, eventual potrivit disponibilităților acestuia.
- 61 Or, responsabilitatea de a propune și de a organiza o redirectionare potrivit articolului 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, ce revine operatorului de transport aerian în cauză, implică sarcina de a dovedi că redirectionarea astfel organizată s-a efectuat cât mai repede posibil.
- 62 Având în vedere ceea ce precedă, trebuie să se răspundă la a șaptea întrebare că articolul 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, în scopul acestei dispoziții, sarcina de a proba că redirectionarea s-a făcut cât mai repede posibil revine operatorului efectiv de transport aerian.

Cu privire la cheltuielile de judecată

⁶³ 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 opta) declară:

- 1) **În primul rând, articolul 7 alineatul (1) litera (b) 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 interpretat în sensul că suma prevăzută de această dispoziție nu urmărește să compenseze un prejudiciu precum un salariu nerealizat, în al doilea rând, acest prejudiciu poate face obiectul compensației suplimentare prevăzute la articolul 12 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 și, în al treilea rând, instanței de trimitere îi revine sarcina să determine și să aprecieze diferitele elemente constitutive ale prejudiciului menționat, precum și amploarea compensării acestuia, luând în considerare temeiul juridic pertinent.**
- 2) **Regulamentul nr. 261/2004, în special articolul 12 alineatul (1) a doua teză din acesta, trebuie interpretat în sensul că permite instanței naționale competente să scadă compensația acordată în temeiul acestui regulament din compensația suplimentară, însă nu o obligă să facă acest lucru, regulamentul menționat neimpunând instanței naționale competente condiții în baza cărora aceasta ar putea proceda la această scădere.**
- 3) **Articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 8 alineatul (1) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că impune operatorului efectiv de transport aerian să prezinte pasagerilor în cauză informații complete privind toate posibilitățile prevăzute de cea de a doua dintre aceste dispoziții, pasagerii în cauză neavând nicio obligație să contribuie activ la căutarea informațiilor în acest scop.**
- 4) **Articolul 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că, în scopul acestei dispoziții, sarcina de a proba că redirectionarea s-a făcut cât mai repede posibil revine operatorului efectiv de transport aerian.**

Biltgen

Malenovský

Fernlund

Pronunțată astfel în ședință publică la Luxemburg, la 29 iulie 2019.

Grefierul
A. Calot Escobar

Președintele Camerei a opta
F. Biltgen