



Presă și informare

Curtea de Justiție a Uniunii Europene
COMUNICAT DE PRESĂ nr. 111/11
Luxemburg, 13 octombrie 2011

Hotărârea în cauza C-83/10
Aurora Sousa Rodríguez și alții/Air France SA

În eventualitatea anulării unui zbor, pasagerii pot solicita, în anumite condiții, pe lângă compensația acordată pentru prejudiciul material, o compensație pentru prejudiciul moral suferit

În plus, pasagerul poate solicita compensațiile datorate pentru anularea zborului atunci când aeronava sa a decolat, însă ulterior a fost nevoită, indiferent din ce motiv, să revină la aeroportul de plecare, iar pasagerul respectiv a fost transferat pe un alt zbor

Regulamentul privind compensarea pasagerilor aerieni¹ prevede **măsuri standardizate** pe care companiile aeriene trebuie să le pună în aplicare în privința pasagerilor lor în eventualitatea refuzului la îmbarcare, a anulării sau a întârzierii prelungite a unui zbor. Cu toate acestea, regulamentul precizează că se aplică fără a se aduce atingere drepturilor pasagerilor la o compensație suplimentară. Astfel, compensația acordată în temeiul regulamentului poate fi scăzută din eventuala compensație suplimentară pe care o pot solicita pasagerii.

Printre măsurile standardizate prevăzute de regulament în eventualitatea anulării unui zbor se numără rambursarea costului biletelor sau redirectionarea pasagerilor. În plus, în așteptarea unui zbor ulterior, compania aeriană trebuie să ofere pasagerilor o deservire adecvată (de exemplu, cazare, posibilitatea de a lua masa și de a efectua apeluri telefonice). În sfârșit, atunci când zborul este anulat fără preaviz sau cu un preaviz foarte scurt și nu există împrejurări excepționale, pasagerii au dreptul și la o compensație forfetară, al cărei quantum variază în funcție de distanța zborului programat.

În paralel, **Convenția de la Montréal**² precizează condițiile în care pasagerii pot introduce acțiuni pentru obținerea de despăgubiri din partea operatorilor de transport, cu titlu **de reparare individualizată a prejudiciului**, ca urmare a anulării unui zbor. Această convenție limitează răspunderea operatorului de transport în eventualitatea anulării unui zbor la suma de 4 150 DST per pasager³.

Familia Pato Rodríguez, familia López Sousa și domnul Rodrigo Manuel Puga Lueiro erau înregistrați pe zborul Air France cu plecare din Paris (Franța) cu destinația Vigo (Spania) la 25 septembrie 2008. Aeronava a decolat la ora prevăzută, însă la scurt timp s-a întors pe aeroportul Charles de Gaulle din cauza unor probleme tehnice⁴. Acești șapte pasageri au fost înregistrați pe

¹ Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

² Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 08, p. 112). Această convenție este pusă în aplicare prin Regulamentul (CE) nr. 2027/97 al Consiliului din 9 octombrie 1997 privind răspunderea operatorilor de transport aerian privind transportul aerian al pasagerilor și al bagajelor acestora (JO L 285, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 4, p. 170), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CE) nr. 889/2002 al Parlamentului European și al Consiliului din 13 mai 2002 (JO L 140, p. 2, Ediție specială, 07/vol. 9, p. 146).

³ Potrivit Convenției de la Montréal, DST (drepturile speciale de tragere) se raportează la DST special definite de Fondul Monetar Internațional (FMI). Astfel, este necesară efectuarea schimbului acestor sume în moneda națională. La 15 septembrie 2011, 4 150 DST corespundea, cu aproximație, sumei de 4 750 euro.

⁴ Instanța spaniolă nu a precizat în întrebarea preliminară dacă aeronava a decolat din nou ulterior cu unii dintre pasageri și a ajuns cu întârziere la destinație sau dacă, dimpotrivă, aceasta nu a mai plecat.

alte zboruri în ziua următoare, însă numai domnului Puga Lueiro i s-a oferit, între timp, asistență de către compania aeriană. Familia Pato Rodríguez a fost redirectionată spre Porto (Portugalia) și, de acolo, a trebuit să ia un taxi spre Vigo, orașul în care locuiesc.

Cei șapte pasageri au introdus o acțiune în justiție prin care au solicitat plata sumei de 250 euro pentru fiecare cu titlu de compensație pentru anularea zborului. În plus, familia Pato Rodríguez a solicitat suma de 170 euro pentru acoperirea cheltuielilor de transport cu taxiul și 650 euro per persoană pentru repararea prejudiciului moral suferit. Familia López Sousa solicită, de asemenea, plata sumei de 650 euro pentru fiecare membru de familie pentru repararea prejudiciului moral, precum și rambursarea prețului meselor luate în aeroport și al unei zile suplimentare de supraveghere a câinelui lor. Domnul Puga Lueiro solicită plata sumei de 300 euro pentru repararea prejudiciului moral suferit.

În acest context, Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Pontevedra (Tribunalul comercial din Pontevedra, Spania), sesizat cu judecarea cauzei, solicită Curții de Justiție să clarifice dacă situația în discuție poate fi considerată o „anulare” a unui zbor. În plus, instanța spaniolă dorește să afle dacă „compensația suplimentară” pe care o pot solicita pasagerii acoperă orice tip de prejudiciu – inclusiv cel moral – și dacă această compensație vizează și cheltuielile pe care pasagerii au trebuit să le efectueze ca urmare a faptului că operatorul de transport aerian nu și-a îndeplinit obligațiile de asistență și de deservire care îi revin.

În hotărârea pronunțată astăzi, Curtea precizează, în primul rând, interpretarea pe care o dă noțiunii „anulare” în sensul că ea nu vizează numai ipoteza absenței oricărei decolări a aeronavei în cauză. Astfel, această noțiune include și situația în care o aeronavă a decolat, însă ulterior a fost nevoită, indiferent din ce motiv, să revină la aeroportul de plecare, unde pasagerii săi au fost transferați pe alte zboruri.

Cu privire la acest aspect, Curtea constată că împrejurarea că aeronava a decolat, însă ulterior a revenit la aeroportul de decolare fără să fi ajuns la destinația prevăzută în itinerar – are ca efect faptul că zborul, astfel cum a fost prevăzut inițial, nu poate fi considerat efectuat.

În plus, Curtea precizează că, **pentru a examina dacă ne aflăm în prezența unei anulări, este necesară analizarea situației individuale a fiecărui pasager transportat**, cu alte cuvinte, trebuie să se analizeze dacă, în privința pasagerului respectiv, programarea inițială a zborului a fost abandonată. Astfel fiind, pentru a concluziona în sensul existenței anulării unui zbor, nu este deloc necesar ca toți pasagerii care rezervaseră locuri la zborul prevăzut inițial să fie transportați cu un alt zbor.

Astfel, în măsura în care cei șapte pasageri au fost transferați pe alte zboruri, programate în ziua următoare zilei prevăzute pentru plecare (fapt care le-a permis să ajungă la destinația lor finală, și anume Vigo) – zborul „lor” prevăzut inițial trebuie considerat „anulat”.

În al doilea rând, Curtea precizează că noțiunea „compensație suplimentară” permite instanței naționale să compenseze prejudiciul moral rezultat din neexecutarea contractului de transport aerian, în condițiile prevăzute de Convenția de la Montréal sau de dreptul național.

Astfel, Curtea constată că „compensația suplimentară” are vocația de a completa aplicarea măsurilor standardizate și imediate prevăzute de Regulamentul 261/2004. Prin urmare, această „compensație suplimentară” permite pasagerilor să fie compensați pentru întregul prejudiciu material și moral pe care l-au suferit din cauza nerespectării de către operatorul de transport aerian a obligațiilor sale contractuale, în condițiile și limitele prevăzute de Convenția de la Montréal sau de dreptul național.

În al treilea rând, Curtea adaugă că **atunci când un operator de transport aerian nu își îndeplinește obligațiile de asistență** (rambursarea costului biletului sau redirectionarea spre destinația finală, suportarea costul transferului de la aeroportul de sosire spre cel prevăzut inițial) **și de deservire** (cheltuieli cu mesele, cu cazarea și de comunicație) **care îi revin în temeiul**

regulamentului, pasagerii aerieni au un drept la compensare. Cu toate acestea, în măsura în care aceste compensații rezultă direct din regulament, ele **nu pot fi considerate drept compensație „suplimentară”**.

MENȚIUNE: Trimiterea preliminară permite instanțelor din statele membre ca, în cadrul unui litigiu cu care sunt sesizate, să adreseze Curții întrebări cu privire la interpretarea dreptului Uniunii sau la validitatea unui act al Uniunii. Curtea nu soluționează litigiul național. Instanța națională are obligația de a soluționa cauza conform deciziei Curții. Această decizie este obligatorie, în egală măsură, pentru celelalte instanțe naționale care sunt sesizate cu o problemă similară.

Document neoficial, destinat presei, care nu angajează răspunderea Curții de Justiție.

[Textul integral](#) al hotărârii se publică pe site-ul CURIA în ziua pronunțării.

Persoana de contact pentru presă: Claudiu Ecedi-Stoisavlevici ☎ (+352) 4303 3720

Imagini de la pronunțarea hotărârii sunt disponibile pe „[Europe by Satellite](#).” ☎ (+32) 2 2964106