



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
YVES BOT
prezentate la 19 aprilie 2012¹

Cauza C-22/11

Finnair Oyj
împotriva
Timy Lassooy

[cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată de Korkein oikeus (Finlanda)]

„Transport aerian — Regulamentul (CE) nr. 261/2004 — Compensarea pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare — Noțiunea «refuz la îmbarcare» — Excluderea calificării drept «refuz la îmbarcare» — Anularea unui zbor cauzată de o grevă în statul de plecare — Reorganizarea zborurilor ulterioare zborului anulat — Dreptul la compensare al pasagerilor acestor zboruri”

1. Prin prezenta trimitere preliminară, Curtea este chemată pentru prima dată să interpreteze noțiunea „refuz la îmbarcare”, în sensul articolului 2 litera (j) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004². Această dispoziție definește refuzul la îmbarcare drept refuzul de a transporta pasageri pe un anumit zbor, deși aceștia s-au prezentat pentru îmbarcare în condițiile stabilite, cu excepția cazurilor în care există motive temeinice pentru refuzul la îmbarcare, cum ar fi starea sănătății, cerințele de siguranță sau securitate sau documente de călătorie necorespunzătoare. În cazul în care unui pasager i se refuză îmbarcarea împotriva voinței sale, acesta beneficiază, în temeiul articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, de o compensație forfetară.
2. Prezenta cauză își are originea într-un litigiu între compania aeriană Finnair Oyj³ și domnul Lassooy. Acesta din urmă rezervase un loc pentru zborul Barcelona-Helsinki din 30 iulie 2006 de la ora 11.40. În urma unei greve la aeroportul din Barcelona (Spania), survenită la 28 iulie 2006, Finnair a decis să reorganizeze zborurile prevăzute pentru 28, 29 și 30 iulie 2006 și a refuzat îmbarcarea domnului Lassooy, acordând prioritate, pentru zborul pe care acesta din urmă trebuia să îl efectueze, pasagerilor care nu s-au putut îmbarca pe zborul regulat din 29 iulie 2006 ca urmare a acestei greve. Domnul Lassooy invocă în prezent articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 și consideră că Finnair trebuie să îi plătească o compensație, potrivit acestei dispoziții.
3. Korkein oikeus (Curtea Supremă, Finlanda) întreabă, așadar, dacă noțiunea „refuz la îmbarcare”, în sensul articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, include numai refuzurile la îmbarcare din cauza supraz rezervării sau dacă aceasta cuprinde și alte cazuri, precum refuzurile la îmbarcare din cauza reorganizării zborurilor ca urmare a unor împrejurări excepționale.

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).

3 — Denumită în continuare „Finnair”.

4. Pe de altă parte, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă o calificare drept „refuz la îmbarcare” poate fi exclusă pentru alte motive decât cele legate de pasager și în special pentru motive legate de împrejurări excepționale.

5. În prezentele concluzii vom indica motivele pentru care considerăm că noțiunea de refuz la îmbarcare cuprinde nu numai cazurile de suprezervare, ci și alte motive, cum ar fi motivele legate de operare.

6. Apoi, vom explica de ce, în opinia noastră, articolul 2 litera (j) și articolul 4 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie interpretate în sensul că refuzul la îmbarcare nu poate fi justificat în mod temeinic de împrejurări excepționale, numai refuzul la îmbarcare al pasagerilor din motive legate de situația individuală a acestora putând avea ca efect excluderea calificării drept „refuz la îmbarcare” a acestui refuz. De asemenea, vom expune motivele pentru care considerăm că articolul 4 alineatul (3) și articolul 5 alineatul (3) din acest regulament trebuie să fie interpretate în sensul că un operator de transport aerian nu poate invoca împrejurări excepționale care au afectat un zbor pentru a fi exonerat de obligația de compensare față de pasagerul căruia i-a refuzat îmbarcarea pe un zbor ulterior în cazul în care motivează refuzul prin reorganizarea acestui zbor ca urmare a acestor împrejurări excepționale.

7. În sfârșit, vom indica de ce, în opinia noastră, o asemenea interpretare nu intră în conflict cu principiul egalității de tratament.

I – Cadrul juridic

8. Considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004 arată că măsurile adoptate de Comunitatea Europeană în domeniul transporturilor aeriene ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor.

9. Considerentul (14) al acestui regulament precizează că obligațiile care revin operatorilor efectivi de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor ar trebui 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.

10. Potrivit articolului 2 litera (j) din regulamentul menționat, „«refuz la îmbarcare» înseamnă refuzul de a transporta pasageri pe un anumit zbor, deși aceștia s-au prezentat pentru îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 3 alineatul (2), cu excepția cazurilor în care există motive temeinice pentru refuzul la îmbarcare, cum ar fi starea sănătății, cerințele de siguranță sau securitate sau documente de călătorie necorespunzătoare”.

11. Articolul 4 din Regulamentul nr. 261/2004 are următorul cuprins:

„(1) În cazul în care un operator [efectiv] de transport aerian anticipează un posibil refuz la îmbarcare, atunci mai întâi trebuie să facă un apel la voluntari dispuși să renunțe la rezervările lor în schimbul unor indemnizații acordate în condițiile care urmează a fi convenite între pasagerul respectiv și operatorul [efectiv] de transport aerian. Voluntarii sunt asistați în conformitate cu articolul 8, asistența fiind oferită pe lângă indemnizațiile menționate în prezentul alineat.

(2) În cazul în care numărul voluntarilor este insuficient pentru a permite îmbarcarea celorlalți pasageri cu rezervări, operatorul [efectiv] de transport aerian poate să refuze îmbarcarea pasagerilor împotriva voinței acestora.

(3) 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.”

12. În temeiul articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, operatorul efectiv de transport aerian nu este obligat să plătească compensația datorată în cazul anulării unui zbor în situația în care poate face dovada că anularea rezultă din apariția unor împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.

13. Articolul 7 alineatul (1) litera (b) din regulamentul menționat coroborat cu articolul 4 din acesta prevede o compensație forfetară de 400 de euro pentru pasagerii cărora le-a fost refuzată îmbarcarea pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri.

14. Articolele 8 și 9 din Regulamentul nr. 261/2004 coroborate cu articolul 4 din acesta prevăd un drept la rambursare sau la redirecționare, precum și un drept la deservire pentru pasagerii cărora le-a fost refuzată îmbarcarea.

II – Situația de fapt și procedura principală

15. În urma unei greve a personalului aeroportului din Barcelona la 28 iulie 2006, zborul regulat Barcelona-Helsinki de la ora 11.40 operat de Finnair a trebuit să fie anulat. Finnair a decis să își reorganizeze zborurile pentru ca pasagerii acestui zbor să nu fie afectați de un timp de așteptare prea lung.

16. Astfel, acești pasageri au fost transportați către Helsinki (Finlanda) cu zborul din ziua următoare, 29 iulie 2006, de la ora 11.40, precum și cu un zbor din aceeași zi de la ora 21.40, închiriat în mod special. Această reorganizare a avut drept consecință faptul că o parte dintre pasagerii care își cumpăraseră bilet pentru zborul din 29 iulie 2006 de la ora 11.40 au trebuit să aștepte data de 30 iulie 2006 pentru a ajunge la Helsinki cu zborul regulat de la ora 11.40 și cu un zbor de la ora 21.40, de asemenea închiriat în mod special cu această ocazie. De asemenea, anumiți pasageri, precum domnul Lassooy, care își cumpăraseră biletul pentru zborul din 30 iulie 2006 de la ora 11.40 și care se prezentaseră la îmbarcare în condițiile stabilite au ajuns la Helsinki cu zborul special de la ora 21.40.

17. Considerând că Finnair i-a refuzat îmbarcarea, în sensul articolului 4 din Regulamentul nr. 261/2004, domnul Lassooy a introdus o acțiune la Helsingin käräjäoikeus (Tribunalul de Primă Instanță din Helsinki), solicitând obligarea Finnair la plata compensației prevăzute la articolul 7 alineatul (1) litera (b) din acest regulament.

18. Prin decizia din 19 decembrie 2008, Helsingin käräjäoikeus a respins acțiunea formulată de domnul Lassooy pentru motivul că regulamentul menționat nu viza decât compensarea pasagerilor pentru refuzul la îmbarcare din cauza unei suprarezervări din motive economice. Această instanță a considerat că articolul 4 din Regulamentul nr. 261/2004 nu era aplicabil, întrucât avusese loc o reorganizare a zborurilor. Aceasta a considerat că zborul domnului Lassooy fusese anulat, deși acest zbor a avut loc în mod efectiv.

19. Domnul Lassooy a formulat un apel la Helsingin hovioikeus (Curtea de Apel din Helsinki). Printr-o hotărâre pronunțată la 31 august 2009, aceasta din urmă a constatat că Finnair refuzase îmbarcarea domnului Lassooy împotriva voinței acestuia. Instanța a considerat că zborul nu fusese anulat, întrucât avionul a decolat la momentul indicat în confirmarea rezervării domnului Lassooy și datele de identificare ale zborului erau aceleași ca și cele cuprinse în rezervarea respectivă. Helsingin hovioikeus a considerat că rezultă atât din formularea Regulamentului nr. 261/2004, cât și din lucrările pregătitoare că acest regulament se aplică nu numai în cazurile de suprarezervare, ci și în anumite

cazuri de refuz la îmbarcare din motive legate de operare. Finnair nu este exonerată, aşadar, de răspundere pentru motive legate de o grevă şi este obligată să îl compenseze pe domnul Lassooy conform articolului 7 din regulamentul menţionat. Helsingin hovioikeus a anulat decizia din 19 decembrie 2008 şi a obligat Finnair la plata a 400 de euro plus dobânzile datorate.

20. Finnair a formulat recurs la Korkein oikeus. Această instanţă are îndoieli cu privire la interpretarea care trebuie dată dispoziţiilor Regulamentului nr. 261/2004. Aceasta a decis, aşadar, să suspende judecarea cauzei şi să adreseze Curţii mai multe întrebări preliminare.

III – Întrebările preliminare

21. Korkein oikeus a adresat Curţii următoarele întrebări preliminare:

- „1) Regulamentul [...] nr. 261/2004 şi în special articolul 4 din acesta trebuie interpretat în sensul că aplicarea sa este limitată la refuzul la îmbarcare ca urmare a unei suprezervări efectuate de un operator de transport aerian din motive comerciale sau [acest] regulament este aplicabil şi în privinţa refuzului la îmbarcare întemeiat pe alte motive, cum ar fi motivele legate de operare?
- 2) Dispoziţiile articolului 2 litera (j) din Regulamentul [nr. 261/2004] trebuie interpretate în sensul că motivele temeinice enumerate în acest regulament sunt limitate la factorii care se referă la pasageri sau refuzul la îmbarcare poate fi justificat şi prin alte motive? În cazul în care [acest] regulament trebuie înţeles în sensul că îmbarcarea poate fi refuzată şi din alte motive decât cele care privesc pasagerii, acesta trebuie interpretat în sensul că refuzul la îmbarcare este justificat şi în cazul unei reorganizări a zborurilor din cauza circumstanţelor excepţionale în sensul considerentelor (14) şi (15) ale regulamentului [menţionat]?
- 3) Regulamentul [nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că operatorul de transport aerian poate fi exonerat de răspunderea sa conform articolului 5 alineatul (3) [din acesta] nu numai pentru zborul anulat din cauza unor circumstanţe extraordinare, ci şi în raport cu pasagerii curselor ulterioare, în măsura în care acesta încearcă să repartizeze urmările negative ale circumstanţelor excepţionale cu care se confruntă – precum o grevă – între membrii unui grup de pasageri care este mai mare decât cel al pasagerilor zborului anulat, prin reorganizarea zborurilor ulterioare, astfel încât nicio călătorie a vreunui pasager să nu fie amânată în mod nerezonabil? Cu alte cuvinte, poate operatorul de transport aerian să invoce circumstanţele extraordinare şi în raport cu pasagerii unei curse ulterioare asupra căreia evenimentul respectiv nu a avut urmări directe? În această privinţă, există o diferenţă majoră în funcţie de aspectul dacă statutul şi dreptul la compensare al pasagerului urmează să fie apreciate conform articolului 4 din Regulamentul [nr. 261/2004], referitor la refuzul la îmbarcare, sau conform articolului 5, referitor la anularea unui zbor?”

IV – Analiza noastră

A – *Observaţii introductive*

22. Pentru a da un răspuns clar instanţei de trimitere, apreciem că întrebările pot fi analizate după cum urmează.

23. Prima întrebare se referă la noţiunea „refuz la îmbarcare”, în sensul articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004. Mai precis, instanţa de trimitere solicită să se stabilească, în esenţă, dacă această dispoziţie trebuie să fie interpretată în sensul că respectiva noţiune cuprinde numai refuzurile la îmbarcare din cauza suprezervării sau include şi alte cazuri, precum refuzurile la îmbarcare din cauza reorganizării zborurilor.

24. A doua și a treia întrebare sunt, în opinia noastră, legate. Astfel, prin intermediul acestor două întrebări, instanța de trimitere solicită Curții, în realitate, să analizeze efectul pe care îl poate avea apariția unor împrejurări excepționale asupra regimului de compensare și de asistență instituit prin articolul 4 din Regulamentul nr. 261/2004.

25. Astfel, prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere dorește să afle, în esență, dacă articolul 2 litera (j) din acest regulament trebuie să fie interpretat în sensul că o calificare drept „refuz la îmbarcare” nu poate fi exclusă decât din motive care au legătură cu pasagerul care face obiectul acestui refuz sau dacă alte motive, precum reorganizarea zborurilor din cauza unor împrejurări excepționale, pot fi admise în scopul unei asemenea excluderi.

26. Apoi, prin intermediul primei părți a celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită să se stabilească domeniul de aplicare al efectelor anulării unui zbor din cauza unor împrejurări excepționale. Astfel, aceasta întreabă, în esență, dacă exonerarea de obligația de compensare în cazul anulării unui zbor datorată unor împrejurări excepționale, astfel cum este prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din regulamentul menționat, poate fi extinsă la cazurile de refuz la îmbarcare pentru un zbor ulterior în situația în care operatorul de transport aerian justifică refuzul prin reorganizarea acestui zbor ca urmare a acestor împrejurări excepționale.

27. În sfârșit, înțelegem că prin intermediul celei de a doua părți a celei de a treia întrebări instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă nu există o inegalitate de tratament între pasagerii al căror zbor a fost anulat și cei cărora le-a fost refuzată îmbarcarea, în măsura în care primii, conform articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, nu vor fi despăgubiți în caz de împrejurări excepționale, în timp ce pasagerii din a doua categorie ar avea dreptul la o compensație în temeiul articolului 4 din același regulament.

B – *Cu privire la întrebările preliminare*

28. Examinând conținutul noțiunii „refuz la îmbarcare”, în sensul articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, Curtea are ocazia să se pronunțe cu privire la domeniul de aplicare al articolului 4 alineatul (3) din acest regulament, care prevede că un pasager căruia i s-a refuzat îmbarcarea împotriva voinței sale trebuie să fie despăgubit de operatorul de transport aerian și să beneficieze de asistență conform articolelor 7-9 din regulamentul menționat.

29. Potrivit unei jurisprudențe constante, pentru interpretarea unei dispoziții de drept al Uniunii, este necesar să se țină cont nu doar de termenii acesteia, ci, în egală măsură, de contextul său și de obiectivele urmărite prin reglementarea din care face parte această dispoziție⁴.

30. Noțiunea „refuz la îmbarcare” este definită la articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004 drept „refuzul de a transporta pasageri pe un anumit zbor, deși aceștia s-au prezentat pentru îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 3 alineatul (2)^[5], cu excepția cazurilor în care există motive temeinice pentru refuzul la îmbarcare, cum ar fi starea sănătății, cerințele de siguranță sau securitate sau documente de călătorie necorespunzătoare”.

4 — A se vedea Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, Rep., p. I-10923, punctul 41, precum și jurisprudența citată).

5 — Aceste condiții sunt în special următoarele. Pasagerul trebuie să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și trebuie să se prezinte personal pentru înregistrare în condițiile stipulate și la ora indicată în prealabil și în scris de către operatorul de transport aerian, tur operator sau un agent de voiaj autorizat sau, în cazul în care ora nu este indicată, nu mai târziu de 45 de minute înaintea orei de plecare publicate.

31. La o simplă lectură a articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, nu este posibil să se determine dacă noțiunea de refuz la îmbarcare cuprinde numai cazurile de suprezervare. Intenția legiuitorului Uniunii trebuie, așadar, să fie identificată în contextul acestei dispoziții și având în vedere obiectivele urmărite de acest regulament.

32. Regulamentul menționat urmărește să înlocuiască Regulamentul (CEE) nr. 295/91⁶. Astfel, în propunerea sa de regulament⁷, Comisia Europeană arăta că Regulamentul nr. 295/91 nu descuraja întotdeauna operatorii de transport aerian să practice în exces refuzul la îmbarcare sau anulările, după cum nici nu îi încuraja să contrabalanseze avantajele lor comerciale prin reduceri de preț pentru pasageri. Astfel, un număr prea mare de pasageri ar fi continuat să fie afectați de aceste practici⁸.

33. Odată cu adoptarea Regulamentului nr. 261/2004, obiectivul anunțat era acela de a elimina lacunele din Regulamentul nr. 295/91 și de a reduce frecvența practicii refuzului la îmbarcare, încurajând operatorii de transport aerian să găsească voluntari care să accepte să renunțe la rezervările lor în schimbul anumitor avantaje, în loc să împiedice pasagerii să se îmbarce⁹.

34. Așadar, legiuitorul Uniunii a dorit să instituie, prin Regulamentul nr. 261/2004, norme stricte și disuasive în privința operatorilor de transport aerian.

35. Pentru a asigura efectul deplin al acestor norme, noțiunea de refuz la îmbarcare trebuie interpretată în sens larg și nu se poate limita la suprezervare. Aceasta rezultă în mod clar din lucrările pregătitoare pentru adoptarea acestui regulament. Astfel, potrivit legiuitorului Uniunii, practica refuzului la îmbarcare are două cauze. Cea dintâi este transferul pe un zbor ulterior al unor pasageri care nu se pot îmbarca pentru zborul pentru care au o rezervare din cauza unor probleme legate de operare, cum ar fi sosirea tardivă sau anularea zborurilor de corespondență sau înlocuirea unui avion defect cu un aparat cu o capacitate mai redusă. Astfel, pasagerii transferați creează o cerere de locuri neașteptată, uneori atât de ridicată încât pasagerii zborului următor sunt refuzați la îmbarcare. Cea de a doua cauză este cea a pasagerilor care nu se prezintă la îmbarcare, ceea ce determină practica suprezervării¹⁰.

36. Necesitatea de a interpreta în sens larg noțiunea „refuz la îmbarcare” decurge și din obiectivul pe care îl urmărește Regulamentul nr. 261/2004. Astfel, amintim că acesta urmărește asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni, refuzul la îmbarcare cauzând dificultăți și neplăceri grave acestor pasageri¹¹. În această privință, Curtea a statuat, în Hotărârea Sturgeon și alții, citată anterior, că dispozițiile care acordă drepturi pasagerilor aerieni, inclusiv cele care acordă un drept la compensare, trebuie să fie interpretate în sens larg¹².

37. Or, a admite că numai cazurile de suprezervare sunt cuprinse în noțiunea de refuz la îmbarcare ar avea drept consecință lipsirea de orice protecție a pasagerilor aflați în situația domnului Lassooy.

6 — Regulamentul Consiliului din 4 februarie 1991 de stabilire a normelor comune privind sistemul de compensare pentru refuzul la îmbarcare din cadrul transporturilor aeriene regulate (JO L 36, p. 5).

7 — Propunere 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, prezentată de Comisie la 21 decembrie 2001 [COM(2001) 784 final].

8 — Punctul 5 din expunerea de motive.

9 — A se vedea Comunicarea Comisiei către Parlamentul European din 25 martie 2003 conform articolului 251 alineatul (2) al doilea paragraf din Tratatul CE privind Poziția comună a Consiliului 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. 2].

10 — A se vedea punctele 7-9 din expunerea de motive a propunerii de regulament menționate la nota de subsol 7.

11 — A se vedea considerentele (1) și (2) ale acestui regulament.

12 — A se vedea punctul 45 din această hotărâre și jurisprudența citată.

38. Astfel, amintim că, în acțiunea principală, domnul Lassooy s-a prezentat în condițiile stabilite la îmbarcare, care i-a fost refuzată ca urmare a deciziei luate de Finnair de a-și reorganiza zborurile și de a acorda prioritate pasagerilor aerieni al căror zbor fusese anulat cu două zile înainte din cauza unei greve. Zborul pentru care domnul Lassooy avea rezervare a avut loc la ora și în ziua prevăzute.

39. Prin urmare, dacă considerăm că domnul Lassooy nu a făcut obiectul unui refuz la îmbarcare, acesta nu ar putea invoca articolul 4 din Regulamentul nr. 261/2004 și nici dispozițiile acestui regulament cu privire la anulare, nici pe cele cu privire la întârziere. Astfel, un pasager care se află în aceeași situație ca și domnul Lassooy, pentru că operatorul de transport aerian a luat în mod unilateral decizia de a-și reorganiza zborurile, nu ar intra în niciuna dintre categoriile care prevăd măsuri de protecție în privința pasagerilor aerieni care suportă dificultăți și neplăceri grave. Operatorul de transport aerian nu ar avea obligația de a-i plăti o compensație pentru prejudiciul ocazionat și nici, mai ales, de a-i oferi asistență, cu alte cuvinte de a-i asigura acestui pasager nevoile imediate, la fața locului. Acesta din urmă ar fi abandonat, ceea ce ar fi total contrar obiectivului urmărit prin regulamentul menționat care este, amintim, acela de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni.

40. În plus, aceasta ar putea avea drept consecință și faptul că anumiți operatori de transport aerian ar putea încerca să eludeze dispozițiile Regulamentului nr. 261/2004 și să se sustragă de la îndeplinirea obligațiilor lor, împotriva voinței legiuitorului Uniunii, care a considerat necesară tocmai întărirea drepturilor pasagerilor aerieni¹³. Astfel, ar fi ușor pentru acești operatori de transport să pretexteze o reorganizare a zborurilor sau orice alte motive decât cel al supraz rezervării pentru a refuza îmbarcarea unui pasager și a evita să îi plătească o compensație sau să îi asigure deservirea.

41. În consecință, având în vedere ansamblul acestor elemente, considerăm că articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie interpretat în sensul că noțiunea de refuz la îmbarcare cuprinde nu numai cazurile de supraz rezervare, ci și alte motive, cum ar fi motivele legate de operare.

42. Deși noțiunea de refuz la îmbarcare nu cuprinde, în opinia noastră, numai cazurile de supraz rezervare, trebuie să se analizeze, în continuare, dacă o situație precum cea a domnului Lassooy poate fi exclusă de la calificarea drept „refuz la îmbarcare”, în sensul articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, pentru motive legate de reorganizarea zborurilor ca urmare a unor împrejurări excepționale.

43. Astfel, Finnair consideră că motivele care au condus la refuzul de a-i permite domnului Lassooy îmbarcarea pe zborul pentru care avea rezervare erau motive admisibile de refuz la îmbarcare, întrucât astfel de motive ar fi legate de starea sănătății, cerințele de siguranță sau securitate, conform acestei dispoziții. Finnair consideră de asemenea că, întrucât Regulamentul nr. 261/2004 prevede limitarea răspunderii operatorului de transport aerian în cazul unor împrejurări excepționale pe care nu ar fi putut să le evite, refuzul la îmbarcare al domnului Lassooy era justificat. Instanța de trimitere, în ceea ce o privește, întreabă dacă motivele admisibile de refuz la îmbarcare nu sunt legate numai de pasagerul care face obiectul acestui refuz.

44. Deși este adevărat că utilizarea locuțiunii „cum ar fi”, la articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, demonstrează că lista motivelor pentru care este eliminată calificarea drept „refuz la îmbarcare” nu este exhaustivă, considerăm totuși că aceste motive trebuie să fie limitate la motive legate de situația individuală a pasagerului.

13 — A se vedea considerentul (4) al acestui regulament.

45. Astfel, un refuz la îmbarcare pentru care există motive temeinice, în sensul acestei dispoziții, are drept consecință excluderea în privința pasagerului în cauză a oricărei posibilități de compensare și a oricărei asistențe. Așadar, în ceea ce privește o derogare de la regulile de protecție instituite prin acest regulament în beneficiul pasagerilor aerieni, aceasta trebuie să fie de strictă interpretare, conform jurisprudenței constante a Curții¹⁴.

46. Refuzul la îmbarcare se caracterizează prin faptul că vizează un pasager, iar nu zborul însuși. Desigur, se poate întâmpla ca mai multor pasageri să le fie refuzată îmbarcarea pentru același zbor. Cu toate acestea, contrar cazurilor de anulare și de întârziere, refuzul la îmbarcare nu are ca efect afectarea fără distincție a tuturor pasagerilor. Este o măsură individuală luată de operatorul de transport aerian în mod arbitrar împotriva unui pasager care a îndeplinit, cu toate acestea, toate condițiile cerute în scopul îmbarcării.

47. Această măsură individuală nu își pierde caracterul arbitrar decât în cazul în care pasagerul însuși săvârșește o greșeală, de exemplu prin prezentarea unor documente de identitate nevalide, sau atunci când, prin comportamentul său, pune în pericol siguranța zborului și/sau a celorlalți pasageri, de exemplu atunci când se află în stare de ebrietate sau are un comportament violent. În opinia noastră, în astfel de cazuri, articolul 4 din Regulamentul nr. 261/2004 nu este aplicabil întrucât decizia de a nu-l îmbarca pe pasager este imputabilă acestuia din urmă, iar acest pasager nu poate pretinde nicio indemnizație și nicio deservire.

48. În schimb, considerăm că, având în vedere obiectivul acestui regulament, care este acela de a asigura un nivel înalt de protecție a pasagerilor aerieni, decizia de refuz la îmbarcare bazată pe motive care sunt complet exterioare pasagerului în cauză nu poate avea ca efect să îl lipsească pe acesta de orice protecție. Astfel, după cum am arătat deja la punctele 37-40 din prezentele concluzii, dacă excludem din calificarea drept „refuz la îmbarcare” o situație precum cea a domnului Lassooy, aceasta ar avea drept consecință să îl priveze de orice compensație și de orice deservire.

49. Apariția unor împrejurări excepționale care determină pentru operatorul de transport aerian o reorganizare a zborurilor sale, precum în prezenta cauză, nu este de natură, în opinia noastră, să pună sub semnul întrebării această analiză.

50. Mai întâi, în măsura în care conceptul de împrejurări excepționale urmărește să limiteze, chiar să exonereze răspunderea operatorului de transport aerian, în cazul în care evenimentul în cauză nu ar fi putut fi evitat în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate¹⁵, se impune realizarea unei aplicări restrânse a acestuia.

51. În continuare, constatăm că în considerentul (15) al Regulamentului nr. 261/2004 se arată 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*

[¹⁶] unuia sau mai multor zboruri ale aeronavei respective”. Legiuitorul Uniunii nu a prevăzut în mod expres ca scuza împrejurărilor excepționale să poată fi invocată de operatorul de transport aerian în eventualitatea refuzului la îmbarcare. În această privință, astfel cum a observat în mod justificat guvernul finlandez, chiar și în cazul anulării sau al întârzierii din cauza unor împrejurări excepționale, pasagerul beneficiază de dreptul la redirectionare și la deservire, în temeiul articolelor 5 și 6 din acest regulament. În schimb, legiuitorul Uniunii nu a prevăzut nimic asemănător în ceea ce privește un pasager cărui îi este refuzată îmbarcarea. După cum am văzut, pasagerul în cauză este lipsit de orice

14 — A se vedea Hotărârea din 13 decembrie 2001, Heinger (C-481/99, Rec., p. I-9945, punctul 31). A se vedea de asemenea Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Rep., p. I-11061, punctul 17 și jurisprudența citată).

15 — A se vedea considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004.

16 — Sublinierea noastră.

deservire și de orice asistență în cazul în care situația sa nu intră în domeniul de aplicare al articolului 4 din regulamentul menționat. Aceasta confirmă, în opinia noastră, faptul că legiuitorul Uniunii nu a avut în vedere că o calificare drept „refuz la îmbarcare” poate fi exclusă din motive legate de apariția unor împrejurări excepționale.

52. Aceleași constatări se impun, în opinia noastră, în ceea ce privește posibilitatea de extindere a exonerării de obligația de compensare în caz de anulare a unui zbor datorată unor împrejurări excepționale, în situația refuzului la îmbarcare pe un zbor ulterior atunci când operatorul de transport aerian justifică refuzul prin reorganizarea acestui zbor ca urmare a acestor împrejurări excepționale.

53. De altfel, adăugăm că din considerentul (15) al Regulamentului nr. 261/2004 rezultă că există împrejurări excepționale în cazul în care o decizie de gestionare a traficului aerian vizează *o aeronavă precisă pentru o zi precisă*¹⁷. În prezenta cauză, împrejurările excepționale, și anume greva personalului aeroportului, nu au afectat decât zborul din 28 iulie 2006 de la ora 11.40, întrucât numai acesta a fost anulat. Dacă aceste împrejurări au făcut într-adevăr imposibil zborul, Finnair neavând niciun control asupra evenimentelor care au afectat aeroportul din Barcelona, situația este diferită pentru zborurile din 29 și din 30 iulie 2006, întrucât Finnair era liberă să acorde sau să nu acorde prioritate pasagerilor zborului din 28 iulie 2006. Greva de la aeroportul din Barcelona din acea zi nu a avut în niciun mod efectul de a constrânge Finnair să refuze îmbarcarea domnului Lassooy, la două zile după zborul anulat.

54. Finnair a luat singură decizia de a reorganiza zborurile și o astfel de decizie nu poate avea ca efect să lipsească de orice protecție pasagerul aerian care s-a prezentat la îmbarcare în condițiile stabilite.

55. Este adevărat, desigur, că greva de la aeroport nu poate fi imputată Finnair. Cu toate acestea, astfel cum rezultă din lucrările pregătitoare pentru adoptarea Regulamentului nr. 261/2004, regimul de compensare și de asistență a pasagerilor aerieni instituit de legiuitorul Uniunii urmărește în primul rând protecția acestor pasageri. Astfel, legiuitorul Uniunii a adoptat o soluție simplă în temeiul căreia toate obligațiile referitoare la acest regim incumbă operatorului de transport care asigură zborul. Este o soluție care se dorește a fi practică, dat fiind că operatorul de transport care asigură zborul dispune de personal și de agenți în aeroporturi pentru a veni în ajutorul pasagerilor. Este un sistem direct, simplu și, prin urmare, ușor de înțeles de către pasageri¹⁸.

56. Dacă operatorul de transport aerian apreciază că nu trebuie să suporte consecințele unei greve la aeroport, acesta are dreptul, în temeiul articolului 13 din Regulamentul nr. 261/2004, să pretindă compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu dreptul intern aplicabil.

57. Unei astfel de interpretări i se poate opune faptul că situația pasagerului căruia operatorul de transport aerian i-a refuzat îmbarcarea, precum în prezenta cauză, ca urmare a unor împrejurări excepționale ar fi mai favorabilă decât cea a pasagerului al cărui zbor a fost anulat sau a fost întârziat ca urmare a unor astfel de împrejurări, în măsura în care primul va fi compensat, dar nu și cel de al doilea. Potrivit guvernului finlandez, această situație ar putea fi contrară principiului egalității de tratament.

17 — *Idem*.

18 — A se vedea Comunicarea Comisiei către Parlamentul European din 25 martie 2003 menționată la nota de subsol 9, p. 3.

58. Potrivit unei jurisprudențe constante, principiul egalității de tratament sau al nediscriminării impune ca situații comparabile să nu fie tratate în mod diferit și ca situații diferite să nu fie tratate în același mod, cu excepția cazului în care un astfel de tratament este justificat în mod obiectiv¹⁹. Or, contrar celor susținute de guvernul finlandez²⁰, nu considerăm că pasagerii victime ale unei anulări sau ale unei întârzieri a zborului se găsesc în aceeași situație ca și pasagerii cărora operatorul de transport aerian le-a refuzat îmbarcarea.

59. Astfel, am văzut la punctul 46 din prezentele concluzii că refuzul la îmbarcare nu afectează ansamblul pasagerilor unui zbor, ci pe unul sau mai mulți pasageri care s-au prezentat, cu toate acestea, în condițiile stabilite pentru îmbarcare. Prin simpla decizie arbitrară a operatorului de transport aerian, pasagerul căruia i-a fost refuzată îmbarcarea nu va lua parte la zborul pentru care avea o rezervare, zbor care va fi realizat conform programului prevăzut de operatorul de transport aerian. Situația este diferită în cazul anulării sau al întârzierii zborului, întrucât, în asemenea ipoteze, toți pasagerii sunt vizați și afectați în același mod.

60. În cazul în care anularea sau întârzierea zborului este cauzată de împrejurări excepționale, operatorul de transport aerian nu are obligația de a plăti compensația prevăzută la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, în măsura în care acest operator de transport nu avea niciun control asupra evenimentelor²¹. Întrucât răspunderea pentru dificultățile și neplăcerile suferite de pasageri nu revine operatorului de transport menționat, compensația, care îndeplinește o funcție de descurajare²², nu se justifică.

61. În schimb, situația este diferită atunci când pasagerului i se refuză îmbarcarea, precum în prezenta cauză, după ce a fost decisă o reorganizare a zborurilor de către operatorul de transport aerian ca urmare a unor împrejurări excepționale. Prin această unică decizie, operatorul de transport aerian cauzează dificultăți și neplăceri unuia sau mai multor pasageri aleși în mod complet aleatoriu. Din acest motiv, întrucât prejudiciul suportat este imputabil operatorului de transport aerian, indemnizația este datorată în continuare pentru a-l descuraja pe acesta din urmă să recurgă la o astfel de practică și pentru a recurge cu prioritate la apelul la voluntari dispuși să renunțe la rezervările lor, conform articolului 4 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004.

62. Prin urmare, având în vedere ansamblul acestor elemente, considerăm că articolul 2 litera (j) și articolul 4 din acest regulament trebuie să fie interpretate în sensul că refuzul la îmbarcare nu poate fi justificat în mod temeinic de împrejurări excepționale, numai refuzul de a îmbarca pasageri justificat de motive legate de situația individuală a acestor pasageri putând avea ca efect excluderea calificării acestui refuz drept refuz la îmbarcare.

63. Pe de altă parte, articolul 4 alineatul (3) și articolul 5 alineatul (3) din regulamentul menționat trebuie să fie interpretate în sensul că un operator de transport aerian nu poate invoca împrejurări excepționale care au afectat un zbor pentru a fi exonerat de obligația de compensare față de pasagerul căruia i-a refuzat îmbarcarea pe un zbor ulterior atunci când motivează refuzul prin reorganizarea acestui zbor ca urmare a acestor împrejurări excepționale.

64. O astfel de interpretare nu este contrară principiului egalității de tratament.

19 — A se vedea Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 95).

20 — A se vedea pagina 24 din observații.

21 — A se vedea Hotărârile citate anterior Wallentin-Hermann (punctul 23) și Sturgeon și alții (punctul 67).

22 — A se vedea Comunicarea Comisiei către Parlamentul European din 25 martie 2003 menționată la nota de subsol 9, p. 3.

V – Concluzie

65. Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, propunem Curții să răspundă Korkein oikeus după cum urmează:

- „1) Articolul 2 litera (j) 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 să fie interpretat în sensul că noțiunea de refuz la îmbarcare cuprinde nu numai cazurile de suprarezervare, ci și alte motive, cum ar fi motivele legate de operare.
- 2) Articolul 2 litera (j) și articolul 4 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie să fie interpretate în sensul că refuzul la îmbarcare nu poate fi justificat în mod temeinic de împrejurări excepționale, numai refuzul de a îmbarca pasageri justificat de motive legate de situația individuală a acestor pasageri putând avea ca efect excluderea calificării acestui refuz drept refuz la îmbarcare.

Articolul 4 alineatul (3) și articolul 5 alineatul (3) din acest regulament trebuie să fie interpretate în sensul că un operator de transport aerian nu poate invoca împrejurări excepționale care au afectat un zbor pentru a fi exonerat de obligația de compensare față de pasagerul căruia i-a refuzat îmbarcarea pe un zbor ulterior atunci când motivează refuzul prin reorganizarea acestui zbor ca urmare a acestor împrejurări excepționale.

O asemenea interpretare nu intră în conflict cu principiul egalității de tratament.”