



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a opta)

26 octombrie 2023*

„Trimitere preliminară – Transporturi aeriene – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 2 litera (j) – Articolul 3 – Articolul 4 alineatul (3) – Compensare a pasagerilor aerieni în eventualitatea refuzului la îmbarcare – Pasager informat în prealabil cu privire la refuzul la îmbarcare – Lipsa obligației pasagerului de a se prezenta la îmbarcare – Articolul 5 alineatul (1) litera (c) – Excepții de la dreptul la compensație în cazul anulării zborului – Inaplicabilitatea acestor excepții în eventualitatea unui refuz la îmbarcare anticipat”

În cauza C-238/22,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt pe Main, Germania), prin decizia din 21 februarie 2022, primită de Curte la 5 aprilie 2022, în procedura

FW

împotriva

LATAM Airlines Group SA,

CURTEA (Camera a opta),

compusă din domnul N. Piçarra, președinte de cameră, domnii M. Safjan și M. Gavalec (raportor), judecători,

avocat general: domnul A. Rantos,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru FW, de H. Hopperdietzel, Rechtsanwalt;
- pentru LATAM Airlines Group SA, de S. Wassmer, Rechtsanwalt;
- pentru guvernul german, de J. Möller, P. Busche și M. Hellmann, în calitate de agenți;

* Limba de procedură: germana.

– pentru Comisia Europeană, de G. Braun, G. Wilms și N. Yerrell, în calitate de agenți,

având în vedere decizia de judecare a cauzei fără concluzii, luată după ascultarea avocatului general,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 2 litera (j), a articolului 3 alineatul (2), a articolului 4 alineatul (3), a articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) și a articolului 7 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).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între FW, pe de o parte, și LATAM Airlines Group SA (denumită în continuare „Latam Airlines”), pe de altă parte, în legătură cu o cerere de compensare formulată de FW în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, după ce Latam Airlines i-a blocat rezervarea pentru un zbor care trebuia efectuat între Madrid (Spania) și Frankfurt pe Main (Germania).

Cadrul juridic

- 3 Considerentele (1)-(4) și (9) ale Regulamentului nr. 261/2004 sunt redactate astfel:
 - „(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.
 - (3) Cu toate că Regulamentul (CEE) nr. 295/91 al Consiliului din 4 februarie 1991 de stabilire a normelor comune privind sistemul de compensare pentru refuzul la îmbarcare din cadrul transporturilor aeriene regulate [(JO 1991, L 36, p. 5)] a stabilit o protecție de bază a pasagerilor, numărul pasagerilor cărora le este refuzată îmbarcarea împotriva voinței lor rămâne în continuare excesiv de ridicat, la fel ca și numărul pasagerilor afectați de anulări fără o avertizare prealabilă, precum și al celor afectați de întârzieri prelungite.
 - (4) Comunitatea ar trebui așadar să îmbunătățească standardele de protecție stabilite în acest regulament atât pentru consolidarea drepturilor pasagerilor, cât și pentru garantarea desfășurării activităților transportatorilor aerieni în condiții armonizate, pe o piață liberalizată.

[...]

(9) Numărul pasagerilor cărora li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor ar trebui redus printr-o solicitare adresată operatorilor de transport aerian de a face apel la voluntari care să renunțe la rezervările lor în schimbul anumitor indemnizații, în loc de a refuza îmbarcarea pasagerilor, precum și prin compensarea integrală a persoanelor cărora li se refuză totuși îmbarcarea.”

4 Articolul 2 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Definiții”, prevede, la literele (j) și (l), următoarele:

„În înțelesul prezentului regulament:

[...]

(j) «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;

[...]

(l) «anulare» înseamnă neefectuarea unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare.”

5 Articolul 3 din acest regulament, intitulat „Domeniu de aplicare”, are, la alineatele (1) și (2), următorul cuprins:

„(1) Prezentul regulament se aplică:

(a) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul;

[...]

(2) Alineatul (1) se aplică sub rezerva ca pasagerii:

(a) să aibă o rezervare confirmată pentru zborul respectiv și, cu excepția cazului de anulare menționat în articolul 5, să se prezinte personal pentru înregistrare,

– în condițiile stipulate și la ora indicată în prealabil și în scris (inclusiv prin mijloace electronice) de către operatorul de transport aerian, tour 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;

(b) au fost transferați de către un operator de transport aerian sau un tour operator de la zborul pentru care au avut o rezervare la un alt zbor, indiferent de motiv.”

6 Potrivit articolului 4 din regulamentul menționat, intitulat „Refuzul la îmbarcare”:

„(1) În cazul în care un operator 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 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 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 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 5 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Anularea zborului”, prevede la alineatul (1) litera (c):

„În cazul anulării unui zbor, pasagerii în cauză trebuie:

[...]

(c) 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.”

8 Articolul 7 din acest regulament, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede:

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

- (a) 250 de euro pentru toate zborurile de 1 500 de kilometri sau mai puțin;
- (b) 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;
- (c) 600 de euro pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută datorită refuzului la îmbarcare sau anulării zborului.

[...]

(4) Distanțele indicate la alineatele (1) și (2) se măsoară prin metoda rutei ortodromice.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 9 FW a rezervat la Latam Airlines un zbor dus-întors între Frankfurt pe Main și Madrid. Zborul de plecare era prevăzut pentru data de 22 decembrie 2017, iar zborul de întoarcere pentru data de 7 ianuarie 2018.
- 10 Având în vedere imposibilitatea de a se înregistra online pentru zborul dus la 21 decembrie 2017, FW a contactat Latam Airlines. Aceasta din urmă i-a indicat atunci că, în mod unilateral și fără a o informa în prealabil, a modificat rezervarea prin transferarea sa la un zbor anterior, care ar fi trebuit efectuat la 20 decembrie 2017. Cu ocazia acestei comunicări, Latam Airlines a informat-o de asemenea pe FW că rezervarea sa pentru zborul de întoarcere din 7 ianuarie 2018 a fost blocată, pentru motivul că nu efectuase zborul dus.
- 11 În consecință, FW a rezervat la un alt operator de transport aerian atât un zbor dus, cât și un zbor de întoarcere și a plătit 528,23 euro pentru biletele corespunzătoare. Înainte de angajarea litigiului principal, Latam Airlines îi rambursase totuși suma de 101,55 euro.
- 12 Prin hotărârea din 2 septembrie 2021, Amtsgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Districtual din Frankfurt pe Main, Germania) a obligat Latam Airlines la plata către FW, cu titlu de daune interese, a unei sume de 426,68 euro, corespunzătoare soldului costului acestor bilete, precum și a unei compensații de 250 de euro în temeiul articolelor 5 și 7 din Regulamentul nr. 261/2004. Astfel, această instanță a considerat că modificarea rezervării zborului dus pe care trebuia să-l asigure Latam Airlines este o anulare. Hotărârea menționată a rămas definitivă sub acest aspect.
- 13 În schimb, instanța respectivă a respins cererea lui FW având ca obiect obținerea unei compensații suplimentare de 250 de euro ca urmare a refuzului la îmbarcare pentru zborul de întoarcere pe care îl rezervase la acest operator de transport aerian. Potrivit aceleiași instanțe, FW ar fi făcut obiectul unui refuz la îmbarcare, în sensul articolului 4 din Regulamentul nr. 261/2004, deși nu s-a prezentat la înregistrare sau la ușa de îmbarcare, astfel cum impun articolul 2 litera (j) și articolul 3 alineatul (2) litera (a) din acest regulament. Cu toate acestea, din moment ce ar fi irelevant pentru un pasager faptul că refuzul de a-l transporta se întemeiază pe anularea unui zbor sau, în cazul menținerii zborului, pe un refuz la îmbarcare, jurisdicția de primă instanță a aplicat prin analogie articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din regulamentul menționat. Prin urmare, ea a refuzat să-i acorde lui FW beneficiul acestei compensații suplimentare, întrucât aceasta fusese informată cu privire la refuzul la îmbarcare la 21 decembrie 2017, respectiv cu mai mult de două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută a zborului de întoarcere rezervat inițial.
- 14 FW a declarat apel împotriva hotărârii din 2 septembrie 2021 la Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt pe Main, Germania), care este instanța de trimitere. FW contestă aplicarea prin analogie a articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004 la cazurile de refuz la îmbarcare.

- 15 Instanța de trimitere consideră că prezenta cauză ridică două probleme de interpretare a Regulamentului nr. 261/2004. Mai întâi, această instanță ridică problema dacă un refuz la îmbarcare, în sensul articolului 4 din acest regulament, poate fi considerat astfel atunci când un operator efectiv de transport aerian informează, în amonte, un pasager că va refuza să îl îmbarce pentru un zbor pentru care acesta dispune de o rezervare confirmată. În cazul unui răspuns afirmativ, s-ar pune atunci problema dacă articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din regulamentul menționat, care se raportează la anularea unui zbor, se poate aplica prin analogie în cazul refuzului la îmbarcare.
- 16 Cu privire la primul aspect, instanța de trimitere arată că, într-o hotărâre din 17 martie 2015, Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) a statuat printre altele că nu i se poate impune pasagerului să se prezinte la înregistrare sau la îmbarcare, în cazul unui refuz „anticipat” la îmbarcare, cu alte cuvinte în cazul unei modificări, comunicată în prealabil pasagerului, a rezervării prin transferarea sa spre un alt zbor sau, precum în speță, în cazul eliminării numelui acestui pasager de pe lista pasagerilor autorizați să se îmbarce. Astfel, având în vedere nivelul înalt de protecție a drepturilor pasagerilor urmărit de Regulamentul nr. 261/2004, nu ar fi necesar să se impună unui pasager să se deplaseze la aeroport și să solicite să fie transportat dacă este deja cert că acest lucru îi va fi refuzat. Or, deși este de acord cu interpretarea reținută de Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție), instanța de trimitere consideră în esență necesar să solicite Curții să se pronunțe cu privire la acest aspect.
- 17 Cu privire la al doilea aspect și în ipoteza în care Curtea ar admite că, în cazul unui refuz anticipat la îmbarcare, pasagerul poate fi despăgubit fără a trebui să se prezinte la înregistrare sau la îmbarcare, instanța de trimitere consideră că, chiar dacă legiuitorul Uniunii Europene nu a avut în vedere în mod expres situația unui pasager care face obiectul unui refuz anticipat la îmbarcare, un astfel de pasager se află în aceeași situație ca un pasager al cărui zbor este anulat. În consecință, principiul egalității de tratament ar impune aplicarea prin analogie a articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004 în privința pasagerilor care se confruntă cu un refuz la îmbarcare, în sensul articolului 4 din regulamentul menționat.
- 18 Cu toate acestea, instanța de trimitere amintește că, în cazul anulării zborului, dreptul la compensație nu este aplicabil atunci când pasagerul a fost informat despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte. Un asemenea termen ar trebui să îi permită pasagerului să se adapteze la noua situație, astfel încât dificultățile și neplăcerile pe care dreptul la compensație prevăzut la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 urmărește să le despăgubească nu s-ar materializa. În același mod, în cazul refuzului anticipat la îmbarcare comunicat cu mai mult de două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută a zborului, pasagerul astfel informat ar dispune de suficient timp pentru a se adapta la acest refuz și pentru a lua alte măsuri. Pentru un pasager, ar fi irelevant că nu este transportat cu zborul pe care l-a rezervat pentru că zborul este anulat în totalitate sau pentru că îmbarcarea îi este refuzată pentru alte motive precum, de exemplu, o supraz rezervare. Astfel, consecințele neplăcerilor cauzate de refuzul la îmbarcare ar fi identice cu cele ale anulării unui zbor. Dacă intenția legiuitorului ar fi ca dreptul la compensație să dispară atunci când un zbor este anulat, în cazul unei informări anticipate a pasagerului, aceeași soluție ar trebui să se aplice și în cazul refuzului anticipat la îmbarcare, în caz contrar pasagerii afectați de anularea zborului s-ar afla într-o situație mult mai defavorabilă decât pasagerii cărora li se refuză îmbarcarea, deși aceste două categorii de pasageri se află într-o situație comparabilă.

19 În aceste condiții, Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt pe Main) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Regulamentul [nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că pasagerul – astfel cum impune articolul 3 alineatul (2) sau [articolul] 2 litera (j) [din acest] regulament – trebuie să se fi prezentat pentru înregistrare sau îmbarcare nu mai târziu de 45 de minute înaintea orei de plecare publicate, pentru ca regulamentul să devină aplicabil și pentru a justifica un refuz la îmbarcare supus obligației de compensare în conformitate cu articolul 4 alineatul (3) coroborat cu [articolul] 7 din [regulamentul menționat], chiar dacă operatorul efectiv de transport aerian își anunțase deja intenția de a nu transporta pasagerul?

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare,

Regulamentul [nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că drepturile la compensație ca urmare a refuzului la îmbarcare în conformitate cu articolele 4 și 7 [din acest regulament], în contextul aplicării prin analogie a articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din [regulamentul menționat], sunt excluse în cazul în care pasagerul a fost informat cu privire la refuzul la îmbarcare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

20 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 2 litera (j) din acesta trebuie interpretat în sensul că un operator efectiv de transport aerian care a informat în prealabil un pasager că va refuza să îl îmbarce împotriva voinței sale pentru un zbor pentru care acesta din urmă dispune de o rezervare confirmată nu trebuie să despăgubească pasagerul respectiv atunci când acesta nu s-a prezentat la îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 3 alineatul (2) din acest regulament.

21 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, rezultă atât din cerințele aplicării uniforme a dreptului Uniunii, cât și din cele ale principiului egalității că termenii unei dispoziții de drept al Uniunii care nu cuprinde nicio trimitere expresă la dreptul statelor membre pentru a stabili sensul și domeniul său de aplicare trebuie în mod normal să aibă, în întreaga Uniune, o interpretare autonomă și uniformă, care trebuie stabilită ținând seama nu numai de termenii acesteia, ci și de contextul dispoziției și de obiectivul urmărit de reglementarea în cauză [Hotărârea din 18 ianuarie 1984, Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, punctul 11, și Hotărârea din 25 iunie 2020, Ministerio Fiscal (Autoritate susceptibilă să primească o cerere de protecție internațională), C-36/20 PPU, EU:C:2020:495, punctul 53].

22 De la bun început, trebuie arătat că, potrivit articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, „[i]n cazul în care pasagerilor li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, operatorul de transport aerian le acordă imediat despăgubiri în conformitate cu articolul 7 [din acest regulament] și le oferă asistență în conformitate cu articolele 8 și 9 [din regulamentul menționat]”.

- 23 Având în vedere modul de redactare a acestui articol 4 alineatul (3), un pasager nu poate beneficia de compensația prevăzută de această dispoziție decât dacă a făcut obiectul unui „refuz la îmbarcare”, în sensul articolului 2 litera (j) din regulamentul menționat. Potrivit acestei din urmă dispoziții, „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) [din acest regulament], 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 inadecvate”.
- 24 Ținând seama de trimiterea efectuată de articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004 la articolul 3 alineatul (2) din acest regulament, trebuie arătat că din alineatul (1) litera (a) și din alineatul (2) ale acestui articol 3 rezultă că, în ipoteza în care, precum în speță, un pasager dispune de o rezervare confirmată pentru un zbor care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru supus dispozițiilor tratatului, noțiunea de „refuz la îmbarcare” presupune fie ca pasagerul respectiv să se prezinte, cu excepția cazului de anulare menționat la articolul 5 din regulamentul menționat, la înregistrare astfel cum este specificat și la ora indicată în prealabil și în scris de către operatorul de transport aerian, operatorul de turism sau un agent de voiaj autorizat sau, în absența unei astfel de indicații, cel târziu cu 45 de minute înainte de ora de plecare publicată, fie ca pasagerul respectiv să fi fost transferat de către operatorul de transport aerian sau de către operatorul de turism de la zborul pentru care avea o rezervare la un alt zbor, indiferent de motiv.
- 25 Având în vedere dispozițiile menționate la punctele 22-24 din prezenta hotărâre, trebuie să se stabilească, în primul rând, dacă noțiunea de „refuz la îmbarcare” include un refuz la îmbarcare anticipat, și anume ipoteza în care un operator efectiv de transport aerian informează, în avans, un pasager că îi va refuza îmbarcarea, împotriva voinței acestui pasager, pentru un zbor pentru care acesta din urmă dispune de o rezervare confirmată și, în al doilea rând, dacă cerința ca pasagerul să se prezinte la înregistrare se impune și în ipoteza unui astfel de refuz anticipat la îmbarcare.
- 26 Cu privire la primul aspect, trebuie amintit că Regulamentul nr. 261/2004 a abrogat Regulamentul nr. 295/91, care instituisese o protecție împotriva refuzului la îmbarcare. Cu toate acestea, prin adoptarea acestui din urmă regulament, legiuitorul Uniunii a intenționat exclusiv să reacționeze împotriva practicii de suprarezervare la care operatorii de transport aerian recurgeau în mod excesiv. Astfel, Regulamentul nr. 295/91 se limita să stabilească, în temeiul articolului 1 din acesta, „norme minime comune aplicabile pasagerilor a căror îmbarcare pentru o cursă regulată suprarezervată a fost refuzată” (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punctul 20, precum și Hotărârea din 4 octombrie 2012, Rodríguez Cachafeiro și Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, punctul 22).
- 27 În schimb, noțiunea de „refuz la îmbarcare”, în sensul articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, înlătură orice referire la cauza pentru care un operator de transport refuză să transporte un pasager. Astfel, modul de redactare a acestei dispoziții nu mai leagă un asemenea refuz de o situație de „suprarezervare” a zborului vizat creată de operatorul de transport aerian din motive economice. Procedând în acest mod, legiuitorul Uniunii a extins domeniul de aplicare al noțiunii de „refuz la îmbarcare” pentru a viza toate ipotezele în care un operator de transport aerian refuză să transporte un pasager (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punctele 19, 21 și 22, precum și Hotărârea din 4 octombrie 2012, Rodríguez Cachafeiro și Martínez-Reboredo Varela-Villamor, C-321/11, EU:C:2012:609, punctele 21, 23 și 24).

- 28 Rezultă că, în principiu, noțiunea de „refuz la îmbarcare” include un refuz la îmbarcare anticipat, cu condiția ca pasagerul să se fi prezentat, în timp util, la îmbarcare, în conformitate cu articolul 2 litera (j) din acest regulament.
- 29 Această interpretare este confirmată de considerații teleologice. Astfel, a exclude din noțiunea de „refuz la îmbarcare”, în sensul articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, un refuz anticipat la îmbarcare ar diminua semnificativ protecția acordată pasagerilor prin acest regulament. Prin urmare, o asemenea excludere ar fi contrară obiectivului acestuia, menționat la considerentul (1), care este de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor și care justifică o interpretare largă a drepturilor recunoscute acestora. Aceasta ar avea, în plus, drept consecință să priveze de orice protecție pasagerii care se află într-o situație ce, la fel ca cea a suprarezervării din motive economice, nu le este imputabilă, împiedicându-i să se prevaleze de articolul 4 din același regulament (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punctele 23 și 24).
- 30 Cu privire la al doilea aspect menționat la punctul 25 din prezenta hotărâre, interpretarea literală a articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 3 alineatul (1) litera (a) și alineatul (2) din acest regulament sugerează că un pasager nu poate fi „refuzat la îmbarcare” decât dacă acesta s-a prezentat la înregistrare.
- 31 Această interpretare nu poate fi însă reținută într-o situație de refuz anticipat la îmbarcare.
- 32 Astfel, pe de o parte, după cum a arătat Comisia în observațiile sale scrise, reiese dintr-o analiză contextuală a articolului 3 alineatul (2) litera (b) coroborat cu articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004 că cerința potrivit căreia pasagerii trebuie să se prezinte la îmbarcare nu trebuie să fie îndeplinită în mod obligatoriu, ținând seama și de faptul că un refuz la îmbarcare se poate face anticipat, în cazul în care pasagerii au fost transferați de operatorul de transport aerian sau de operatorul de turism de la zborul pentru care aveau o rezervare către un alt zbor. Or, o asemenea situație nu se distinge, în esență, de cea în care pasagerul este informat în prealabil că operatorul de transport aerian îi va refuza îmbarcarea pentru zborul pentru care dispune de o rezervare confirmată, ceea ce face astfel necesară rezervarea de către acest pasager a unui alt zbor în același mod ca în situația în care ar fi fost transferat în avans de către operatorul de transport aerian la un alt zbor.
- 33 Pe de altă parte, obiectivul urmărit de Regulamentul nr. 295/91, amintit la punctul 26 din prezenta hotărâre, permite să se înțeleagă că, prin adoptarea ulterioară a articolului 2 litera (j) și a articolului 4 din Regulamentul nr. 261/2004, legiuitorul Uniunii a avut în vedere în esență ipoteze de refuz la îmbarcare care, la fel ca cele generate de recurgerea la suprarezervare, survin *in extremis*, cu alte cuvinte chiar în momentul în care pasagerii ajung la aeroport. În acest context, este de înțeles că acest legiuitor a menținut în Regulamentul nr. 261/2004 cerința ca pasagerul să se prezinte la înregistrare, realitatea unor astfel de ipoteze neputând, în principiu, să fie constatată decât la înregistrare.
- 34 Rezultă astfel că, la elaborarea Regulamentului nr. 261/2004, legiuitorul Uniunii nu a avut în vedere situația în care un operator efectiv de transport aerian informează pasagerii, în amonte de zborul programat pentru care aceștia dispun de o rezervare confirmată, că va refuza să îi lase să urce la bordul aeronavei care trebuie să efectueze acest zbor.

- 35 Cu toate acestea, articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 2 litera (j) și cu articolul 3 alineatul (2) din acesta nu poate fi interpretat în sensul că exprimă o voință deliberată a legiuitorului Uniunii de a exclude automat orice compensație în favoarea unui pasager care face obiectul unui refuz anticipat la îmbarcare, pentru motivul că nu s-a prezentat la înregistrare. Prin urmare, este necesar să se considere că aceste dispoziții nu subordonează, în orice împrejurări, compensația pentru refuzul la îmbarcare condiției ca pasagerii în cauză să se fi prezentat la înregistrare.
- 36 Dimpotrivă, o interpretare a Regulamentului nr. 261/2004 care, pentru a permite compensarea pasagerilor cărora li se refuză îmbarcarea, îi scutește de obligația de a se prezenta la înregistrare, neimpunându-le în acest mod o formalitate inutilă, contribuie la realizarea obiectivului acestui regulament care constă în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor.
- 37 Astfel, reiese din considerentele (1)-(4) ale regulamentului menționat și în special din considerentul (2) că același regulament 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 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 44, și Hotărârea din 29 iulie 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punctul 26). Rezultă că dispozițiile care acordă drepturi pasagerilor aerieni, inclusiv cele care acordă un drept la compensație, trebuie interpretate în sens larg (a se vedea Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 45).
- 38 Rezultă astfel dintr-o interpretare contextuală și teleologică a articolului 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 2 litera (j) și cu articolul 3 alineatul (2) din acest regulament că un pasager nu este obligat să se prezinte la înregistrare atunci când un operator efectiv de transport aerian i-a notificat în prealabil că îi va refuza îmbarcarea împotriva voinței sale pentru un zbor pentru care acesta din urmă dispune de o rezervare confirmată.
- 39 Din considerațiile care precedă rezultă că articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 2 litera (j) din acesta trebuie interpretat în sensul că un operator efectiv de transport aerian care a informat în prealabil un pasager că îi va refuza îmbarcarea împotriva voinței sale pentru un zbor pentru care acesta din urmă dispune de o rezervare confirmată trebuie să despăgubească pasagerul menționat, chiar dacă acesta nu s-a prezentat la îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 3 alineatul (2) din acest regulament.

Cu privire la a doua întrebare

- 40 Deși a doua întrebare a fost adresată numai pentru cazul în care prima întrebare ar primi un răspuns afirmativ, Curtea consideră necesar să răspundă la aceasta având în vedere explicațiile instanței de trimitere rezumate la punctul 17 din prezenta hotărâre. Astfel, această instanță arată că un răspuns la a doua întrebare este necesar în cazul în care Curtea ar considera, ca răspuns la prima întrebare, că un pasager care a fost informat despre un refuz anticipat la îmbarcare poate fi despăgubit fără a trebui să se prezinte la înregistrare.
- 41 Prin intermediul acestei a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că această dispoziție care instituie o excepție de la dreptul la compensație al pasagerilor în eventualitatea anulării unui zbor reglementează de asemenea situația în care un

pasager a fost informat, cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută a zborului, că operatorul efectiv de transport aerian va refuza să îl transporte împotriva voinței sale, astfel încât acesta din urmă nu poate beneficia de dreptul la compensație pentru refuzul la îmbarcare prevăzut la articolul 4 din acest regulament.

- 42 Trebuie amintit că, potrivit articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004, pasagerii vizați de anularea unui zbor au dreptul la o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7 din acest regulament, cu excepția cazului în care sunt informați despre anularea zborului cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută. În plus, articolul 4 alineatul (3) din regulamentul menționat prevede că, „[î]n 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 [din acest regulament] și le oferă asistență în conformitate cu articolele 8 și 9 [din regulamentul menționat]”.
- 43 Astfel cum a statuat Curtea, obiectivul Regulamentului nr. 261/2004, menționat în considerentul (1) al acestuia și care constă în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor, justifică reținerea unei interpretări largi a drepturilor recunoscute acestora (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punctul 23). În schimb, o excepție de la dispozițiile care acordă drepturi pasagerilor trebuie interpretată în mod strict (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 17, și Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punctul 38).
- 44 De aceea, trebuie reținută o interpretare strictă a articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din acest regulament, întrucât această dispoziție scutește, în cazul anulării unui zbor, operatorul efectiv de transport aerian de la plata compensației prevăzute la articolul 7 din regulamentul menționat, atunci când a informat pasagerii cu privire la anularea zborului cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută.
- 45 În această privință, trebuie arătat că articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004 nu privește ipoteza unui refuz la îmbarcare, ci numai ipoteza unei anulări a zborului, și anume, în conformitate cu articolul 2 litera (l) din acest regulament, cea a neefectuării unui zbor programat anterior și pentru care s-a făcut cel puțin o rezervare.
- 46 În plus, articolul 4 alineatul (3) din regulamentul menționat nu prevede că un operator efectiv de transport aerian se poate exonera de obligația de a despăgubi pasagerii în temeiul articolului 7 din același regulament în cazul în care îi informează pe pasageri, cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută, că li se va refuza îmbarcarea (a se vedea prin analogie Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 37, precum și Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, punctul 36). Prin urmare, principiul interpretării stricte amintit la punctul 44 din prezenta hotărâre impune ca excepția de la dreptul la compensație prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004 să rămână limitată numai la cazurile de anulare vizate de această dispoziție, fără a putea fi extinsă la cazurile de refuz la îmbarcare vizate la articolul 4 din acest regulament.
- 47 Prin urmare, având în vedere obiectivul acestui regulament, menționat în considerentul (1) al acestuia, care este asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor, articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din regulamentul menționat nu poate fi aplicat prin analogie, în contextul unui refuz la îmbarcare, pentru a reduce întinderea dreptului la compensație care figurează la articolul 4 alineatul (3) din același regulament.

- 48 Această interpretare nu este repusă în discuție de principiul egalității de tratament evocat de instanța de trimitere. Astfel, după cum a arătat Comisia în observațiile sale scrise, acest principiu, care 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 o diferențiere este justificată în mod obiectiv (Hotărârea din 14 iulie 2022, Comisia/VW și alții, C-116/21 P-C-118/21 P, C-138/21 P și C-139/21 P, EU:C:2022:557, punctul 95 și jurisprudența citată), nu se poate aplica în speță, în măsura în care, după cum reiese din cuprinsul punctelor 45 și 46 din prezenta hotărâre, situațiile care conduc la refuzuri la îmbarcare sau la anulări ale zborurilor nu sunt comparabile, întrucât au fost reglementate în mod distinct de legiuitorul Uniunii la articolele 4 și 5 din Regulamentul nr. 261/2004 și însoțite de norme juridice în parte diferite, precum o excepție de la dreptul la compensație prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i), iar nu la articolul 4 alineatul (3) din acest regulament.
- 49 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că această dispoziție care instituie o excepție de la dreptul la compensație al pasagerilor în eventualitatea anulării unui zbor nu reglementează situația în care un pasager a fost informat, cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută a zborului, că operatorul efectiv de transport aerian va refuza să îl transporte împotriva voinței sale, astfel încât acest pasager trebuie să beneficieze de dreptul la compensație pentru refuzul la îmbarcare prevăzut la articolul 4 din acest regulament.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 50 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) Articolul 4 alineatul (3) 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 coroborat cu articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004**

trebuie să fie interpretat în sensul că

un operator efectiv de transport aerian care a informat în prealabil un pasager că îi va refuza îmbarcarea împotriva voinței sale pentru un zbor pentru care acesta din urmă dispune de o rezervare confirmată trebuie să despăgubească pasagerul menționat, chiar dacă acesta nu s-a prezentat la îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 3 alineatul (2) din acest regulament.

- 2) Articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (i) din Regulamentul nr. 261/2004**

trebuie să fie interpretat în sensul că

această dispoziție care instituie o excepție de la dreptul la compensație al pasagerilor în eventualitatea anulării unui zbor nu reglementează situația în care un pasager a fost informat, cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută a zborului, că operatorul efectiv de transport aerian va refuza să îl transporte împotriva voinței sale, astfel încât acest pasager trebuie să beneficieze de dreptul la compensație pentru refuzul la îmbarcare prevăzut la articolul 4 din acest regulament.

Semnături