



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

4 octombrie 2012 \*

„Transporturi aeriene — Regulamentul (CE) nr. 261/2004 — Compensare a pasagerilor în caz de refuz la îmbarcare — Noțiunea «refuz la îmbarcare» — Excluderea calificării drept «refuz la îmbarcare» — Anularea unui zbor cauzată de o grevă la aeroportul de plecare — Reorganizarea zborurilor ulterioare zborului anulat — Dreptul la compensare al pasagerilor acestor zboruri”

În cauza C-22/11,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Korkein oikeus (Finlanda), prin decizia din 13 ianuarie 2011, primită de Curte la 17 ianuarie 2011, în procedura

**Finnair Oyj**

împotriva

**Timy Lassooy,**

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte de cameră, și domnii J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz și D. Šváby (raportor), judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: doamna C. Strömholm, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 1 martie 2012,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Finnair Oyj, de T. Väättäinen, asianajaja;
- pentru M. Lassooy, de M. Wilska, kuluttaja-asiamies, și de P. Hannula, precum și de J. Suurla, lakimiehet;
- pentru guvernul finlandez, de H. Leppo, în calitate de agent;
- pentru guvernul francez, de G. de Bergues și de M. Perrot, în calitate de agenți;
- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de G. Aiello, avvocato dello Stato;

\* Limba de procedură: finlandeza.

- pentru guvernul austriac, de A. Posch, în calitate de agent;
- pentru guvernul polonez, de M. Szpunar, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de I. Koskinen și de K. Simonsson, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 19 aprilie 2012,  
pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 2 litera (j) și a articolelor 4 și 5 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 a 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 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între compania aeriană Finnair Oyj (denumită în continuare „Finnair”), pe de o parte, și domnul Lassooy, pe de altă parte, ca urmare a refuzului companiei de a-l despăgubi pentru faptul că i s-a refuzat îmbarcarea pentru zborul pe ruta Barcelona (Spania)-Helsinki (Finlanda), la 30 iulie 2006.

### Cadrul juridic

#### *Regulamentul (CEE) nr. 295/91*

- 3 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 L 36, p. 5), care a fost în vigoare până la 16 februarie 2005, prevedea la articolul 1:

„Prezentul regulament stabilește norme comune minime aplicabile în cazul în care pasagerilor li se refuză accesul la un zbor regulat suprarezervat pentru care au bilet valabil și rezervare confirmată și care pleacă de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru supus dispozițiilor tratatului, indiferent de statul unde este stabilit transportatorul aerian, cetățenia pasagerului și locul de destinație.” [traducere neoficială]

#### *Regulamentul nr. 261/2004*

- 4 Considerentele (1), (3), (4), (9), (10), (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 au următorul cuprins:

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

[...]

- (3) Cu toate că [Regulamentul nr. 295/91] 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.

(10) Pasagerii cărora li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor ar trebui să aibă posibilitatea 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.

[...]

(14) În conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin operatorilor de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. Astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului de transport aerian.

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

5 Articolul 2 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Definiții”, prevede:

„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;

[...]”.

6 Articolul 3 din regulamentul menționat, intitulat „Domeniu de aplicare”, prevede la alineatul (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 la 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;

[...]”

7 Articolul 4 din același regulament, intitulat „Refuzul la îmbarcare”, are următorul cuprins:

„(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 compensări în conformitate cu articolul 7 și le oferă asistență în conformitate cu articolele 8 și 9.”

8 Articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Anularea zborului”, prevede la alineatul (3):

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

9 Articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede la alineatul (1):

„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;

[...]”

10 Articolele 8 și 9 din regulamentul menționat 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.

- 11 Articolul 13 din același regulament, intitulat „Dreptul la reparații”, prevede:

„În cazul în care un operator de transport aerian plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în conformitate cu prezentul regulament, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu dreptul intern aplicabil. În special, prezentul regulament nu limitează în niciun fel dreptul operatorului de transport aerian de a solicita o rambursare de la un tour operator sau de la o altă persoană cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract. În mod similar, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului unui tour operator sau al unei părți terțe, alta decât pasagerul, cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract, de a solicita o rambursare sau reparații operatorului de transport aerian, în conformitate cu legislația aplicabilă în materie.”

### **Acțiunea principală și întrebările preliminare**

- 12 În urma unei greve a personalului aeroportului din Barcelona la 28 iulie 2006, zborul regulat între Barcelona și Helsinki de la ora 11.40 operat de Finnair a trebuit să fie anulat. Pentru ca pasagerii acestui zbor să nu fie afectați de un timp de așteptare prea lung, Finnair a decis să își reorganizeze zborurile ulterioare.
- 13 Astfel, pasagerii zborului respectiv au fost transportați spre Helsinki cu zborul de la aceeași oră din ziua următoare, 29 iulie 2006, precum și cu un alt zbor din aceeași zi cu plecare la ora 21.40, închiriat în mod special în acest sens. Reorganizarea menționată a avut drept consecință faptul că o parte din 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 sau cu un zbor de la ora 21.40, de asemenea închiriat în mod special în situația dată. Totodată, 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 cu plecare la ora 21.40.
- 14 Considerând că Finnair i-a refuzat îmbarcarea fără vreun motiv întemeiat 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. Prin hotărârea din 19 decembrie 2008, această instanță i-a respins cererea de despăgubire apreciind că regulamentul menționat nu viza decât compensarea refuzului la îmbarcare din cauza unor situații de suprarezervare din motive economice. Respectiva instanță a considerat că acest articol 4 nu era aplicabil în speță în măsura în care compania aeriană își reorganizase zborurile în urma unei greve intervenite la aeroportul din Barcelona, grevă care a reprezentat o circumstanță extraordinară față de care Finnair luase toate măsurile care puteau fi pretinse de la aceasta.
- 15 Prin hotărârea din 31 august 2009, Helsingin hovioikeus (Curtea de apel din Helsinki) a anulat hotărârea pronunțată de Helsingin käräjäoikeus și a obligat Finnair la plata sumei de 400 de euro către domnul Lassooy. În acest sens, instanța sesizată cu apel a considerat că Regulamentul nr. 261/2004 este aplicabil nu doar în caz de suprarezervare, ci și în anumite cazuri de refuz la îmbarcare din motive operaționale și a exclus astfel posibilitatea ca operatorul de transport aerian să fie exonerat de obligația de compensare pe motive legate de o grevă.
- 16 În cadrul recursului formulat de Finnair la Korkein oikeus (Curtea Supremă), această instanță își exprimă rezervele față de conținutul obligației de compensare a pasagerilor care au făcut obiectul unui „refuz la îmbarcare”, astfel cum se indică la articolul 4 din Regulamentul nr. 261/2004, față de motivele susceptibile să justifice un „refuz la îmbarcare” în sensul articolului 2 litera (j) din acest regulament,

precum și față de posibilitatea ca un operator de transport aerian să se prevaleze de circumstanțele excepționale prevăzute la articolul 5 alineatul (3) din același regulament în legătură cu zboruri ulterioare celui care a fost anulat din cauza unor astfel de circumstanțe.

17 În acest context, Korkein oikeus a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

- „1) [Regulamentul nr. 261/2004] și în special articolul 4 din acesta trebuie interpretat în sensul că aplicarea sa este limitată la refuzul la îmbarcare ca urmare a unei suprarezervări efectuate de un operator de transport aerian din motive economice sau [acest] regulament este aplicabil și în privința refuzului la îmbarcare întemeiat pe alte motive, cum ar fi motivele legate de operare?
- 2) Dispozițiile 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 și prin alte motive? În cazul în care regulamentul trebuie înțeles în sensul că îmbarcarea poate fi refuzată și din alte motive decât cele care privesc pasagerii, acesta trebuie interpretat în sensul că refuzul la îmbarcare este justificat și în cazul unei reorganizări a zborurilor din cauza circumstanțelor excepționale în sensul considerentelor (14) și (15) ale regulamentului?
- 3) [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că operatorul de transport aerian poate fi exonerat de răspundere în temeiul articolului 5 alineatul (3) nu numai pentru zborul anulat din cauza unor circumstanțe extraordinare, ci și în raport cu pasagerii curselor ulterioare, în măsura în care acesta încearcă să repartizeze urmările negative ale circumstanțelor excepționale cu care se confruntă – cum ar fi grevele – 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 circumstanțele extraordinare și în raport cu pasagerii unei curse ulterioare pentru care evenimentul respectiv nu a avut urmări directe? În această privință, există o diferență majoră după cum statutul pasagerului și dreptul acestuia la compensație urmează să fie apreciate în raport cu articolul 4 din regulament referitor la refuzul la îmbarcare sau în raport cu articolul 5 referitor la anularea unui zbor?”

## **Cu privire la întrebările preliminare**

### *Cu privire la prima întrebare*

- 18 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă noțiunea „refuz la îmbarcare” în sensul articolului 2 litera (j) și al articolului 4 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretată în sensul că se referă exclusiv la refuzul la îmbarcare în cazuri de suprarezervare sau dacă aceasta se aplică și în cazul refuzului la îmbarcare întemeiat pe alte motive, cum ar fi motivele legate de operare.
- 19 Trebuie constatat că în textul articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, care definește noțiunea „refuz la îmbarcare”, un astfel de refuz nu este legat de o situație de „suprarezervare” a zborului avut în vedere, creată de operatorul de transport aerian în cauză din motive economice.
- 20 În ceea ce privește contextul dispoziției menționate și obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte, rezultă nu doar din considerentele (3), (4), (9) și (10) ale Regulamentului nr. 261/2004, ci și din lucrările pregătitoare referitoare la acesta și în special din Propunerea de regulament a Parlamentului European și a Consiliului de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau întârzierii

prelungite a zborurilor prezentată de Comisia Comunităților Europene la 21 decembrie 2001 [COM(2001) 784 final] că legiuitorul Uniunii a înțeles ca prin adoptarea acestui regulament să reducă numărul de pasageri cărora li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, care era atunci prea ridicat, prin acoperirea lacunelor din Regulamentul nr. 295/91, care, potrivit articolului 1 din acesta, se limita la stabilirea unor norme minime comune aplicabile pasagerilor cărora li s-a refuzat îmbarcarea pentru un zbor regulat supraz rezervat.

- 21 În aceste condiții, prin articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004 legiuitorul sus-menționat a suprimat din definiția „refuzului la îmbarcare” orice referire la cauza pentru care un operator de transport aerian refuză să transporte un pasager.
- 22 Procedând în acest mod, legiuitorul Uniunii a extins aplicabilitatea definiției amintite dincolo de simplul caz de refuz la îmbarcare din cauza supraz rezervării menționat anterior la articolul 1 din Regulamentul nr. 295/91 și i-a conferit un sens larg care vizează toate ipotezele în care un operator de transport aerian refuză să transporte un pasager.
- 23 Această interpretare se coroborează cu constatarea potrivit căreia limitarea întinderii noțiunii „refuz la îmbarcare” doar la cazurile de supraz rezervare ar avea, în practică, drept efect diminuarea sensibilă a protecției acordate pasagerilor în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 și, prin urmare, ar fi contrară obiectivului urmărit de acesta, menționat în considerentul (1), care este acela de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor, lucru care justifică o interpretare în sens larg drepturilor recunoscute acestora (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 69, precum și Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Rep., p. I-11061, punctul 18).
- 24 Astfel cum a arătat avocatul general la punctul 37 din concluzii, a admite că noțiunea „refuz la îmbarcare” cuprinde numai cazurile de supraz rezervare ar avea drept consecință excluderea oricărei protecții a pasagerilor care, la fel ca reclamantul din acțiunea principală, se află într-o situație care, similar celei a supraz rezervării din motive economice, nu le este imputabilă, privându-i de posibilitatea de a se prevala de articolul 4 din Regulamentul nr. 261/2004, articol care, la alineatul (3), face trimitere la dispozițiile din acest regulament în legătură cu dreptul la compensare, la rambursare sau la redirectionare, precum și dreptul la deservire, astfel cum sunt prevăzute la articolele 7-9 din același regulament.
- 25 În consecință, întrucât refuzul la îmbarcare a fost opus de un operator de transport aerian unui pasager la îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004 și întrucât a fost cauzat de reorganizarea zborurilor închiriate de acest operator de transport, acesta trebuie calificat drept „refuz la îmbarcare” în sensul articolului 2 litera (j) de acest regulament.
- 26 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare că noțiunea „refuz la îmbarcare” în sensul articolului 2 litera (j) și al articolului 4 din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretată în sensul că se referă nu doar la refuzul la îmbarcare cauzat de situații de supraz rezervare, ci și la refuzul la îmbarcare pentru alte motive, cum ar fi motivele legate de operare.

*Cu privire la a doua și la a treia întrebare*

- 27 Prin intermediul celei de a doua și al celei de a treia întrebări, care trebuie analizate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă apariția unor „circumstanțe extraordinare”, care determină un operator de transport aerian să reorganizeze zboruri după apariția acestora, este de natură să justifice „refuzul la îmbarcare” al unui pasager pentru una dintre aceste curse ulterioare și să exonereze acest operator de transport de obligația de compensare întemeiată pe articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 față de pasagerul căruia i se refuză îmbarcarea pentru una dintre aceste curse închiriate ulterior circumstanțelor menționate.

- 28 În primul rând, instanța de trimitere urmărește să afle dacă calificarea drept „refuz la îmbarcare”, în sensul articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, poate fi înlăturată numai pentru motive legate de pasageri ca atare sau dacă motive care nu au legătură cu aceștia și, în special, motive referitoare la reorganizarea zborurilor de către un operator de transport în urma unor „circumstanțe extraordinare” care l-au afectat pot de asemenea împiedica o asemenea calificare.
- 29 În această privință, trebuie amintit că articolul 2 litera (j) exclude calificarea drept „refuz la îmbarcare” pentru două serii de motive. Prima ține de nerespectarea de către pasagerul care s-a prezentat la îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 3 alineatul (2) din acest regulament. A doua este legată de cazuri în care există motive temeinice pentru a justifica refuzul la îmbarcare „cum ar fi starea sănătății, cerințele de siguranță sau securitate ori documente de călătorie necorespunzătoare”.
- 30 Prima serie de motive nu privește acțiunea principală. Referitor la a doua serie de motive, trebuie arătat că niciunul dintre motivele expres menționate la articolul 2 litera (j) menționat anterior nu are relevanță în acțiunea principală. Or, prin utilizarea formulării „cum ar fi”, legiuitorul Uniunii a urmărit să furnizeze o listă neexhaustivă de ipoteze în care există motive temeinice pentru a justifica refuzul la îmbarcare.
- 31 Cu toate acestea, nu se poate deduce dintr-o astfel de formulare că trebuie considerat că există motive temeinice care să justifice refuzul la îmbarcare pe un motiv legat de operare precum cel din acțiunea principală.
- 32 Astfel, situația din acțiunea principală este comparabilă cu un refuz la îmbarcare din cauza unei supraz rezervări „inițiale”, dat fiind că operatorul de transport aerian reatribuise locul reclamantului pentru a transporta alți pasageri și că a făcut el însuși alegerea dintre mai mulți pasageri care trebuiau transportați.
- 33 Desigur, această reatribuire a fost efectuată pentru a se evita ca pasagerii vizați de zborurile anulate din circumstanțe extraordinare să fie afectați de un timp de așteptare prea lung. Cu toate acestea, motivul menționat nu este comparabil cu cele menționate explicit la articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, acest motiv nefiind deloc imputabil pasagerului căruia i s-a refuzat îmbarcarea.
- 34 Nu se poate accepta ca un operator de transport aerian, prevalându-se de interesul altor pasageri care trebuie transportați într-un termen rezonabil, să poată lărgi în mod sensibil ipotezele în care ar exista motive întemeiate care l-ar îndreptăți să refuze îmbarcarea unui pasager. Aceasta ar avea în mod obligatoriu drept consecință privarea de orice protecție a unui astfel de pasager, ceea ce ar fi contrar Regulamentului nr. 261/2004, al cărui obiectiv este să asigure un înalt nivel de protecție pasagerilor printr-o interpretare largă a drepturilor care le sunt recunoscute.
- 35 În al doilea rând, instanța de trimitere se adresează Curții cu privire la posibilitatea ca un operator de transport aerian să se exonereze de obligația de compensare în caz de „refuz la îmbarcare” prevăzută la articolele 4 alineatul (3) și 7 din Regulamentul nr. 261/2004 pentru motivul că refuzul respectiv își are originea în reorganizarea zborurilor acestui operator de transport în urma apariției unor „circumstanțe extraordinare”.
- 36 În această privință, trebuie subliniat că, spre deosebire de articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, articolul 2 litera (j) și articolul 4 din același regulament nu prevăd că, în cazul unui „refuz la îmbarcare” legat de „circumstanțe extraordinare” care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile, un operator de transport aerian este exonerat de obligația sa de compensare a pasagerilor cărora li s-a refuzat îmbarcarea împotriva voinței lor (a se vedea prin analogie Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, punctul 37). În consecință, legiuitorul Uniunii nu a avut în vedere ca respectiva compensare să poată fi înlăturată pentru motive legate de apariția unor „circumstanțe extraordinare”.



- 37 Pe de altă parte, din cuprinsul considerentului (15) al Regulamentului nr. 261/2004 reiese că „circumstanțele extraordinare” nu pot viza decât „o anumită aeronavă dintr-o anumită zi”, ceea ce nu poate fi cazul unui refuz la îmbarcare adresat unui pasager din cauza reorganizării zborurilor ca urmare a unor astfel de circumstanțe care au afectat un zbor precedent. Astfel, noțiunea „circumstanțe extraordinare” urmărește să limiteze obligațiile operatorului de transport aerian, ba chiar să îl exonereze de aceste obligații atunci când evenimentul în cauză nu ar fi putut fi evitat chiar dacă s-ar fi adoptat toate măsurile rezonabile. Or, astfel cum a arătat avocatul general la punctul 53 din concluzii, dacă un astfel de operator de transport este obligat să anuleze un zbor prevăzut pentru ziua în care are loc greva personalului unui aeroport, apoi ia decizia de a-și reorganiza zborurile ulterioare, acest operator de transport nu poate fi nicidecum considerat constrâns de respectiva grevă să refuze îmbarcarea unui pasager care s-a prezentat în mod corect pentru îmbarcare la două zile după anularea zborului respectiv.
- 38 În consecință, având în vedere cerința de interpretare strictă a excepțiilor de la dispozițiile care conferă pasagerilor drepturi, astfel cum rezultă aceasta din jurisprudența constantă a Curții (a se vedea în acest sens Hotărârea Wallentin-Hermann, citată anterior, punctul 17 și jurisprudența citată), nu trebuie să se admită posibilitatea ca operatorul de transport aerian să se exonereze de obligația de compensare în caz de „refuz la îmbarcare” pentru motivul că refuzul respectiv își are originea în reorganizarea zborurilor acestui operator de transport ca urmare a unor „circumstanțe extraordinare”.
- 39 Pe de altă parte, trebuie amintit că obligațiile îndeplinite de operatorii de transport aerian în temeiul Regulamentului nr. 261/2004 nu aduc atingere dreptului acestora de a solicita despăgubiri de la orice persoană care a cauzat „refuzul la îmbarcare”, inclusiv de la terți, astfel cum prevede articolul 13 din acest regulament. O astfel de despăgubire este, așadar, susceptibilă să atenueze, chiar să șteargă sarcina financiară suportată de operatorii respectivi de transport ca urmare a acestor obligații (Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, punctul 90).
- 40 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a doua și la a treia întrebare că articolul 2 litera (j) și articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că apariția unor „circumstanțe extraordinare” care determină un operator de transport aerian să reorganizeze zboruri ulterior apariției lor nu este de natură să justifice un „refuz la îmbarcare” al unui pasager pentru respectivele curse ulterioare și nici să exonereze acest operator de transport de obligația de compensare întemeiată pe articolul 4 alineatul (3) din același regulament față de pasagerul căruia i se refuză îmbarcarea pentru una dintre aceste curse închiriate după ce au survenit circumstanțele menționate.

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

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

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

- 1) **Noțiunea „refuz la îmbarcare” în sensul articolului 2 litera (j) și al articolului 4 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 a anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 trebuie interpretată în sensul că se referă nu doar la refuzul la îmbarcare cauzat de situații de supraz rezervare, ci și la refuzul la îmbarcare pentru alte motive, cum ar fi motivele legate de operare.**

- 2) **Articolul 2 litera (j) și articolul 4 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretate în sensul că apariția unor „circumstanțe extraordinare” care determină un operator de transport aerian să reorganizeze zboruri ulterior apariției lor nu este de natură să justifice un „refuz la îmbarcare” al unui pasager pentru respectivele curse ulterioare și nici să exonereze acest operator de transport de obligația de compensare întemeiată pe articolul 4 alineatul (3) din același regulament față de pasagerul căruia i se refuză îmbarcarea pentru una dintre aceste curse închiriate după ce au survenit circumstanțele menționate.**

Semnături