



Presă și informare

Curtea de Justiție a Uniunii Europene  
**COMUNICAT DE PRESĂ nr. 124/12**  
Luxemburg, 4 octombrie 2012

Hotărârea în cauza C-22/11  
Finnair Oyj/Timy Lassooy

## **Operatorul de transport aerian are obligația să despăgubească pasagerii în cazul în care le-a fost refuzată îmbarcarea din cauza reorganizării zborului lor ca urmare a unei greve la aeroport survenită cu două zile înainte**

*Despăgubirea pentru refuzul la îmbarcare vizează nu numai situațiile de suprezervare, ci și pe cele aflate în legătură cu alte motive, în special cu motive de operare*

Regulamentul în materie de compensare și de asistență a pasagerilor<sup>1</sup> acordă anumite drepturi pasagerilor aeriene care pleacă sau au destinația pe un aeroport situat într-un stat membru. Regulamentul definește „refuzul la îmbarcare” drept refuzul unui operator de transport aerian de a transporta pasageri împotriva voinței lor, deși aceștia s-au prezentat la timp pentru îmbarcare cu o rezervare confirmată. Cu toate acestea, regulamentul prevede cazuri în care un astfel de refuz poate fi justificat de operatorul de transport aerian. În afara acestor cazuri, pasagerii au dreptul la o compensare imediată, la rambursarea prețului biletului sau la redirecționarea către destinația lor finală, precum și un drept la deservire în perioada de așteptare a zborului următor.

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 compania 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. Astfel, pasagerii acestui zbor au fost transportați la 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. Acești din urmă pasageri nu au primit nicio compensație din partea Finnair.

Considerând că Finnair i-a refuzat îmbarcarea fără vreun motiv întemeiat, domnul Lassooy a sesizat instanțele finlandeze, solicitând obligarea companiei aeriene la plata compensației de 400 de euro, astfel cum este prevăzută de regulamentul pentru zborurile intracomunitare de peste 1500 de kilometri.

În acest context, Korkein oikeus (Curtea supremă, Finlanda), sesizată în ultimă instanță, a solicitat Curții clarificări cu privire la cuprinsul noțiunii „refuz la îmbarcare”, precum și cu privire la aspectul dacă un operator de transport aerian se poate prevala de circumstanțe excepționale pentru a refuza în mod legal îmbarcarea pasagerilor pentru zboruri ulterioare celui care a fost anulat din cauza unor astfel de circumstanțe sau pentru a se exonera de obligația de a despăgubi pasagerii care au făcut obiectul unui astfel de refuz.

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

În hotărârea pronunțată astăzi, Curtea apreciază că **noțiunea „refuz la îmbarcare” se referă la situații de suprezervare, dar și la situații aflate în legătură cu alte motive, în special cu motive de operare.**

Această interpretare rezultă nu doar din cuprinsul regulamentului, ci și din obiectivul pe care îl urmărește, și anume acela de a asigura un nivel înalt de protecție a pasagerilor aerieni. Astfel, cu scopul de a reduce numărul de pasageri cărora li se refuză îmbarcarea împotriva voinței lor, care era prea ridicat, legiuitorul Uniunii a introdus, în anul 2004, o nouă reglementare care conferea un sens mai larg noțiunii de refuz la îmbarcare, vizând ansamblul ipotezelor în care un operator de transport aerian refuză să transporte un pasager. Prin urmare, limitarea noțiunii „refuz la îmbarcare” doar la cazurile de suprezervare ar avea drept efect, în practică, diminuarea sensibilă a protecției acordate pasagerilor, excluzând orice protecție a acestora, chiar dacă se află într-o situație, precum suprezervarea, care nu le este imputabilă – ceea ce ar fi contrar obiectivului legiuitorului.

Pe de altă parte, Curtea afirmă că **aparitia unor circumstanțe extraordinare – precum o grevă – care determină un operator de transport aerian să reorganizeze zboruri ulterioare nu justifică un refuz la îmbarcare și nici nu îl exonerează de obligația de compensare a pasagerilor** cărora li s-a refuzat îmbarcarea pentru unul dintre zborurile închiriate ulterior.

În această privință, regulamentul prevede, pe de o parte, cazurile în care refuzul la îmbarcare este justificat, în special pentru motive care țin de sănătate, de siguranță, de securitate sau de existența unor documente de călătorie necorespunzătoare. Or, Curtea consideră că un refuz la îmbarcare precum cel în speță nu poate fi asimilat unor astfel de motive, întrucât motivul refuzului nu este imputabil pasagerului.

În schimb, această situație ar fi comparabilă cu un refuz la îmbarcare din cauza unei suprezervări inițiale, creată de operatorul de transport din motive economice. Astfel, Finnair atribuisese locul domnului Lassooy pentru a putea transporta alți pasageri, alegând ea însăși pasagerii pe care urma să îi transporte.

Deși această reatribuire a fost efectuată pentru a se evita ca pasagerii afectați de zborurile anulate din cauza grevei să fie afectați de un timp de așteptare prea lung, Finnair nu putea totuși să invoce interesul altor pasageri pentru a lărgi în mod sensibil ipotezele în care ar avea dreptul să refuze în mod justificat îmbarcarea. Această lărgire ar avea în mod obligatoriu drept consecință privarea de orice protecție a pasagerilor zborurilor ulterioare, ceea ce ar fi contrar obiectivului urmărit de regulament.

Pe de altă parte, reiese din regulament că operatorul de transport aerian nu are obligația de a plăti compensația în cazul anulării zborului din cauza unor „circumstanțe extraordinare”, cu alte cuvinte cele care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă s-ar fi luat toate măsurile rezonabile. Aceasta ar fi situația pasagerilor a căror îmbarcare a fost refuzată în ziua grevei. Cu toate acestea, legiuitorul Uniunii nu a avut în vedere ca respectiva compensare datorată pasagerilor în cazul refuzului la îmbarcare împotriva voinței lor să poată fi înlăturată pentru motive legate de apariția unor „circumstanțe extraordinare”. Astfel, Curtea subliniază că circumstanțele extraordinare nu pot viza decât un anumit zbor pentru o zi precisă, ceea ce nu este cazul atunci când refuzul la îmbarcare se datorează reorganizării zborurilor ca urmare a unor circumstanțe extraordinare care au afectat un zbor precedent.

Cu toate acestea, Curtea amintește că această concluzie nu împiedică operatorii de transport aerian să solicite ulterior despăgubiri de la orice persoană, inclusiv de la terți, care a cauzat refuzul la îmbarcare. O astfel de despăgubire este susceptibilă să atenueze, chiar să șteargă sarcina financiară suportată de operatorii de transport.

---

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

---

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

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

*Persoana de contact pentru presă: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 3708*

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