



Presă și informare

Curtea de Justiție a Uniunii Europene
COMUNICAT DE PRESĂ nr. 45/12
Luxemburg, 19 aprilie 2012

Concluziile avocatului general în cauza C-22/11
Finnair Oyj/Timy Lassooy

Potrivit avocatului general Yves Bot, operatorul de transport aerian este obligat 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 și care a afectat un zbor precedent

Numai refuzul la îmbarcare justificat de motive legate de situația personală a pasagerilor poate exonera operatorul de transport aerian de această obligație

În cazul în care unui pasager îi este refuzată îmbarcarea împotriva voinței sale, operatorul de transport aerian are obligația, în temeiul dreptului Uniunii¹, să îi ofere asistență, precum și o compensație forfetară. Refuzul la îmbarcare este definit de dreptul Uniunii 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 urma unei greve a personalului aeroportului din Barcelona (Spania) la 28 iulie 2006, zborul regulat Barcelona-Helsinki de la ora 11:40 operat de compania aeriană Finnair a trebuit să fie anulat. În consecință, Finnair a decis să își reorganizeze zborurile pentru ca pasagerii zborului anulat să nu fie afectați de un timp de așteptare prea lung.

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 fost nevoiți 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.

Considerând că Finnair i-a refuzat îmbarcarea, domnul Lassooy a introdus o acțiune la instanțele finlandeze solicitând obligarea acestei companii aeriene la plata compensației forfetare de 400 de euro prevăzute de reglementarea europeană pentru zborurile intracomunitare de peste 1 500 de kilometri.

Korkein oikeus (Curtea Supremă, Finlanda), sesizată în ultimă instanță, are îndoieli cu privire la interpretarea noțiunii „refuz la îmbarcare” și a adresat Curții de Justiție mai multe întrebări preliminare în legătură cu acest subiect.

Prin concluziile prezentate astăzi, avocatul general Yves Bot subliniază, mai întâi, că **noțiunea „refuz la îmbarcare” trebuie interpretată în sens larg și nu se poate limita la supraz rezervare**. Această constatare rezultă nu numai din lucrările pregătitoare pentru adoptarea reglementării

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

europene în materie, ci și din obiectivul pe care îl urmărește aceasta, și anume acela de a asigura un nivel înalt de protecție a pasagerilor aerieni.

Or, a admite că numai cazurile de suprarezervare sunt cuprinse în noțiunea de refuz la îmbarcare ar avea drept consecință lipsirea de orice protecție a pasagerilor aflați în situația domnului Lassooy. Astfel, zborul pentru care domnul Lassooy avea rezervare a avut loc la ora și în ziua prevăzute. Prin urmare, dacă considerăm că domnul Lassooy nu a făcut obiectul unui refuz la îmbarcare, acesta nu ar putea invoca nici dispozițiile aplicabile în cazul anulării unui zbor, nici pe cele referitoare la întârziere. Astfel, acesta nu ar intra în niciuna dintre categoriile care îi permit să beneficieze de măsuri de protecție în privința pasagerilor aerieni care suportă dificultăți și neplăceri grave. Prin urmare, 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 reglementării europene, care este acela de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni. În plus, anumiți operatori de transport aerian ar putea încerca să se sustragă de la îndeplinirea obligațiilor lor, întrucât ar fi ușor să pretezeze o reorganizare a zborurilor lor sau orice alte motive decât cel al suprarezervării pentru a refuza îmbarcarea unui pasager și a evita să îi plătească o compensație sau să îi asigure deservirea.

În continuare, avocatul general consideră că „**refuzul la îmbarcare**” **nu poate fi justificat de motive legate de reorganizarea zborurilor ca urmare a unor împrejurări excepționale**, cum ar fi greva la un aeroport. Potrivit avocatului general, refuzul de a îmbarca pasageri **poate fi justificat numai de motive legate de situația individuală a acestor pasageri**.

Astfel, **refuzul la îmbarcare** 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. 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 astfel de cazuri, decizia de a nu-l îmbarca pe pasager este imputabilă acestuia din urmă, care nu poate pretinde nicio indemnizație și nicio deservire. În schimb, 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.

Pe de altă parte, întrucât greva de la aeroportul din Barcelona nu poate fi imputată Finnair, acest operator de transport aerian are dreptul – dacă apreciază că nu trebuie să suporte consecințele acestei greve – să solicite compensații de la persoanele responsabile, conform dreptului național aplicabil.

O astfel de interpretare **nu este contrară principiului egalității de tratament**, chiar dacă situația pasagerului căruia operatorul de transport aerian i-a refuzat îmbarcarea 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. Astfel, principiul egalității de tratament 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 obiectiv. Or, pasagerii victime ale unei anulări sau ale unei întârzieri a zborului nu se găsesc în aceeași situație ca și pasagerii cărora operatorul de transport aerian le-a refuzat îmbarcarea. Astfel, dacă refuzul la îmbarcare afectează unul sau mai mulți pasageri, în cazul anulării sau întârzierii zborului, toți pasagerii sunt vizați și afectați în același mod.

În plus, în cazul în care anularea sau întârzierea zborului este datorată unor împrejurări excepționale, operatorul de transport aerian nu are obligația de a plăti compensația prevăzută de dreptul Uniunii, în măsura în care acesta nu avea niciun control asupra evenimentelor respective. În schimb, situația este diferită atunci când pasagerului i se refuză îmbarcarea 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 de voluntari care acceptă să renunțe la rezervarea lor.

MENȚIUNE: Concluziile avocatului general nu sunt obligatorii pentru Curtea de Justiție. Misiunea avocaților generali este de a propune Curții, în deplină independență, o soluție juridică în cauza care le este atribuită. Judecătorii Curții urmează să delibereze în această cauză. Hotărârea va fi pronunțată la o dată ulterioară.

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. Este de competența instanței naționale să soluționeze 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 concluziilor se publică pe site-ul CURIA în ziua prezentării.

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