HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a opta)

16 ianuarie 2025*

„Trimitere preliminară – Transporturi aeriene – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 3 alineatul (3) – Călătorie gratuită sau la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului – Pasager care a achitat numai tarifele de aeroport și alte tarife și taxele pe transportul aerian – Rezervare în cadrul unei campanii promoționale – Articolul 8 alineatul (1) litera (c) – Dreptul la redirecționare la o dată ulterioară – Lipsa cerinței unei legături temporale între zborul anulat și zborul de redirecționare dorit de pasager”

În cauza C-516/23,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt am Main, Germania), prin decizia din 8 august 2023, primită de Curte la 10 august 2023, în procedura

NW,

YS

împotriva

Qatar Airways,

CURTEA (Camera a opta),

compusă din domnul N. Jääskinen, președintele Camerei a noua, îndeplinind funcția de președinte al Camerei a opta, și domnii M. Gavalec (raportor) și J. Passer, judecători,

avocat general: domnul P. Pikamäe,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

– pentru YS și NW, de M. Böse, Rechtsanwalt;

– pentru Qatar Airways, de B. Liebert și U. Steppler, Rechtsanwälte;

* Limba de procedură: germana.

– pentru Comisia Europeană, de G. von Rintelen 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 3 alineatul (3) și a articolului 8 alineatul (1) litera (c) 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, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între NW și YS, pasageri aerieni, pe de o parte, și Qatar Airways, pe de altă parte, în legătură cu o cerere de despăgubire pentru nerespectarea, de către acest operator de transport aerian, a obligației sale de a asigura redirecționarea acestor pasageri către destinația lor finală.

Cadrul juridic

Regulamentul nr. 261/2004

3 Considerentele (1), (2), (4), (12) și (13) ale Regulamentului nr. 261/2004 enunță:

„(1) Măsurile adoptate de [Comunitatea Europeană] 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.

[…]

(4) Comunitatea ar trebui, așadar, să îmbunătățească standardele de protecție stabilite în [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)] atât pentru consolidarea drepturilor pasagerilor, cât și pentru garantarea desfășurării activităților transportatorilor aerieni în condiții armonizate, pe o piață liberalizată.

[…]

(12) Dificultățile și neplăcerile cauzate pasagerilor de anularea zborurilor ar trebui să fie minime. Acest obiectiv ar trebui atins prin informarea pasagerilor, de către transportatori, cu privire la anulări înaintea orei de plecare prevăzute și, în plus, prin oferirea de posibilități de redirecționare, astfel încât pasagerii să poată face alte rezervări. În cazul în care acest lucru nu este posibil, operatorii de transport ar trebui să despăgubească pasagerii, cu excepția cazurilor în care anularea survine în circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate.

(13) Pasagerii ale căror zboruri sunt anulate ar trebui să aibă posibilitatea de a obține rambursarea costului biletelor sau redirecționarea în condiții satisfăcătoare și să beneficieze de servicii corespunzătoare pe durata așteptării unui zbor următor.”

4 Articolul 3 din acest regulament, intitulat „Domeniu de aplicare”, prevede la alineatul (3):

„Prezentul regulament nu se aplică pasagerilor care călătoresc gratuit sau la un tarif redus, care nu este disponibil direct sau indirect publicului. Cu toate acestea, prezentul regulament se aplică pasagerilor care posedă bilete emise de un operator de transport aerian sau un operator de turism în cadrul unui program de fidelizare a clientelei sau al unui alt program comercial.”

5 Articolul 5 din regulamentul menționat, intitulat „Anularea zborului”, prevede la alineatul (1) litera (a) și la alineatul (3):

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie:

(a) să li se ofere asistență de către operatorul efectiv de transport aerian în conformitate cu articolul 8;

[…]

(3) Operatorul efectiv 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 împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.”

6 Articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede o compensație standardizată a pasagerilor al cărei cuantum variază printre altele în funcție de distanța de zbor.

7 Articolul 8 din acest regulament, intitulat „Dreptul la rambursare sau redirecționare”, prevede:

„(1) Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerilor li se oferă posibilitatea de a alege între:

(a) – rambursarea, în termen de șapte zile, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolul 7 alineatul (3), a întregului cost al biletului, la prețul de achiziție pentru partea sau părțile de călătorie neefectuate și pentru partea sau părțile deja efectuate, în cazul în care zborul devine inutil în raport cu planul de călătorie inițial al pasagerului, împreună cu, dacă este cazul,

– un zbor de retur la punctul de plecare inițial, cât mai repede posibil;

(b) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil; sau

(c) redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.

[…]”

Regulamentul (CE) nr. 1008/2008

8 Articolul 23 din Regulamentul (CE) nr. 1008/2008 al Parlamentului European și al Consiliului din 24 septembrie 2008 privind normele comune pentru operarea serviciilor aeriene în Comunitate (JO 2008, L 293, p. 3), intitulat „Informare și nediscriminare”, prevede la alineatul (1):

„Tarifele pentru transportul aerian de pasageri și respectiv de marfă, aflate la dispoziția publicului larg, includ condițiile aplicabile atunci când sunt oferite sau publicate sub orice formă, inclusiv pe internet, în cazul serviciilor aeriene oferite de pe un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul. Prețul final care urmează să fie plătit este indicat în orice moment și cuprinde tariful aplicabil, precum și toate tarifele, impunerile, tarifele suplimentare și alte comisioane aplicabile, care nu pot fi evitate și sunt previzibile în momentul publicării. Pe lângă precizarea prețului final, se specifică cel puțin următoarele:

(a) tariful pentru transportul aerian de pasageri, respectiv de marfă;

(b) taxele;

(c) tarifele de aeroport și

(d) alte tarife, impuneri, tarife suplimentare și comisioane, precum cele referitoare la securitate sau carburant,

în cazul în care la tariful pentru transportul aerian de pasageri, respectiv de marfă s-au adăugat elementele enumerate la literele (b), (c) și (d). Suplimentele de preț opționale sunt comunicate în mod clar, transparent și lipsit de ambiguitate la începutul oricărui proces de rezervare, iar acceptarea lor de către client se face pe baza alegerii clientului.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

9 La 5 august 2020, reclamanții din litigiul principal au efectuat la Qatar Airways o rezervare pentru zboruri dus-întors cu plecare din Frankfurt am Main (Germania) și cu destinația Denpasar (Indonezia), cu escală la Doha (Qatar).

10 Această rezervare a fost efectuată în cadrul unei campanii promoționale a acestui operator efectiv de transport aerian. Această campanie, cu o durată limitată, era rezervată exclusiv profesioniștilor din domeniul sănătății și permitea acestora din urmă să efectueze rezervări de zboruri la operatorul de transport menționat, plătind numai taxele și tarifele de aeroport și alte tarife aferente acestor rezervări.

11 La 13 septembrie 2020, Qatar Airways a anulat zborurile care făceau obiectul rezervării.

12 Pe de altă parte, acest operator de transport nu a mai asigurat zboruri cu destinația Denpasar până în primăvara anului 2022.

13 Prin e-mailul din 8 august 2022, reclamanții din litigiul principal au pus în întârziere operatorul de transport menționat pentru a-i redirecționa către Denpasar la 20 octombrie 2022 și pentru a asigura zborul retur către Frankfurt am Main la 7 noiembrie 2022, somându-l pe acesta să ia măsurile necesare în acest scop înainte de 18 august 2022. Întrucât această punere în întârziere a rămas fără efect, reclamanții din litigiul principal au procedat la rezervarea zborurilor în cauză, prin intermediul unor avantaje dobândite în temeiul unui program de fidelizare și achitând un preț total de 394,62 euro. În ziua rezervării, prețul de piață al biletelor pentru aceste zboruri era de 4 276,36 euro per pasager.

14 Reclamanții din litigiul principal au sesizat Landgericht Frankfurt am Main (Tribunalul Regional din Frankfurt am Main, Germania), care este instanța de trimitere, cu o acțiune împotriva Qatar Airways pentru a obține o reparație pentru nerespectarea, de către acest operator efectiv de transport aerian, a obligației sale de asistență care rezultă din articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004.

15 În cadrul acestei acțiuni, instanța de trimitere ridică, în primul rând, problema aplicabilității în speță a Regulamentului nr. 261/2004.

16 În această privință, instanța menționată ridică, pe de o parte, problema dacă trebuie să se considere că un pasager călătorește gratuit, în sensul articolului 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, atunci când trebuie să plătească numai taxele pe transportul aerian și tarifele de aeroport.

17 Pe de altă parte, instanța menționată arată că din jurisprudența Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) rezultă că un tarif redus, acordat de operatorul de transport aerian personalului unei întreprinderi care a încheiat un acord-cadru cu acest operator de transport, trebuie considerat ca fiind „disponibil publicului”, în sensul acestui articol 3 alineatul (3). Or, instanța de trimitere consideră că această jurisprudență se poate aplica campaniei promoționale în discuție în litigiul principal, această campanie neconstituind nici un program de fidelizare, nici un program comercial, în sensul acestei dispoziții.

18 În ipoteza în care Regulamentul nr. 261/2004 ar fi aplicabil situației în discuție în litigiul principal, instanța de trimitere ridică, în al doilea rând, problema dacă dreptul la redirecționare, prevăzut la articolul 8 alineatul (1) litera (c) din acest regulament, presupune existența unei legături temporale între zborul anulat și zborul care trebuie efectuat în urma redirecționării, chiar dacă această condiție nu ar reieși din modul de redactare a acestei dispoziții.

19 În această privință, instanța de trimitere arată că, potrivit jurisprudenței Oberlandesgericht Köln (Tribunalul Regional Superior din Köln, Germania), având în vedere finalitatea articolului 8 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, care urmărește să protejeze pasagerii în cursul călătoriei în cauză, această dispoziție nu conferă pasagerului un drept la o redirecționare gratuită, la alegerea sa, fără nicio legătură temporală cu planul de călătorie inițial. Potrivit acestei a doua instanțe, ar trebui să existe o legătură temporală între zborul anulat și zborul care trebuie efectuat în urma redirecționării. Se pare totuși că această jurisprudență a fost infirmată de Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania). În acest context, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă cerința unei astfel de legături temporale decurge din această dispoziție, textul acesteia neconținând nicio indicație în acest sens.

20 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 călătorește gratuit în sensul articolului 3 alineatul (3) [prima teză] prima variantă din regulament în situația în care, pentru biletul de zbor, plătește numai tarife de aeroport și alte tarife și taxa pe transportul aerian?

2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare:

Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că nu este vorba despre un tarif disponibil (indirect) publicului în sensul articolului 3 alineatul (3) [prima teză] a doua variantă din regulament, în cazul în care zborul a fost rezervat în cadrul unei campanii promoționale a unui operator de transportator aerian, limitată din punct de vedere temporal și din punctul de vedere al biletelor disponibile, care a fost deschisă numai pentru o anumită categorie profesională?

(3) În cazul în care și răspunsul la cea de a doua întrebare este negativ și se consideră că domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 261/2004 este deschis:
(a) articolul 8 alineatul (1) litera (c) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că între zborul rezervat inițial și anulat și redirecționarea dorită la o dată ulterioară este necesar să existe o legătură temporală;
(b) cum ar trebui eventual delimitată această legătură temporală?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

21 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 alineatul (3) prima teză prima variantă din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că un pasager călătorește gratuit, în sensul acestei dispoziții, atunci când, pentru a efectua rezervarea sa, a trebuit să plătească exclusiv taxele pe transportul aerian și tarifele de aeroport și alte tarife.

22 În conformitate cu articolul 3 alineatul (3) prima teză prima variantă din Regulamentul nr. 261/2004, acesta din urmă nu se aplică pasagerilor care călătoresc gratuit.

23 Trebuie arătat de la bun început că termenii „a călători gratuit” nu sunt definiți nici de articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, nici de vreo altă dispoziție din acest regulament. În aceste condiții, stabilirea semnificației și a sferei de aplicare a acestor termeni trebuie realizată, potrivit unei jurisprudențe constante, în conformitate cu sensul obișnuit al acestora în limbajul curent, ținând seama și de contextul în care sunt utilizate, și de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte (Hotărârea din 30 aprilie 2024, Trade Express-L și DEVNIA TSIMENT, C-395/22 și C-428/22, EU:C:2024:374, punctul 65, precum și jurisprudența citată). În plus, astfel cum a statuat Curtea, având în vedere obiectivul Regulamentului nr. 261/2004, menționat în considerentul (1) al acestuia și care constă în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor, o excepție de la dispozițiile care acordă drepturi pasagerilor trebuie interpretată în mod strict (a se vedea în acest sens Hotărârea din 26 octombrie 2023, LATAM Airlines Group, C-238/22, EU:C:2023:815, punctul 43 și jurisprudența citată).

24 În ceea ce privește, mai întâi, sensul obișnuit al termenilor „a călători gratuit”, este necesar să se considere că aceștia desemnează în general o situație în care pasagerul călătorește gratuit, fără a trebui să plătească nici cea mai mică contraprestație pentru biletul său de avion.

25 În această privință, o interpretare a acestor termeni în sensul că un pasager călătorește gratuit, chiar dacă trebuie, pentru a-și finaliza rezervarea, să plătească o sumă, nu cu titlu de tarif pentru transportul aerian de pasageri, ci cu titlu de taxe pe transportul aerian sau de tarife de aeroport și alte tarife, ar fi contrară sensului obișnuit al acestor termeni în limbajul curent.

26 În continuare, în ceea ce privește contextul în care se înscrie articolul 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, deși, desigur, această dispoziție se referă, în general, la gratuitatea călătoriei, fără a preciza diferitele elemente care constituie prețul acesteia, nu este mai puțin adevărat că articolul 23 din Regulamentul nr. 1008/2008 prevede că prețul final care urmează să fie plătit cuprinde tariful aplicabil pentru transportul aerian de pasageri, precum și toate taxele, tarifele de aeroport și alte tarife, impuneri, tarife suplimentare sau comisioane, precum cele legate de securitate sau de carburant. Rezultă că taxele și tarifele de aeroport și alte tarife nu sunt excluse din prețul biletului de avion, ci fac parte integrantă din acesta.

27 Această interpretare este confirmată de jurisprudența Curții potrivit căreia pasagerii care călătoresc cu bilete pentru care plătesc doar o fracțiune din preț intră sub incidența Regulamentului nr. 261/2004 în cazul în care fie tariful redus plătit era disponibil direct sau indirect publicului, fie aceste bilete au fost emise în cadrul unui program de fidelizare sau al altor programe comerciale (Ordonanța din 26 noiembrie 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, punctul 16).

28 În sfârșit, în ceea ce privește finalitatea Regulamentului nr. 261/2004, acesta urmărește, după cum rezultă din considerentele (1), (2) și (4) ale acestuia, asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor și a consumatorilor prin consolidarea drepturilor acestora într-o serie de situații care pot cauza dificultăți și neplăceri grave, precum și prin repararea acestora din urmă în mod standardizat și imediat (Hotărârea din 22 aprilie 2021, Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, punctul 26).

29 Or, interpretarea potrivit căreia pasagerul ar călători gratuit și, așadar, nu ar beneficia de aplicarea dispozițiilor Regulamentului nr. 261/2004, deși este obligat la plata unor sume, cu titlu de taxe pe transportul aerian și de tarife aeroportuare și alte tarife, ar compromite obiectivul urmărit de acest regulament, amintit la punctul 28 din prezenta hotărâre, de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni.

30 Având în vedere considerațiile care precedă, este necesar să se răspundă la prima întrebare că articolul 3 alineatul (3) prima teză prima variantă din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că un pasager nu călătorește gratuit, în sensul acestei dispoziții, atunci când, pentru a efectua rezervarea sa, a trebuit să plătească exclusiv taxele pe transportul aerian și tarifele de aeroport și alte tarife.

Cu privire la a doua întrebare

31 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 3 alineatul (3) prima teză a doua variantă din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că un pasager călătorește la un tarif redus care nu este disponibil direct sau

indirect publicului, în sensul acestei dispoziții, atunci când și-a rezervat biletul în cadrul unei campanii promoționale, limitată în timp, precum și în ceea ce privește cantitatea de bilete propuse și care se adresează unei anumite categorii profesionale.

32 Conform articolului 3 alineatul (3) prima teză a doua variantă din Regulamentul nr. 261/2004, acest regulament nu se aplică pasagerilor care călătoresc la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului.

33 De la bun început, este necesar să se arate că, în speță, în cadrul campaniei promoționale a Qatar Airways, acest operator de transport aerian permitea numai profesioniștilor din domeniul sănătății să efectueze rezervări de zboruri la acest transportator, plătind numai taxele și tarifele de aeroport și alte tarife aferente acestor rezervări. În acest context, instanța de trimitere ridică problema dacă un astfel de tarif redus rezervat unui grup de profesioniști din domeniul sănătății trebuie considerat ca fiind un tarif disponibil publicului, în sensul acestei dispoziții.

34 În această privință, în ceea ce privește conținutul termenilor „disponibil publicului”, este necesar să se arate, asemenea Comisiei Europene, că un tarif este disponibil publicului, chiar dacă nu este în măsură să beneficieze de acesta orice client potențial.

35 Astfel, noțiunea de „public” vizează un număr nedeterminat de potențiali destinatari și presupune, pe de altă parte, existența unui număr de persoane destul de important (a se vedea prin analogie Hotărârea din 20 iunie 2024, GEMA, C-135/23, EU:C:2024:526, punctul 38 și jurisprudența citată). Pentru a stabili dacă un grup de persoane care beneficiază de un tarif redus poate fi distins de „public”, trebuie să se verifice în special dacă acest grup este definit cu suficientă precizie, dacă persoanele în cauză îndeplinesc caracteristicile speciale prevăzute de operatorul de transport aerian pentru a beneficia de acest tarif și dacă acest operator de transport prevede o autorizație individuală prealabilă emiterii biletului de transport.

36 În această privință, grupul profesioniștilor din domeniul sănătății, descriși în mod abstract, fără precizări în ceea ce privește caracteristicile speciale care îi leagă și în beneficiul cărora emiterea de bilete de transport nu este supusă unei autorizații individuale prealabile, poate constitui un public, în sensul articolului 3 alineatul (3) prima teză a doua variantă din Regulamentul nr. 261/2004. Rezultă că un tarif redus rezervat unui astfel de grup trebuie considerat ca fiind „disponibil publicului”, în sensul acestei dispoziții.

37 O astfel de interpretare este confirmată de jurisprudența Curții referitoare la interpretarea articolului 3 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, potrivit căreia un bilet la tarif preferențial care nu este disponibil decât anumitor persoane determinate în cadrul unei operațiuni de sponsorizare a unui eveniment și care nu poate fi emis decât după o autorizare prealabilă și individualizată a operatorului de transport aerian nu poate fi considerat ca fiind disponibil publicului și nici ca fiind emis în cadrul unui program de fidelizare sau al altor programe comerciale (Ordonanța din 26 noiembrie 2020, SATA International – Azores Airlines, C-316/20, EU:C:2020:966, punctul 17).

38 În speță, reclamanții din litigiul principal au efectuat o rezervare de zboruri la un operator de transport aerian în cadrul unei campanii promoționale, a cărei durată era strict limitată și care era rezervată numai profesioniștilor din domeniul sănătății. Desigur, tarifele propuse în cadrul acestei campanii promoționale nu erau disponibile întregii populații. Cu toate acestea, astfel de tarife nu erau rezervate anumitor persoane determinate individual, ci unui anumit grup

profesional, și anume profesioniștii din domeniul sănătății, acest grup constituit dintr-un număr nedeterminat de persoane neavând, cu acest operator de transport, o legătură specială care depășea cadrul unei relații de clientelă.

39 În plus, în ceea ce privește limitarea cantitativă a numărului de bilete disponibile în cadrul campaniei promoționale, din dosarul de care dispune Curtea reiese că această limitare nu pare să decurgă din caracteristicile proprii grupului profesional în cauză, ci pare justificată de limitări practice impuse de operatorul de transport aerian, care nu era în măsură să propună asemenea tarife întregului grup în cauză din cauza dimensiunii sale.

40 În sfârșit, trebuie adăugat că o interpretare potrivit căreia un grup de persoane determinat în sens larg, precum profesioniștii din domeniul sănătății în discuție în litigiul principal, nu ar trebui considerat ca fiind un „public”, în sensul articolului 3 alineatul (3) prima teză a doua variantă din Regulamentul nr. 261/2004, ar fi susceptibilă să încalce obiectivul, enunțat în considerentul (1) al acestui regulament, care constă în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor.

41 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 3 alineatul (3) prima teză a doua variantă din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că un pasager nu călătorește la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului, în sensul acestei dispoziții, atunci când și-a rezervat biletul în cadrul unei campanii promoționale, limitată în timp, precum și în ceea ce privește cantitatea de bilete propuse și care se adresează unei anumite categorii profesionale.

Cu privire la a treia întrebare

42 Prin intermediul celei de a treia întrebări, adresată în cazul unui răspuns negativ la primele două întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că impune, pentru aplicarea sa, existența unei legături temporale între zborul anulat și zborul de redirecționare dorit de un pasager și, în cazul unui răspuns afirmativ, modul în care trebuie definită această legătură temporală.

43 În temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004, operatorul efectiv de transport aerian trebuie, în cazul anulării unui zbor, să ofere asistență pasagerilor în cauză în conformitate cu articolul 8 din acest regulament.

44 Potrivit articolului 8 alineatul (1) din regulamentul menționat, pasagerii în cauză pot alege între trei opțiuni, și anume, *primo*, rambursarea biletului, cu respectarea anumitor condiții, împreună cu, dacă este cazul, organizarea unui zbor de retur la punctul de plecare inițial, cât mai repede posibil, *secundo*, redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, cât mai repede posibil, sau, *tertio*, redirecționarea, în condiții de transport comparabile, spre destinația finală, la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.

45 Astfel cum a statuat Curtea, acest articol prevede expres obligația operatorului efectiv de transport aerian de a propune pasagerilor al căror zbor a fost anulat diferitele opțiuni menționate la articolul 8 alineatul (1) din acest regulament, ceea ce presupune ca el să furnizeze acestor pasageri totalitatea informațiilor referitoare la drepturile care rezultă din dispoziția respectivă pentru ca aceștia să își poată exercita în mod eficient drepturile în caz de anulare. În același mod,

acestuia îi revine sarcina de a informa în mod util pasagerii aerieni atunci când nu este posibilă o redirecționare [a se vedea în acest sens Hotărârea din 8 iunie 2023, Austrian Airlines (Zbor de repatriere), C-49/22, EU:C:2023:454, punctele 43 și 44, precum și jurisprudența citată].

46 Rezultă că revine operatorului de transport aerian, în cazul anulării zborului, sarcina să furnizeze pasagerilor aerieni informațiile necesare pentru a le permite să facă o alegere eficace, și anume, fie să obțină rambursarea biletului, fie să își continue transportul către destinația finală, în condiții de transport comparabile, cât mai repede posibil sau la o dată ulterioară. Astfel, beneficiul unui drept de a fi informat nu poate implica vreo obligație din partea pasagerului aerian de a contribui activ la căutarea datelor pe care trebuie să le conțină propunerea acestui transportator aerian efectiv (a se vedea în acest sens Hotărârea din 29 iulie 2019, Rusu, C-354/18, EU:C:2019:637, punctele 54-56).

47 În speță, din decizia de trimitere reiese că zborurile rezervate inițial de reclamanții din litigiul principal au fost anulate de Qatar Airways în luna septembrie 2020. Acest operator de transport aerian s-a limitat, în această privință, să informeze reclamanții din litigiul principal cu privire la imposibilitatea de a efectua zboruri cu destinația Denpasar, care era destinația lor finală, ca urmare a unor împrejurări legate de pandemia de COVID-19, prelungind totodată cu doi ani validitatea biletelor în cauză, și anume până la 4 august 2022. La 8 august 2022, reclamanții din litigiul principal menționați au solicitat operatorului de transport menționat, în conformitate cu articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, o redirecționare către destinația lor finală la o dată ulterioară, la alegerea lor.

48 În acest context, trebuie subliniat că obligația de asistență în temeiul articolului 8 din Regulamentul nr. 261/2004 se impune operatorului efectiv de transport aerian oricare ar fi evenimentul care a condus la anularea zborului. Astfel, chiar și atunci când apar împrejurări excepționale, articolul 5 alineatul (3) din acest regulament îl exonerează pe operatorul efectiv de transport aerian numai de obligația sa de a plăti compensații în temeiul articolului 7 din regulamentul menționat [Hotărârea din 8 iunie 2023, Austrian Airlines (Zbor de repatriere), C-49/22, EU:C:2023:454, punctul 45].

49 În plus, Regulamentul nr. 261/2004 nu conține nicio precizare care să permită să se considere că ar recunoaște, pe lângă „împrejurările excepționale” menționate la articolul 5 alineatul (3) din acest regulament, o categorie distinctă de evenimente „cu totul excepționale”, precum pandemia de COVID-19, care ar avea drept consecință exonerarea operatorului efectiv de transport aerian de toate obligațiile sale, inclusiv de cele care decurg din articolul 8 din regulamentul menționat [Hotărârea din 8 iunie 2023, Austrian Airlines (Zbor de repatriere), C-49/22, EU:C:2023:454, punctul 46].

50 Prin urmare, un pasager al cărui zbor a fost anulat este îndreptățit să obțină o reparare a prejudiciului prin echivalent bănesc de către operatorul efectiv de transport aerian în cazul nerespectării de către acesta din urmă a obligației sale de asistență care decurge din articolul 8 alineatul (1) din același regulament, inclusiv a obligației sale de informare, așa cum este definită la punctele 45 și 46 din prezenta hotărâre [Hotărârea din 8 iunie 2023, Austrian Airlines (Zbor de repatriere), C-49/22, EU:C:2023:454, punctul 48].

51 Această compensație va fi însă limitată la ceea ce, având în vedere împrejurările proprii fiecărei spețe, se dovedește necesar, adecvat și rezonabil pentru a remedia încălcarea operatorului efectiv de transport aerian menționat [Hotărârea din 8 iunie 2023, Austrian Airlines (Zbor de repatriere), C-49/22, EU:C:2023:454, punctul 49 și jurisprudența citată].

52 În ceea ce privește, în mod specific, aspectul dacă articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 impune, pentru aplicarea sa, existența unei legături temporale între zborul anulat și zborul de redirecționare dorit, acesta trebuie determinat, conform jurisprudenței amintite la punctul 23 din prezenta hotărâre, ținând seama nu numai de termenii acestei dispoziții, ci și de contextul său și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte.

53 În ceea ce privește, în primul rând, termenii articolului 8 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie să se constate că aceștia nu cuprind nicio cerință cu privire la existența unei legături temporale între zborul anulat și zborul care trebuie efectuat în temeiul redirecționării. Astfel, din această dispoziție rezultă numai că pasagerii aerieni pot solicita o redirecționare „la o dată ulterioară, la alegerea pasagerului, sub rezerva existenței unor locuri disponibile”. Or, din termenii „la o dată ulterioară” nu reiese că aceștia ar limita în timp dreptul la redirecționare.

54 Rezultă astfel din modul de redactare a articolului 8 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 că sunt determinante acordul și dorința pasagerului aerian de a fi redirecționat la o dată ulterioară determinată, singura limită în această privință fiind disponibilitatea locurilor. Rezultă că un operator efectiv de transport aerian nu poate refuza un zbor de redirecționare, acceptabil pentru pasagerul aerian în cauză, decât în ipoteza lipsei unor locuri disponibile.

55 În al doilea rând, în ceea ce privește contextul în care se înscrie articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, trebuie arătat că legiuitorul Uniunii a prevăzut în mod expres un element temporal la articolul 8 alineatul (1) litera (b) din acest regulament, care constă în faptul că pasagerul aerian poate solicita o redirecționare către destinația sa finală, în condiții de transport comparabile și cât mai repede posibil. Or, dacă acest legiuitor ar fi dorit să limiteze în timp dreptul la redirecționare prevăzut la articolul 8 alineatul (1) litera (c) din regulamentul menționat, ar fi precizat acest lucru, astfel cum a prevăzut la articolul 8 alineatul (1) litera (b) din același regulament. În acest context, se poate sublinia de asemenea că considerentele (12) și (13) ale Regulamentului nr. 261/2004 nu menționează nicidecum, în cazul anulării unui zbor, o legătură temporală între zborul anulat și zborul ca urmare a redirecționării.

56 În plus, astfel cum reiese din cuprinsul punctului 46 din prezenta hotărâre, în cazul anulării unui zbor, pasagerul aerian poate opta pentru o rambursare sau o redirecționare ulterioară. Ținând seama de aceste opțiuni, a căror alegere este rezervată pasagerului aerian, o interpretare potrivit căreia elementul temporal prevăzut la articolul 8 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 ar fi determinant în scopul dreptului la redirecționarea ulterioară prevăzut la articolul 8 alineatul (1) litera (c) din acest regulament ar lipsi această din urmă dispoziție de efect util.

57 În al treilea rând, o astfel de interpretare a articolului 8 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 este confirmată de obiectivele urmărite de acest regulament, astfel cum sunt enunțate în considerentele (1) și (4) ale acestuia, care constau în special în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor și în consolidarea drepturilor acestora din urmă, ținând seama pe deplin de cerințele privind protecția consumatorilor în general.

58 Astfel, o interpretare care ar limita în mod excesiv opțiunile propuse pasagerului aerian în temeiul articolului 8 alineatul (1) din acest regulament ar fi contrară obiectivului principal urmărit de regulamentul menționat, care constă în asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor.

59 De altfel, o astfel de interpretare nu este infirmată de împrejurarea, invocată de Qatar Airways, întemeiată pe faptul că această interpretare ar determina sarcini nerezonabile pentru operatorii efectivi de transport aerian vizați. În această privință, trebuie subliniat că, în conformitate cu o jurisprudență constantă, importanța pe care o are obiectivul de protecție a consumatorilor urmărit de Regulamentul nr. 261/2004, inclusiv a pasagerilor aerieni, poate justifica consecințe economice negative, chiar considerabile, pentru anumiți operatori economici (Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 48 și jurisprudența citată).

60 Cu toate acestea și în orice caz, în speță, Qatar Airways a limitat validitatea biletelor emise la o perioadă de doi ani de la rezervarea inițială din cauza pandemiei de COVID-19. Reclamanții din litigiul principal se aflau în posesia unor bilete valabile până la 4 august 2022 și au formulat cererea de redirecționare după această dată, și anume la 8 august 2022.

61 În această privință, trebuie subliniat că Regulamentul nr. 261/2004 nu conține nicio prevedere cu privire la termenul de prescripție al acțiunilor introduse la instanțele naționale și având ca obiect o redirecționare prevăzută la articolul 8 alineatul (1) litera (c) din acest regulament (a se vedea prin analogie Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, punctul 24).

62 Or, rezultă dintr-o jurisprudență constantă că, în lipsa unei reglementări a Uniunii în acest domeniu, revine ordinii juridice a fiecărui stat membru, în temeiul principiului autonomiei procedurale, sarcina de a reglementa modalitățile procedurale aplicabile acțiunilor destinate să asigure protecția drepturilor conferite justițiabililor de dreptul Uniunii, cu condiția ca aceste modalități să respecte principiile echivalenței și efectivității (Hotărârea din 22 noiembrie 2012, Cuadrench Moré, C-139/11, EU:C:2012:741, punctul 25 și jurisprudența citată).

63 Prin urmare, în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal, în care pasagerii aerieni solicită o redirecționare către destinația finală după data de expirare a validității biletelor lor de avion, și anume după mai mult de doi ani de la rezervarea inițială, revine instanței naționale sarcina de a stabili termenul de prescripție a acțiunilor prin care se urmărește valorificarea dreptului lor la redirecționare prevăzut la articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, cu respectarea principiilor echivalenței și efectivității.

64 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la a treia întrebare că articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că nu impune, pentru aplicarea sa, existența unei legături temporale între zborul anulat și zborul de redirecționare dorit de un pasager, o astfel de redirecționare către destinația finală putând fi solicitată în condiții de transport comparabile la o dată ulterioară, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.

Cu privire la cheltuielile de judecată

65 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 3 alineatul (3) prima teză prima variantă 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 interpretat în sensul că

   un pasager nu călătorește gratuit, în sensul acestei dispoziții, atunci când, pentru a efectua rezervarea sa, a trebuit să plătească exclusiv taxele pe transportul aerian și tarifele de aeroport și alte tarife.

2) **Articolul 3 alineatul (3) prima teză a doua variantă din Regulamentul nr. 261/2004**

   trebuie interpretat în sensul că

   un pasager nu călătorește la un tarif redus care nu este disponibil direct sau indirect publicului, în sensul acestei dispoziții, atunci când și-a rezervat biletul în cadrul unei campanii promoționale, limitată în timp, precum și în ceea ce privește cantitatea de bilete propuse și care se adresează unei anumite categorii profesionale.

3) **Articolul 8 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004**

   trebuie interpretat în sensul că

   nu impune, pentru aplicarea sa, existența unei legături temporale între zborul anulat și zborul de redirecționare dorit de un pasager, o astfel de redirecționare către destinația finală putând fi solicitată în condiții de transport comparabile la o dată ulterioară, sub rezerva existenței unor locuri disponibile.

Semnături