HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

4 octombrie 2012*

„Transporturi aeriene — Regulamentul (CE) nr. 261/2004 — Despăgubirea pasagerilor în caz de refuz la îmbarcare — Noțiunea «refuz la îmbarcare» — Anularea de către transportator a tichetului de îmbarcare al unui pasager ca urmare a întârzierii prezumate a unui zbor anterior înregistrat în același timp cu zborul vizat și operat de același transportator”

În cauza C-321/11,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña (Spania), prin decizia din 29 martie 2011, primită de Curte la 28 iunie 2011, în procedura

Germán Rodríguez Cachafeiro,

María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor

împotriva

Iberia, Líneas Aéreas de España SA,

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: doamna V. Trstenjak,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru Iberia, Líneas Aéreas de España SA, de J. Bejerano Fernández, procurador;

— pentru guvernul francez, de G. de Bergues și de M. Perrot, în calitate de agenți;

— pentru guvernul finlandez, de H. Leppo, în calitate de agent;

— pentru Comisia Europeană, de K. Simonsson și de R. Vidal Puig, în calitate de agenți,

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

* Limba de procedură: spaniola.

pronunță prezenta

Hotărâre

1 Cererea de pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 2 litera (j), a articolului 3 alineatul (2) și a articolului 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 a anulării sau a 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 domnul Rodríguez Cachafeiro și doamna Martínez-Reboredo Varela-Villamor, pe de o parte, și compania aeriană Iberia, Líneas Aéreas de España SA (denumită în continuare „Iberia”), pe de altă parte, în urma refuzului acesteia din urmă de a-i despăgubi pentru că le-a refuzat îmbarcarea pentru un zbor Madrid (Spania)-Santo Domingo (Republica Dominicană).

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), 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 [T]ratatului [CE], indiferent de statul unde este stabilit transportatorul aerian, cetățenia pasagerului și locul de destinație.”

Regulamentul nr. 261/2004

4 Considerentele (1), (3), (4), (9) și (10) 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 fie 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."

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 regulament, intitulat „Domeniul 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 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;

[...]"

7 Articolul 4 din Regulamentul nr. 261/2004, 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 despăgubiri în conformitate cu articolul 7 și le oferă asistență în conformitate cu articolele 8 și 9.”

8 Articolul 7 din același regulament, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede la alineatul (1):

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

(a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 de kilometri sau mai puțin;

(b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;

(c) 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

[...]”

9 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.

Acțiunea principală și întrebarea preliminară

10 Domnul Rodríguez Cachafeiro și doamna Martínez-Reboredo Varela-Villamor, reclamanți în acțiunea principală, au cumpărat fiecare de la Iberia un bilet de avion pe ruta La Coruña (Spania) – Santo Domingo. Acest bilet cuprindea două zboruri, respectiv zborul IB 513, La Coruña-Madrid din 4 decembrie 2009 (13.30-14.40), și zborul IB 6501, Madrid-Santo Domingo din aceeași zi (16.05-19.55).

11 La ghișeul check-in Iberia din aeroportul din La Coruña, în condițiile prevăzute la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004, reclamanții din acțiunea principală și-au înregistrat bagajele direct pentru destinația finală și au primit câte două tichete de îmbarcare, corespunzătoare celor două zboruri succesive.

12 Primul zbor a avut o întârziere de o oră și 25 de minute. Prevăzând că această întârziere va duce la pierderea zborului următor din Madrid, la ora 15.17, Iberia a anulat tichetul de îmbarcare al acestora pentru al doilea zbor, de la 16.05. Instanța de trimitere arată că, atunci când au ajuns la Madrid, s-au prezentat la poarta de îmbarcare în momentul în care compania efectua ultimul apel al pasagerilor. Personalul Iberia nu le-a permis totuși îmbarcarea pentru motivul că tichetele de îmbarcare le-au fost anulate, iar locurile au fost atribuite altor pasageri.

13 Reclamanții din acțiunea principală au așteptat ziua următoare pentru a ajunge la Santo Domingo cu un alt zbor și au ajuns la destinația finală cu 27 de ore întârziere.

14 La 23 februarie 2010, domnul Rodríguez Cachafeiro și doamna Martínez-Reboredo Varela-Villamor au sesizat Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña, solicitând acestuia obligarea Iberia la plata unei despăgubiri de 600 de euro pentru fiecare pentru „refuzul la îmbarcare”, în conformitate cu dispozițiile articolului 4 alineatul (3) și ale articolului 7 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004. Iberia a contestat aceste pretenții arătând că faptele pe baza cărora s-a introdus acțiunea în fața acestei instanțe nu constituiau un „refuz la îmbarcare”, ci trebuiau analizate drept o pierdere a zborului de legătură, în măsura în care decizia de refuz la îmbarcare nu era imputabilă unei suprarezervări, ci era motivată de întârzierea zborului anterior.

15 Instanța de trimitere arată, pe de altă parte, că Iberia a acordat despăgubirea prevăzută la articolul 4 alineatul (3) și la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 celor șapte pasageri cărora le refuzase îmbarcarea pentru zborul Madrid-Santo Domingo în cauză.

16 În acest cadru, instanța menționată ridică problema dacă noțiunea „refuz la îmbarcare” vizează exclusiv situațiile în care zborurile au făcut obiectul unei suprarezervări inițiale sau dacă această noțiune poate fi extinsă la alte situații, precum cea a reclamanților din acțiunea principală.

17 În acest context, Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Poate fi considerată inclusă în sfera noțiunii de refuz la îmbarcare prevăzută la articolul 2 litera (j) coroborat cu articolul 3 alineatul (2) și cu articolul 4 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004] situația în care o companie de transport aerian refuză îmbarcarea întrucât, în urma primei etape a călătoriei, se produce o întârziere imputabilă companiei, iar aceasta anticipează în mod eronat că pasagerii nu vor ajunge la timp pentru a doua etapă și permite ca locurile acestora să fie ocupate de alți pasageri?”

Cu privire la întrebarea preliminară

18 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 3 alineatul (2) din acesta trebuie interpretat în sensul că noțiunea „refuz la îmbarcare” cuprinde situația în care, în cadrul unui contract de transport unic care include rezervări pentru zboruri aflate în succesiune imediată și înregistrate concomitent, un transportator aerian refuză îmbarcarea anumitor pasageri pentru motivul că primul zbor cuprins în rezervarea lor a suferit o întârziere imputabilă acestui transportator și că acesta a prevăzut în mod neîntemeiat că acești pasageri nu vor ajunge la timp la îmbarcarea pentru al doilea zbor.

19 În această privință, trebuie amintit că, în aplicarea articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, calificarea drept „refuz la îmbarcare” presupune că un transportator aerian refuză transportarea unui pasager în cadrul unui zbor pentru care acesta beneficia de rezervare și s-a prezentat la îmbarcare în condițiile stabilite la articolul 3 alineatul (2) din regulamentul menționat, cu excepția cazului în care acest refuz este justificat în mod rezonabil, în special din motivele menționate la articolul 2 litera (j) menționat.

20 În acțiunea principală, întrebarea adresată de instanța de trimitere se bazează pe premisa potrivit căreia reclamanții s-au prezentat la îmbarcare pentru zborul Madrid–Santo Domingo în condițiile menționate la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004. În plus, reiese din dosar că reclamanții menționați au fost împiedicați să se îmbarce pentru acel zbor nu în temeiul nerespectării condițiilor menționate, ci al faptului că rezervarea lor a fost anulată ca urmare a întârzierii înregistrate în zborul anterior, La Coruña-Madrid.

21 Fără a aduce atingere eventualelor consecințe ale faptului că, dată fiind întârzierea menționată, reclamanții din acțiunea principală au ajuns la destinația finală (Santo Domingo) cu o întârziere de 27 de ore în raport cu orarul prevăzut la rezervarea călătoriei, trebuie să se observe că, în ceea ce privește cauzele care au determinat un transportator aerian să refuze îmbarcarea unui pasager care dispunea de o rezervare și care s-a prezentat conform condițiilor legale la îmbarcare, cuprinsul articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004 nu leagă acest refuz de o situație de suprarezervare a zborului vizat, creată de transportatorul în cauză din motive economice.

22 În ceea ce privește contextul dispoziției menționate și al obiectivelor urmărite prin reglementarea din care face parte, reiese nu numai din considerentele (3), (4), (9) și (10) ale Regulamentului nr. 261/2004, ci și din lucrările pregătitoare ale acestuia și în special din Propunerea de regulament al Parlamentului European și al 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 a întârzierii prelungite a zborurilor, prezentată de Comisia Comunităților Europene la 21 decembrie 2001 [COM(2001) 784 final], că legiuitorul Uniunii a intenționat, prin adoptarea acestui regulament, să reducă numărul atunci prea ridicat de pasageri a căror îmbarcare era refuzată împotriva voinței lor, prin acoperirea lacunelor Regulamentului nr. 295/91, care se limita să stabilească, în temeiul articolului 1, norme minime comune aplicabile pasagerilor a căror îmbarcare pentru o cursă regulată suprarezervată a fost refuzată.

23 În acest context, legiuitorul menționat, prin articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, a înlăturat din definiția „refuzului la îmbarcare” orice mențiune a cauzei pentru care un transportator refuză să transporte un pasager.

24 Astfel, legiuitorul Uniunii a extins sfera definiției respective dincolo de simplul caz al refuzului la îmbarcare pentru suprarezervare, vizat anterior la articolul 1 din Regulamentul nr. 295/91, și i-a conferit un sens larg privind ansamblul ipotezelor în care un transportator aerian refuză să transporte un pasager.

25 Această interpretare este confirmată de constatarea potrivit căreia limitarea sferei noțiunii „refuz la îmbarcare” numai la cazurile de suprarezervare ar avea, în practică, efectul diminuării semnificative a protecției acordate pasagerilor potrivit Regulamentului nr. 261/2004 și, prin urmare, ar fi contrară obiectivului acestuia, vizat în considerentul (1), respectiv asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor, ceea ce justifică o interpretare extensivă a 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).

26 În consecință, a admite că numai cazurile de suprarezervare sunt incluse în noțiunea „refuz la îmbarcare” ar avea drept consecință lipsirea de orice protecție a pasagerilor aflați într-o situație precum cea a reclamanților din acțiunea principală, privându-i de posibilitatea de a invoca articolul 4 din Regulamentul nr. 261/2004, articol care, la alineatul (3), face trimitere la dispozițiile acestui regulament privitoare la dreptul la despăgubire, la rambursare sau la redirecționare, precum și la deservire, astfel cum sunt prevăzute la articolele 7-9 din același regulament.

27 Având în vedere cele de mai sus, un refuz la îmbarcare opus de un transportator aerian în împrejurări precum cele din acțiunea principală, în principiu, trebuie inclus în sfera noțiunii „refuz la îmbarcare” în sensul articolului 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004.

28 Cu toate acestea, este necesar să se verifice dacă, astfel cum prevede dispoziția menționată, un astfel de refuz nu este justificat în mod rezonabil de motive „cum ar fi starea sănătății, cerințele de siguranță sau securitate sau documente de călătorie necorespunzătoare”.

29 În această privință, trebuie arătat că, atunci când a folosit formularea „cum ar fi”, legiuitorul Uniunii a intenționat să includă o listă neexhaustivă a ipotezelor în care un refuz la îmbarcare poate fi justificat în mod rezonabil.

30 Din această cauză, nu se poate deduce dintr-o astfel de formulare că trebuie considerate justificate în mod rezonabil refuzurile la îmbarcare pentru un motiv operațional precum cel din acțiunea principală.

31 Astfel, instanța de trimitere vizează faptul că, în cadrul unui contract de transport unic care cuprinde mai multe rezervări privind două zboruri imediat succesive și înregistrate concomitent, primul dintre aceste zboruri a suferit o întârziere imputabilă transportatorului aerian vizat, că acesta a prevăzut în mod eronat că acești pasageri nu vor ajunge la timp la îmbarcarea pentru cel de al doilea zbor și că, în consecință, a permis altor pasageri să ocupe, în acest al doilea zbor, locurile pe care trebuiau să le ocupe pasagerii a căror îmbarcare a fost refuzată.

32 Or, un astfel de motiv de refuz la îmbarcare nu este comparabil cu cele menționate explicit la articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004, acest motiv nefiind nicicum imputabil pasagerului căruia i s-a refuzat îmbarcarea.

33 În plus, nu se poate admite că un transportator aerian poate extinde semnificativ ipotezele în care ar avea dreptul să refuze în mod justificat îmbarcarea unui pasager. Aceasta ar conduce în mod necesar la privarea de orice protecție a unui astfel de pasager, ceea ce ar veni în contradicție cu obiectivul Regulamentului nr. 261/2004, respectiv garantarea unui nivel înalt de protecție a pasagerilor printr-o interpretare largă a drepturilor recunoscute acestora.

34 În plus, într-o situație precum cea din acțiunea principală, aceasta ar conduce la suportarea de către pasagerii vizați a dificultăților și a neplăcerilor semnificative inerente unui refuz la îmbarcare, chiar dacă acest refuz este imputabil, în orice situație, numai transportatorului, care fie se află la originea întârzierii primului zbor pe care îl operează, fie a considerat în mod nejustificat că pasagerii respectivi nu vor fi în măsură să se prezinte la timp la îmbarcarea pentru zborul următor, fie a efectuat vânzarea de bilete pentru zboruri succesive în cazul cărora timpul disponibil pentru legătura următoare era insuficient.

35 Un refuz la îmbarcare precum cel din acțiunea principală nu poate fi, așadar, justificat în mod rezonabil și, în consecință, trebuie calificat drept „refuz la îmbarcare” în sensul articolului 2 litera (j) din regulamentul menționat.

36 Având în vedere cele ce precedă, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că articolul 2 litera (j) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu articolul 3 alineatul (2) din acest regulament trebuie interpretat în sensul că noțiunea „refuz la îmbarcare” include situația în care, în cadrul unui contract de transport unic și care cuprinde mai multe rezervări privind zboruri imediat succesive și înregistrate concomitent, un transportator aerian refuză îmbarcarea anumitor pasageri pentru motivul că primul zbor cuprins în rezervarea lor a avut o întârziere imputabilă transportatorului respectiv, iar acesta a prevăzut în mod nejustificat că pasagerii menționați nu vor ajunge la timp la îmbarcarea pentru al doilea zbor.

Cu privire la cheltuielile de judecată

37 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:

Articolul 2 litera (j) 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 a întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 coroborat cu articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că noțiunea „refuz la îmbarcare” include situația în care, în cadrul unui contract de transport unic și care cuprinde

mai multe rezervări privind zboruri imediat succesive și înregistrate concomitent, un transportator aerian refuză îmbarcarea anumitor pasageri pentru motivul că primul zbor cuprins în rezervarea lor a avut o întârziere imputabilă transportatorului respectiv, iar acesta a prevăzut în mod nejustificat că pasagerii menționați nu vor ajunge la timp la îmbarcarea pentru al doilea zbor.

Semnături