



Repertoriul jurisprudenței

ORDONANȚA CURȚII (Camera a opta)

1 octombrie 2020 *

„Trimitere preliminară – Articolul 99 din Regulamentul de procedură al Curții – Transporturi aeriene – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Compensarea pasagerilor aerieni în cazul întârzierii prelungite a zborurilor – Dreptul la compensație în caz de întârziere – Durata întârzierii – Ora la care se deschide ușa aeronavei la destinație – Ora de sosire efectivă – Ora de sosire prevăzută – Întrebare asupra căreia Curtea s-a pronunțat deja sau răspuns la o întrebare care poate fi în mod clar dedus din jurisprudență”

În cauza C-654/19,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Landesgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria), prin decizia din 2 iulie 2019, primită de Curte la 3 septembrie 2019, în procedura

FP Passenger Service GmbH

împotriva

Austrian Airlines AG,

CURTEA (Camera a opta),

compusă din doamna L. S. Rossi, președintă de cameră, și domnii J. Malenovský (raportor) și F. Biltgen, judecători,

avocat general: domnul P. Pikamäe,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru FP Passenger Service GmbH, de F. Puschkarski, Rechtsanwältin, și B. Passin, Rechtsanwalt;
- pentru Austrian Airlines AG, de G. Gries, Rechtsanwalt;
- pentru guvernul austriac, de J. Schmoll și G. Kunnert, în calitate de agenți;
- pentru guvernul german, de J. Möller și M. Hellmann, în calitate de agenți;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;

* Limba de procedură: germana.

– pentru Comisia Europeană, de W. Mölls și N. Yerrell, în calitate de agenți,

având în vedere decizia luată, după ascultarea avocatului general, de a se pronunța prin ordonanță motivată, în conformitate cu articolul 99 din Regulamentul de procedură al Curții,

dă prezenta

Ordonanță

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolelor 5-7 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).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între FP Passenger Service GmbH, pe de o parte, și Austrian Airlines AG, pe de altă parte, în legătură cu compensarea unui pasager al acesteia din urmă pentru întârzierea cu care aeronava la bordul căreia se afla a ajuns la aeroportul Viena-Schwechat (Austria).

Cadrul juridic

Regulamentul nr. 261/2004

- 3 Considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004 enunță:

„Măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui, printre 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.”

- 4 Articolul 2 din acest regulament, intitulat „Definiții”, are următorul cuprins:

„În sensul prezentului regulament:

[...]

- (f) «bilet» înseamnă un document valabil care dă dreptul la transport sau echivalentul acestuia sub o altă formă, inclusiv sub formă electronică, emis sau autorizat de către operatorul de transport aerian sau de agentul autorizat al acestuia;

[...]

- (h) «destinație finală» înseamnă destinația de pe biletul prezentat la ghișeul de înregistrare a pasagerilor sau, în cazul zborurilor cu legătură directă, destinația ultimului zbor; nu se iau în considerare zborurile de legătură alternative disponibile, în cazul în care se respectă ora de sosire prevăzută inițial.”

- 5 Articolul 5 din regulamentul menționat, intitulat „Anularea zborului”, prevede:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasageri[i] în cauză trebuie:

[...]

- (c) să primească o compensație din partea operatorului de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [cazului] în care intervine oricare din următoarele:

[...]

- (iii) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu mai puțin de șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirectionare care să le permită să plece cel târziu [a se citi «cel mai devreme»] cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută.

[...]

(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 împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.

[...]”

- 6 Articolul 6 din același regulament, intitulat „Întârzierea zborului”, prevede:

„(1) În oricare din cazurile în care un operator de transport aerian anticipează o posibilă întârziere a unui zbor peste ora de plecare prevăzută, după cum urmează:

- (a) timp de două ore, în cazul zborurilor de peste 1 500 de kilometri sau mai puțin;
- (b) timp de trei ore sau mai mult, în cazul tuturor zborurilor intracomunitare de peste 1 500 de kilometri și al oricăror alte zboruri cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri;
- (c) timp de patru ore sau mai mult, în cazul tuturor zborurilor care nu se încadrează la literele (a) sau (b),

pasagerilor li se oferă de către operatorul de transport aerian:

- (i) asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (a) și articolul 9 alineatul (2);
- (ii) în cazul în care ora de plecare anticipată este la cel puțin o zi după ora de plecare anunțată inițial, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);
- (iii) în cazul în care întârzierea este de cel puțin cinci ore, asistența specificată la articolul 8 alineatul (1) litera (a).

(2) În orice caz, asistența se oferă în limitele de timp stabilite în cele de mai sus corespunzător fiecărei distanțe de zbor.”

- 7 Articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede:

„(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 de kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 de kilometri;

[...]

(2) Atunci când, în conformitate cu articolul 8, pasagerilor li se oferă redirecționarea spre destinația finală cu un zbor alternativ, a cărui oră de sosire nu depășește ora de sosire prevăzută a zborului rezervat inițial:

(a) cu două ore, pentru toate zborurile de 1 500 de kilometri sau mai puțin [...]

[...]

operatorul de transport aerian poate reduce cu 50 % compensația prevăzută la alineatul (1).

[...]

(4) Distanțele indicate la alineatele (1) și (2) se măsoară prin metoda rutei ortodromice.”

Litigiul principal și întrebarea preliminară

- 8 FP Passenger Service, reclamanta din litigiul principal, s-a subrogat în drepturile unui pasager care dispunea de o rezervare la Austrian Airlines pentru zborul cu numărul OS 2344, cu plecare din Hurghada (Egipt), cu destinația Viena (Austria), cu plecarea prevăzută la 20 august 2017, la ora 10.50, și cu sosirea prevăzută în aceeași zi la ora 15.20.
- 9 Întrucât a decolat de la Hurghada abia la ora 14.22, aeronava a ajuns la aeroportul Viena-Schwechat la 20 august 2017 cu o întârziere a cărei durată ar putea varia în funcție de momentul în care se situează sosirea sa. În această privință, decizia de trimitere menționează mai multe ore distincte:
 - ora 18.14: „touch down” (aterizare). Acest moment este semnalat de un angajat al aeroportului;
 - ora 18.17: „Actual Time of Arrival” (ATA) („ora de sosire reală”). Este vorba despre momentul în care aeronava a ajuns în poziția finală. De asemenea, această operațiune este semnalată de un angajat al aeroportului;
 - ora 18.18: frânele de staționare ale aeronavei au fost activate, fapt care a fost semnalat în mod automat de aeronavă;
 - ora 18.22: echipajul a indicat că aeronava a atins poziția de staționare.
- 10 Potrivit instanței de trimitere, nu s-a dovedit că timpul care s-a scurs înainte de deschiderea ușilor aeronavei a fost anormal de lung. În schimb, aparatul ar fi fost staționat într-un punct îndepărtat, de unde pasagerii ar fi fost transportați cu autobuzul până la terminalul aeroportului. Nu ar fi posibil să se determine dacă, în ipoteza în care aeronava ar fi aterizat la ora prevăzută, aceasta ar fi fost direcționată spre acest punct de staționare sau în altă parte. Instanța de trimitere precizează în acest context că aeronavele care aterizează pe aeroportul Viena-Schwechat staționează fie pe pistă, unde pasagerii părăsesc aeronava printr-o scară și se deplasează la terminal cu un autobuz, fie lângă o pasarelă, care permite să se ajungă direct la clădirile aeroportului.
- 11 FP Passenger Service a introdus o acțiune în despăgubire la Bezirksgericht Schwechat (Tribunalul Districtual din Schwechat, Austria), în vederea obținerii unei compensații în cuantum de 400 de euro, majorată cu dobânzi, pentru întârzierea suferită. În susținerea cererii sale, aceasta a susținut că, întrucât plecarea zborului în cauză a fost întârziată, destinația sa finală a putut fi atinsă în mod efectiv abia la ora 18.22, respectiv ora la care aeronava întârziată a atins poziția sa de staționare.

- 12 Cu toate acestea, FP Passenger Service a arătat că, pentru stabilirea întârzierii, momentul care trebuia luat în considerare era cel al deschiderii ușilor, adică momentul în care pasagerii au putut părăsi aeronava. În speță, această deschidere ar fi avut loc la mai mult de trei ore după ora de sosire prevăzută.
- 13 La rândul său, Austrian Airlines susținea că întârzierea suferită de zborul în cauză fusese mai mică de trei ore. Astfel, aeronava atinsese destinația finală nu la ora 18.22, ci la ora 18.17. Așadar, în vederea aplicării dreptului la compensație în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, atât ora de sosire prevăzută, cât și ora de sosire reală ar corespunde orei la care aeronava a aterizat la aeroportul de destinație. Această oră nu ar include timpul necesar deschiderii ușilor.
- 14 Admițând poziția companiei Austrian Airlines, instanța de prim grad a respins acțiunea formulată de FP Passenger Service pentru motivul că, pentru a stabili întârzierea efectivă a unui zbor, era necesar să se compare ora de sosire prevăzută cu ora de sosire reală. Întrucât această comparație nu a evidențiat, în speță, decât o întârziere de 2 ore și 57 de minute, instanța de prim grad a statuat că FP Passenger Service nu era îndreptățită să obțină dreptul la o compensație în temeiul Regulamentului nr. 261/2004.
- 15 Reclamanta din litigiul principal a declarat apel împotriva acestei decizii în fața instanței de trimitere. Aceasta din urmă consideră că este necesar să se aplice Hotărârea Curții din 4 septembrie 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141). În consecință, pentru a calcula durata întârzierii, ar trebui să se stabilească momentul la care ușile aeronavei ar fi fost deschise dacă zborul nu ar fi întârziat, acest moment putând fi astfel comparat cu cel la care ușile respective s-au deschis în mod real. În această privință, deși planurile zborurilor nu menționează ora de deschidere a ușilor prevăzută, experiența ar arăta că termenul dintre ora la care aeronava ajunge la poziția de staționare și deschiderea ușilor este în general identic pentru toate zborurile. Din aceasta ar rezulta că termenul dintre ora de sosire reală și deschiderea reală a ușilor, pe de o parte, și termenul dintre ora de sosire prevăzută și deschiderea prevăzută a ușilor, pe de altă parte, ar fi identice, astfel încât niciunul dintre aceste termene nu ar trebui să fie luat în considerare la calcularea întârzierii.
- 16 În schimb, dacă, într-un caz determinat, termenul dintre ora de sosire reală și deschiderea reală a ușilor este anormal de lung, iar pasagerul face dovada acestui fapt, ar trebui să se țină seama de diferența dintre termenul real și termenul necesar în mod obișnuit pentru deschiderea ușilor, pentru a adăuga acest termen la întârzierea calculată în conformitate cu considerațiile care precedă. Cu toate acestea, în speță, ar trebui să se pornească de la principiul că termenul dintre ora de sosire reală și deschiderea reală a ușilor nu a depășit termenul obișnuit, astfel încât acest termen nu ar trebui luat în considerare.
- 17 Instanța de trimitere precizează că jurisprudența națională nu este definitivă în ceea ce privește acest aspect.
- 18 Acestea au fost împrejurările în care Landgericht Korneuburg (Tribunalul Regional din Korneuburg, Austria) a decis să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolele 5[-]7 din Regulamentul [nr. 261/2004] trebuie interpretate în sensul că, ținând seama de Hotărârea din 4 septembrie 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), potrivit căreia momentul deschiderii ușilor este considerat determinant pentru stabilirea întârzierii, trebuie să se țină seama de diferența dintre ora reală a deschiderii ușilor și ora de sosire prevăzută sau de diferența dintre ora reală a deschiderii ușilor și ora prezumată a deschiderii ușilor în cazul în care zborul ar fi sosit la ora programată?”

Cu privire la întrebarea preliminară

- 19 Prin intermediul întrebării formulate, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă Regulamentul nr. 261/2004, examinat în lumina Hotărârii din 4 septembrie 2014, Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), trebuie interpretat în sensul că, în vederea stabilirii duratei întârzierii suferite de pasagerii unui zbor la sosire, este necesar să se calculeze timpul care s-a scurs între ora de sosire prevăzută și deschiderea ușilor aeronavei.
- 20 În temeiul articolului 99 din Regulamentul de procedură al Curții, aceasta poate oricând să decidă, la propunerea judecătorului raportor și după ascultarea avocatului general, să se pronunțe prin ordonanță motivată atunci când o întrebare formulată cu titlu preliminar este identică cu o întrebare asupra căreia Curtea s-a pronunțat deja, atunci când răspunsul la o astfel de întrebare poate fi în mod clar dedus din jurisprudență sau atunci când răspunsul la întrebarea formulată cu titlu preliminar nu lasă loc niciunei îndoieli rezonabile.
- 21 Aceasta fiind situația în prezenta cauză, este necesar să se facă aplicarea dispoziției respective.
- 22 Mai întâi, trebuie amintit că din textul Regulamentului nr. 261/2004 nu rezultă expres că pasagerii zborurilor întârziate la sosire beneficiază de dreptul la o compensație din partea operatorului de transport aerian efectiv în conformitate cu articolul 7 din acest regulament, noțiunea de „întârziere a zborurilor” nefiind avută în vedere în textul regulamentului menționat decât prin raportare la ora de plecare prevăzută (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctele 31, 40 și 41).
- 23 Cu toate acestea, în concordanță cu principiul egalității de tratament care 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, Curtea a statuat deja că, atunci când sunt afectați de o întârziere prelungită la sosire, mai precis, cu o durată egală cu sau mai mare de trei ore, pasagerii zborurilor astfel întârziate dispun, la fel ca pasagerii al căror zbor inițial a fost anulat și cărora operatorul de transport aerian nu a fost în măsură să le propună o redirectionare în condițiile prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004, de un drept la compensație în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004, dat fiind că suportă o pierdere de timp ireversibilă și, prin urmare, o neplăcere similară (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctele 48, 60 și 61, precum și Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctele 33, 34 și 40).
- 24 Procedând astfel, Curtea a stabilit un prag temporal începând de la care această pierdere de timp poate fi despăgubită, în mod forfetar, în temeiul Regulamentului nr. 261/2004.
- 25 În continuare, Curtea a precizat că, întrucât neplăcerea menționată, constând în pierderea de timp, s-a materializat la sosirea zborului, durata întârzierii trebuie apreciată, pentru calculul compensației prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004, în raport cu „ora de sosire prevăzută” (a se vedea în acest sens Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 61, Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 40, precum și Hotărârea din 26 februarie 2013, Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, punctul 33), cu precizarea că este vorba despre ora care a fost stabilită în planul zborului și indicată pe biletul de care dispune pasagerul în cauză.
- 26 Ora de sosire prevăzută, menționată la punctul anterior, indică, așadar, momentul în care zborul se va fi încheiat în mod normal. Cu toate acestea, este posibil ca, odată depășită această oră, pasagerii să se afle încă la bordul avionului lor, în urma diferitor incidente care pot întârzia sosirea zborului, fie că este vorba despre complicații care au precedat decolarea, survenite în timpul deplasării, fie după aterizarea la destinație.

- 27 Astfel cum reiese din cuprinsul punctelor 23 și 24 din prezenta ordonanță, o pierdere de timp în raport cu ora de sosire prevăzută, suferită de pasagerii unui zbor întârziat, nu este relevantă din perspectiva dreptului la compensație prevăzut de Regulamentul nr. 261/2004 decât în măsura în care ajunge să fie de cel puțin trei ore.
- 28 Verificarea aspectului dacă acest prag temporal a fost sau nu atins într-un caz determinat trebuie să se efectueze în raport cu ora la care aeronava a ajuns efectiv la destinație. Întrucât Regulamentul nr. 261/2004 nu definește această oră de sosire efectivă, Curtea a decis, la punctul 17 din Hotărârea din 4 septembrie 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), că noțiunea de „oră de sosire efectivă” trebuie interpretată astfel încât să se aplice în mod uniform în Uniune.
- 29 Astfel, la punctul 25 din această hotărâre, Curtea a considerat în esență că noțiunea de „oră de sosire efectivă” trebuie interpretată în sensul că corespunde momentului în care se deschide cel puțin una dintre ușile aeronavei, cu condiția ca, din această clipă, pasagerilor să li se permită să o părăsească.
- 30 Astfel, acesta este momentul în care ia sfârșit situația de izolare a pasagerilor într-un spațiu închis, sub instrucțiunile și controlul operatorului de transport aerian, unde, din motive tehnice și de securitate, posibilitățile lor de comunicare cu lumea exterioară sunt limitate în mod considerabil și unde aceștia nu pot să își desfășoare așa cum doresc activitățile personale, familiale, sociale și profesionale (a se vedea în acest sens Hotărârea din 4 septembrie 2014, *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, punctele 20, 22, 24 și 25).
- 31 În sfârșit, trebuie arătat că, în Hotărârea din 4 septembrie 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), Curtea s-a limitat să delimiteze sfera noțiunii de „oră de sosire efectivă”, fără însă a repune în discuție noțiunea de „oră de sosire prevăzută”, în sensul Regulamentului nr. 261/2004, în special al articolului 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din acesta, la care se referă jurisprudența citată la punctul 23 din prezenta ordonanță. Dimpotrivă, noțiunea de „oră de sosire prevăzută”, astfel cum este definită la punctul 25 din prezenta ordonanță, apare ca element indispensabil pentru a evalua durata oricărei întârzieri a zborului la sosire.
- 32 Ținând seama de ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la întrebarea adresată că Regulamentul nr. 261/2004, examinat în lumina Hotărârii din 4 septembrie 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), trebuie interpretat în sensul că, în vederea stabilirii duratei întârzierii suferite de pasagerii unui zbor la sosire, este necesar să se calculeze timpul care s-a scurs între ora de sosire prevăzută și ora de sosire efectivă, și anume momentul în care se deschide cel puțin una dintre ușile aeronavei, înțelegându-se că, în acest moment, pasagerii sunt autorizați să o părăsească.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 33 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.

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

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, examinat în lumina Hotărârii din 4 septembrie 2014, *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), trebuie interpretat în sensul că, în vederea stabilirii duratei întârzierii suferite de pasagerii unui zbor la sosire, este necesar să se calculeze timpul care s-a scurs între ora de sosire prevăzută și ora de sosire efectivă, și anume momentul în care se deschide cel puțin una dintre ușile aeronavei, înțelegându-se că, în acest moment, pasagerii sunt autorizați să o părăsească.

Semnături