

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

4 mai 2017(*)

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 5 alineatul (3) – Compensarea pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor – Întindere – Exonerare de obligația de compensare – Coliziune între o aeronavă și o pasăre – Noțiunea «împrejurări excepționale» – Noțiunea «măsuri rezonabile» pentru prevenirea unei împrejurări excepționale sau a consecințelor unei asemenea împrejurări”

În cauza C-315/15,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul de Primă Instanță al Sectorului 6 Praga, Republica Cehă), prin decizia din 28 aprilie 2015, primită de Curte la 26 iunie 2015, în procedura

Marcela Pešková,

Jiří Peška

împotriva

Travel Service a.s.,

CURTEA (Camera a treia),

compusă din domnul L. Bay Larsen, președinte de cameră, și domnii M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan și D. Šváby (raportor), judecători,

avocat general: domnul Y. Bot,

grefier: domnul V. Tourrès, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 13 iulie 2016,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru doamna Pešková și domnul Peška, de D. Sekanina, avocat;
- pentru Travel Service a.s., de J. Bureš, avocat;
- pentru guvernul ceh, de M. Smolek și de J. Vlácil, în calitate de agenți;
- pentru guvernul german, de M. Kall, în calitate de agent;
- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de F. Di Matteo, avvocato dello Stato;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;
- pentru Comisia Europeană, de K. Simonsson și de P. Ondrusek, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatului general în ședința din 28 iulie 2016,

pronunță prezenta

Hotărâre

- 1 Cererea de decizie preliminară privește interpretarea articolului 5 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 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 doamna Marcela Pešková și domnul Jiří Peška, pe de o parte, și Travel Service a.s., un operator de transport aerian, pe de altă parte, în legătură cu refuzul acestuia din urmă de a despăgubi acești pasageri al căror zbor a suferit o întârziere prelungită.

Cadrul juridic

- 3 Considerentele (1), (7), (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 sunt redactate astfel:

„(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.

[...]

(7) În scopul asigurării aplicării efective a prezentului regulament, obligațiile aferente rămân în sarcina operatorului de transport aerian care efectuează sau intenționează să efectueze un zbor fie cu o aeronavă aflată în proprietatea sa, pe baza unui contract de închiriere de tip aeronavă goală (dry lease) sau de tip aeronavă cu echipaj (wet lease), fie în orice alt regim.

[...]

(14) În conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin operatorilor de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. Astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului de transport aerian.

(15) Ar trebui să se considere că există circumstanțe extraordinare în cazul în care impactul unei decizii de gestionare a traficului aerian asupra unei anumite aeronave dintr-o anumită zi cauzează o întârziere prelungită, o întârziere de o noapte sau anularea unuia sau mai multor zboruri ale aeronavei respective, în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile de către operatorul de transport aerian în cauză, în scopul evitării întârzierilor sau anulărilor.”

- 4 Articolul 5 din acest regulament 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, [...]

(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.

[...]”

- 5 Articolul 7 din regulamentul menționat, 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 kilometri sau mai puțin;
[...].”

- 6 Articolul 13 din același regulament, intitulat „Dreptul la reparații”, prevede:

„În cazul în care un operator de transport aerian plătește compensații sau se achită de alte obligații care îi revin în conformitate cu prezentul regulament, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului său de a pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu dreptul intern aplicabil. În special, prezentul regulament nu limitează în niciun fel dreptul operatorului de transport aerian de a solicita o rambursare de la un tour operator sau de la o altă persoană cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract. În mod similar, niciuna din dispozițiile prezentului regulament nu poate fi interpretată ca o limitare a dreptului unui tour operator sau al unei părți terțe, alta decât pasagerul, cu care operatorul de transport aerian a încheiat un contract, de a solicita o rambursare sau reparații operatorului de transport aerian, în conformitate cu legislația aplicabilă în materie.”

Litigiul principal și întrebările preliminare

- 7 Reclamanții din litigiul principal au făcut o rezervare la Travel Service pentru un zbor cu plecare din Burgas (Bulgaria) și cu destinația Ostrava (Republica Cehă).
- 8 Acest zbor a fost efectuat la 10 august 2013, cu o întârziere la sosire de cinci ore și 20 de minute.
- 9 Zborul menționat se înscria în circuitul planificat al următoarelor zboruri: Praga – Burgas – Brno (Republica Cehă) – Burgas – Ostrava.
- 10 În cursul zborului de la Praga la Burgas, a fost constatată o problemă tehnică la o clapetă. Eliminarea acesteia a necesitat o intervenție de o oră și patruzeci și cinci de minute.
- 11 În timpul aterizării zborului de la Burgas la Brno, potrivit Travel Service, aeronava a intrat în coliziune cu o pasăre, motiv pentru care s-a efectuat un control al aeronavei, fără să se descopere deteriorări. Un tehnician de la Travel Service a fost totuși transportat cu o aeronavă privată de la Slaný (Republica Cehă) la Brno pentru a efectua repunerea în funcțiune a acestei aeronave. El a aflat de la echipajului aeronavei că se efectuase deja un control de către altă societate, însă că proprietarul aeronavei, Sunwing, refuzase să recunoască abilitarea acesteia pentru efectuarea controlului. Travel Service a verificat din nou punctul de impact, curățat anterior, fără să găsească urme pe motoare sau pe alte părți ale aeronavei.
- 12 În continuare, aeronava a zburat de la Brno la Burgas, apoi de la Burgas la Ostrava, zbor pe care s-au imbarcat reclamanții.
- 13 Prin cererea introductivă depusă la 26 noiembrie 2013 la Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul de Primă Instanță al Sectorului 6 Praga, Republica Cehă), reclamanții din litigiul principal au solicitat, fiecare, plata unei sume de aproximativ 6 825 de coroane cehe (CZK) (aproximativ 250 de euro), în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004. Prin decizia din 22 mai 2014, această instanță le-a admis cererea pentru motivul că împrejurările speței nu puteau fi calificate drept „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din acest regulament din moment ce alegerea procedurii de repunere în funcțiune a unui aparat în urma unui incident tehnic, precum coliziunea cu o pasăre, aparținea Travel Service. În această privință, Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul de Primă Instanță al Sectorului 6 Praga) a adăugat că Travel Service nu demonstrase că a făcut tot posibilul pentru a evita o întârziere a zborului, întrucât se limitase să afirme că „era necesar” să aștepte sosirea tehnicianului autorizat după coliziunea aeronavei cu o pasăre.

- 14 La 2 iulie 2014, Travel Service a declarat apel împotriva acestei decizii. Městský soud v Praze (Curtea de Apel din Praga, Republica Cehă) a respins apelul prin ordonanța din 17 iulie 2014 pentru motivul că nu era admisibil având în vedere că decizia pronunțată de Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul de Primă Instanță al Sectorului 6 Praga) soluționa două pretenții distincte, dintre care niciuna nu depășea suma de 10 000 de CZK (aproximativ 365 de euro).
- 15 La 18 august 2014, Travel Service a formulat recurs constituțional la Ústavní soud (Curtea Constituțională, Republica Cehă) îndreptat împotriva deciziei Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul de Primă Instanță al Sectorului 6 Praga) din 22 mai 2014. Prin decizia din 20 noiembrie 2014, Ústavní soud (Curtea Constituțională) a admis acest recurs și a anulat decizia Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul de Primă Instanță al Sectorului 6 Praga) pentru motivul că acesta încălcăse dreptul fundamental al Travel Service la un proces echitabil și dreptul fundamental la judecarea cauzei de către instanța stabilită de lege în măsura în care, în calitate de instanță de ultim grad, era obligat să adreseze Curții de Justiție o întrebare preliminară în temeiul articolului 267 TFUE, din moment ce răspunsul la întrebarea dacă coliziunea unei aeronave cu o pasăre coroborată cu alte evenimente de natură tehnică trebuia să fie calificată drept „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 nu reieșea în mod clar nici din acest regulament, nici din jurisprudența Curții.
- 16 Cauza a fost trimisă spre rejudecare la Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul de Primă Instanță al Sectorului 6 Praga). Această instanță are îndoieli cu privire la aspectul dacă, mai întâi, coliziunea unei aeronave cu o pasăre se încadrează în sfera noțiunii „eveniment”, în sensul punctului 22 din Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), sau a noțiunii „împrejurare excepțională”, în sensul considerentului (14) al regulamentului menționat, astfel cum a fost interpretată prin Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), sau dacă aceste două noțiuni se confundă. Respectiva instanță ridică apoi problema caracterului inerent exercitării normale a activității de transport aerian al unor asemenea evenimente, ținând seama, pe de o parte, de frecvența acestora și, pe de altă parte, de faptul că operatorul de transport nu poate nici să le prevadă, nici să le controleze, acest control fiind efectuat de administratorii de aeroport. Aceasta se întreabă de asemenea dacă defecțiunile tehnice consecutive unei astfel de coliziuni, precum și măsurile administrative și tehnice adoptate pentru remedierea lor trebuie de asemenea să fie considerate împrejurări excepționale și în ce măsură pot fi considerate necesare. În sfârșit, aceasta ridică problema modalităților de apreciere a unei întâzieri egale cu sau mai mari de trei ore care își are originea, precum în litigiul principal, într-o combinație de mai multe cauze, și anume repararea unei defecțiuni tehnice, apoi procedurile de control care trebuie efectuate în urma unei coliziuni cu o pasăre.
- 17 În aceste condiții, Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul de Primă Instanță al Sectorului 6 Praga) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
- „1) Coliziunea unei aeronave cu o pasăre constituie un eveniment în sensul punctului 22 din Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), sau constituie o circumstanță excepțională în sensul considerentului (14) al preambulului din Regulamentul nr. 261/2004 ori [o asemenea coliziune] nu se încadrează în sfera niciuneia dintre aceste noțiuni?
- 2) În cazul în care coliziunea unei aeronave cu o pasăre constituie o circumstanță excepțională în sensul considerentului (14) al [Regulamentului nr. 261/2004], sistemele de control preventiv stabilite în special în preajma aeroporturilor (cum sunt aparatele sonice pentru alungarea păsărilor, cooperarea cu ornitologi, eliminarea spațiilor în care de regulă se adună sau zboară păsările, utilizarea luminii pentru alungarea lor) pot fi considerate ca fiind măsuri rezonabile care trebuie luate de operatorul de transport aerian pentru evitarea unei asemenea coliziuni? Ce constituie în acest caz un eveniment în sensul punctului 22 din [Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)]?
- 3) În cazul în care coliziunea unei aeronave cu o pasăre reprezintă un eveniment în sensul punctului 22 din [Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], ea poate fi considerată ca fiind în același timp un eveniment în sensul considerentului (14) al regulamentului și, într-o asemenea ipoteză, ansamblul de măsuri tehnice și administrative pe care

un operator de transport aerian trebuie să le pună în aplicare în urma coliziunii unei aeronave cu o pasăre care nu a dus însă la deteriorarea aeronavei pot fi considerate circumstanțe excepționale în sensul considerentului (14) al [Regulamentului nr. 261/1004]?

- 4) În cazul în care ansamblul de măsuri tehnice și administrative luate în urma coliziunii unei aeronave cu o pasăre care nu a dus însă la deteriorarea aeronavei constituie circumstanțe excepționale în sensul considerentului (14) al [Regulamentului nr. 261/2004], este permis să se impună, ca măsură rezonabilă, operatorului de transport aerian să ia în considerare, atunci când planifică zborurile, riscul că va fi necesar să ia asemenea măsuri tehnice și administrative în urma coliziunii unei aeronave cu o pasăre și să țină seama de acesta în orarul de zbor?
- 5) Cum trebuie să fie apreciată obligația operatorului de transport aerian de plată a unei compensații, astfel cum este prevăzută la articolul 7 din [Regulamentul nr. 261/2004], atunci când întârzierea este cauzată nu numai de măsurile administrative și tehnice adoptate în urma coliziunii aeronavei cu o pasăre care nu a dus la deteriorarea aeronavei, ci și, în mare măsură, de remedierea unei probleme tehnice care nu are legătură cu coliziunea respectivă?"

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima întrebare

- 18 Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că coliziunea dintre o aeronavă și o pasăre se încadrează în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții.
- 19 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, în cazul anulării zborului sau al întârzierii prelungite, respectiv cu o durată egală cu sau mai mare de trei ore, legiuitorul Uniunii a intenționat să ajusteze obligațiile operatorilor de transport aerian prevăzute la articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 (Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson și alții, C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 40).
- 20 Potrivit considerentelor (14) și (15), precum și articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, prin derogare de la dispozițiile alineatului (1) al acestui articol, operatorul de transport aerian este astfel exonerat de obligația de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 în cazul în care poate face dovada că anularea sau întârzierea la sosirea zborului egală cu sau mai mare de trei ore este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile (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 69, și Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 38).
- 21 În această privință, potrivit considerentului (14) al regulamentului menționat, astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului de transport aerian (a se vedea Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 21).
- 22 Astfel, Curtea a dedus de aici că pot fi calificate drept împrejurări excepționale, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, evenimentele care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia (a se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 23, Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 29, precum și Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 36).
- 23 În sens contrar, din jurisprudența Curții rezultă că nu constituie o împrejurare excepțională defectarea prematură a anumitor componente ale unei aeronave, o asemenea pană fiind legată în mod intrinsec de sistemul de funcționare al aparatului. Acest eveniment inopinat nu scapă, astfel, de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian, întrucât acestuia îi revine sarcina de a asigura întreținerea și

buna funcționare a aeronavelor pe care le exploatează în cadrul activităților sale economice (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punctele 41 și 43).

- 24 În speță, o coliziune între o aeronavă și o pasăre, precum și eventuala deteriorare provocată de această coliziune, nefiind legate în mod intrinsec de sistemul de funcționare al aparatului, nu sunt, prin natura sau prin originea lor, inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul său efectiv. Prin urmare, coliziunea menționată trebuie calificată drept „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 25 În această privință, nu are importanță aspectul dacă această coliziune a cauzat efectiv daune aeronavei vizate. Astfel, obiectivul asigurării unui înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni, urmărit de Regulamentul nr. 261/2004, astfel cum se specifică în considerentul (1) al acestuia, presupune ca operatorii de transport aerian să nu fie încurajați să se abțină de la adoptarea măsurilor impuse de un asemenea incident făcând să prevaleze menținerea și punctualitatea zborurilor lor asupra obiectivului privind siguranța acestora din urmă.
- 26 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la prima întrebare că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că coliziunea dintre o aeronavă și o pasăre se încadrează în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții.

Cu privire la a doua și la a treia întrebare

Observații introductive

- 27 Astfel cum s-a amintit la punctul 20 din prezenta hotărâre, operatorul de transport aerian este exonerat de obligația de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și a articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004 în cazul în care poate face dovada că anularea sau întârzierea la sosirea zborului egală cu sau mai mare de trei ore este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile.
- 28 Întrucât nu toate împrejurările excepționale sunt, așadar, exoneratoare, îi revine celui care intenționează să le invoce sarcina de a dovedi că acestea nu au putut în niciun caz să fie evitate prin măsuri adaptate situației, mai exact prin măsuri care, în momentul în care intervin aceste împrejurări excepționale, corespund în special condițiilor tehnice și economice care pot fi asumate de operatorul de transport aerian vizat (a se vedea Hotărârea din 12 mai 2011, Eglītis și Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punctul 25 și jurisprudența citată).
- 29 Acesta trebuie astfel să demonstreze că, chiar dacă utiliza toate mijloacele umane sau materiale și mijloacele financiare de care dispunea, nu ar fi putut, în mod evident, fără să fi acceptat sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant, să evite ca împrejurările excepționale cu care se confrunta să determine anularea zborului sau o întârziere la sosirea acestui zbor egală cu sau mai mare de trei ore (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, și Hotărârea din 12 mai 2011, Eglītis și Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punctul 25).
- 30 Astfel, Curtea a reținut o accepțiune flexibilă și individualizată a noțiunii „măsură rezonabilă”, lăsând instanței naționale sarcina de a aprecia dacă, în împrejurările speței, se putea considera că operatorul de transport aerian a adoptat măsurile adaptate situației (a se vedea în acest sens Hotărârea din 12 mai 2011, Eglītis și Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, punctul 30).
- 31 În lumina considerațiilor care precedă trebuie să se răspundă la a doua și la a treia întrebare, prin intermediul cărora instanța de trimitere ridică problema măsurilor pe care un operator de transport aerian trebuie să le adopte pentru a se exonera de obligația de compensare a pasagerilor, în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004, atunci când intervine o coliziune a aeronavei cu o pasăre care determină o întârziere la sosirea zborului egală cu sau mai mare de trei ore.

Cu privire la a treia întrebare

- 32 Prin intermediul celei de a treia întrebări, care trebuie să fie examinată mai întâi, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că anularea sau întârzierea prelungită a unui zbor este cauzată de împrejurări excepționale, atunci când această anulare sau această întârziere rezultă din faptul că operatorul de transport aerian a recurs la un expert, la alegerea sa, pentru a efectua din nou verificările de siguranță impuse de o coliziune cu o pasăre, după ce acestea au fost deja efectuate de un expert abilitat în temeiul reglementărilor aplicabile.
- 33 Din cererea de decizie preliminară reiese că, în urma unei coliziuni cu o pasăre, aeronava în cauză, exploatată de Travel Service, a făcut obiectul unui control de siguranță, după aterizare, efectuat de o societate abilitată fără să se descopere deteriorări ale aeronavei. Travel Service a trimis însă un tehnician la fața locului pentru a efectua un al doilea control de siguranță, întrucât proprietarul aeronavei refuzase să recunoască abilitarea societății care efectuase controlul inițial.
- 34 În această privință, trebuie să se arate că îi revine operatorului de transport aerian, confruntat cu o împrejurare excepțională, precum coliziunea aeronavei sale cu o pasăre, sarcina de a adopta măsurile adaptate situației utilizând toate mijloacele umane sau materiale și mijloacele financiare de care dispune pentru a evita, în măsura posibilului, anularea sau întârzierea prelungită a zborurilor sale.
- 35 Astfel, deși Regulamentul nr. 261/2004 nu aduce atingere libertății operatorilor de transport aerian de a recurge la experți, la alegerea lor, pentru a efectua controalele impuse de o coliziune cu o pasăre, nu este mai puțin adevărat că, atunci când s-a efectuat deja un control în urma unei asemenea coliziuni de către un expert abilitat în acest sens în temeiul reglementărilor aplicabile, aspect a cărui verificare revine instanței de trimitere, nu se poate considera că un al doilea control care conduce în mod necesar la o întârziere la sosirea zborului vizat egală cu sau mai mare de trei ore constituie o măsură adaptată situației în sensul jurisprudenței citate la punctul 28 din prezenta hotărâre.
- 36 Pe de altă parte și întrucât din decizia de trimitere reiese că proprietarul aeronavei refuzase să recunoască abilitarea societății locale care a efectuat controlul aparatului vizat, trebuie amintit că obligațiile prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004 sunt îndeplinite de operatorii de transport aerian fără a se aduce atingere dreptului acestora din urmă de a pretinde compensații de la orice persoană care a cauzat întârzierea, inclusiv de la părți terțe, astfel cum se prevede la articolul 13 din acest regulament. O asemenea compensație este, prin urmare, susceptibilă să atenueze sau chiar să înlăture sarcina financiară suportată de operatorii de transport menționați ca urmare a acestor obligații (a se vedea Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 46 și jurisprudența citată).
- 37 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a treia întrebare că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că anularea sau întârzierea prelungită a unui zbor nu este cauzată de împrejurări excepționale atunci când această anulare sau această întârziere rezultă din faptul că operatorul de transport aerian a recurs la un expert, la alegerea sa, pentru a efectua din nou verificările de siguranță impuse de o coliziune cu o pasăre, după ce acestea au fost deja efectuate de un expert abilitat în temeiul reglementărilor aplicabile.

Cu privire la a doua întrebare

- 38 Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că „măsurile rezonabile” pe care un operator de transport aerian are obligația să le adopte pentru a reduce și chiar pentru a preveni riscurile de coliziune cu o pasăre și pentru a se exonera astfel de obligația de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 7 din regulamentul amintit includ recurgerea la măsuri de control preventiv al existenței păsărilor menționate.
- 39 Instanța de trimitere citează, cu titlu de exemplu, dispozitivele sonice sau care utilizează lumina pentru alungarea păsărilor, cooperarea cu ornitologi sau eliminarea spațiilor în care sunt susceptibile să se adune sau să zboare păsările. Pe de altă parte, au fost evocate în cursul ședinței în fața Curții alte dispozitive tehnice susceptibile să fie imbarcate la bordul aeronavelor.

- 40 Din decizia de trimitere, precum și din dezbaterile în fața Curții a reieșit de asemenea că controlul preventiv în privința pasărilor ar putea reveni diferitor operatori de transport aerian, cum sunt, printre alții, transportatorii aerieni, administratorii de aeroport sau chiar controlorii aerieni din statele membre.
- 41 În acest context trebuie să se răspundă la a doua întrebare.
- 42 Astfel cum reiese din articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu considerentul (7) al acestuia, măsurile rezonabile care trebuie adoptate pentru a evita întârzierea prelungită și anularea zborurilor rămân în sarcina operatorului de transport aerian însuși.
- 43 Din aceasta decurge că, pentru a aprecia dacă un operator de transport aerian a adoptat efectiv măsurile preventive necesare pentru a reduce și chiar pentru a preveni riscurile unor eventuale coliziuni cu păsări care să îi permită să se exonereze de obligația de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 7 din regulamentul menționat, trebuie luate în considerare numai măsurile care pot efectiv să îi revină, cu excluderea celor care sunt de competența terților, precum, printre alții, administratorii de aeroport sau controlorii aerieni competenți.
- 44 Astfel, în cadrul examinării individualizate care intră, conform jurisprudenței amintite la punctul 30 din prezenta hotărâre, în sarcina instanței naționale, aceasta trebuie, mai întâi, să aprecieze dacă, în special pe plan tehnic și administrativ, operatorul de transport aerian vizat era, în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal, efectiv în măsură să adopte, direct sau indirect, măsuri preventive care să permită reducerea și chiar prevenirea riscurilor de coliziune cu păsări.
- 45 În caz contrar, operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații pasagerilor în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004.
- 46 În ipoteza în care asemenea măsuri puteau fi efectiv adoptate de operatorul de transport aerian vizat, revine apoi instanței naționale, conform jurisprudenței amintite la punctul 29 din prezenta hotărâre, sarcina de a se asigura că măsurile vizate nu îi impun acestuia să accepte sacrificii care nu pot fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale.
- 47 În sfârșit, dacă asemenea măsuri puteau fi adoptate de operatorul de transport aerian vizat fără să accepte sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale, îi revine acestuia sarcina de a demonstra că măsurile menționate au fost efectiv adoptate în ceea ce privește zborul afectat de coliziunea cu o pasăre.
- 48 Din considerațiile care precedă rezultă că trebuie să se răspundă la a doua întrebare că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că „măsurile rezonabile” pe care un operator de transport aerian are obligația să le adopte pentru a reduce și chiar pentru a preveni riscurile de coliziune cu o pasăre și pentru a se exonera astfel de obligația de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 7 din regulamentul amintit includ recurgerea la măsuri de control preventiv privind existența pasărilor menționate, cu condiția ca, în special pe plan tehnic și administrativ, asemenea măsuri să poată fi efectiv adoptate de acest operator de transport aerian, aceste măsuri să nu îi impună sacrificii care nu pot fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale, iar operatorul de transport vizat să fi demonstrat că măsurile menționate au fost efectiv adoptate în ceea ce privește zborul vizat de coliziunea cu o pasăre, instanței de trimitere revenindu-i sarcina de a se asigura că aceste condiții sunt îndeplinite.

Cu privire la a cincea întrebare

- 49 Prin intermediul celei de a cincea întrebări, care trebuie examinată în continuare, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că, în ipoteza unei întârzieri la sosirea zborului egală cu sau mai mare de trei ore care își are originea nu numai într-o împrejurare excepțională, care nu ar fi putut să fie evitată prin măsuri adaptate situației și care a făcut obiectul, din partea operatorului de transport aerian, tuturor măsurilor rezonabile care pot să prevină consecințele acesteia, ci și într-o altă împrejurare care nu intră în această categorie, întârzierea imputabilă acestei prime împrejurări trebuie dedusă din timpul total de întârziere la sosirea zborului vizat pentru a aprecia

dacă întârzierea la sosire a acestui zbor trebuie să facă obiectul compensației prevăzute la articolul 7 din acest regulament.

- 50 Într-o ipoteză precum cea în discuție în litigiul principal, în care o întârziere la sosire egală cu sau mai mare de trei ore își are originea nu numai într-o împrejurare excepțională, ci și într-o altă împrejurare care nu intră în această categorie, revine instanței naționale sarcina de a determina dacă, în ceea ce privește partea din întârziere despre care operatorul de transport aerian susține că este cauzată de o împrejurare excepțională, acesta a făcut dovada că partea din întârziere menționată era cauzată de o împrejurare excepțională, care nu a putut fi evitată în pofida adoptării tuturor măsurilor rezonabile și care a făcut obiectul, din partea acestui operator de transport, tuturor măsurilor rezonabile care pot preveni consecințele acesteia. În cazul unui răspuns afirmativ, revine acestei instanțe sarcina de a deduce din timpul total de întârziere la sosirea acestui zbor întârzierea imputabilă acestei împrejurări excepționale.
- 51 Pentru a aprecia, într-o asemenea situație, dacă întârzierea la sosirea acestui zbor trebuie să facă obiectul compensației prevăzute la articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, instanța națională va trebui astfel să ia în considerare numai întârzierea imputabilă împrejurării care nu prezintă un caracter excepțional, care nu va putea face obiectul unei compensații decât dacă, la sosirea zborului vizat, este egală cu sau mai mare de trei ore.
- 52 În schimb, dacă reiese că, în ceea ce privește partea din întârziere despre care operatorul de transport aerian susține că este cauzată de o împrejurare excepțională, această întârziere își are originea într-o împrejurare excepțională care nu a făcut obiectul unor măsuri conforme cerințelor amintite la punctul 50 din prezenta hotărâre, operatorul de transport aerian nu poate să se prevaleze de o asemenea împrejurare și astfel să deducă din timpul total de întârziere la sosirea zborului vizat întârzierea imputabilă acestei împrejurări excepționale.
- 53 Procedând astfel, pentru a aprecia dacă este necesar să se aplice articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004 într-o asemenea situație, instanța națională va trebui să ia în considerare nu numai întârzierea imputabilă împrejurării care nu prezintă un caracter excepțional, ci și cea imputabilă împrejurării excepționale care nu a făcut obiectul unor măsuri conforme cerințelor menționate.
- 54 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, trebuie să se răspundă la a cincea întrebare că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că, în ipoteza unei întârzieri la sosirea zborului egală cu sau mai mare de trei ore care își are originea nu numai într-o împrejurare excepțională, care nu ar fi putut să fie evitată prin măsuri adaptate situației și care a făcut obiectul, din partea operatorului de transport aerian, tuturor măsurilor rezonabile care pot să prevină consecințele acesteia, ci și într-o altă împrejurare care nu intră în această categorie, întârzierea imputabilă acestei prime împrejurări trebuie dedusă din timpul total de întârziere la sosirea zborului vizat pentru a aprecia dacă întârzierea la sosirea acestui zbor trebuie să facă obiectul compensației prevăzute la articolul 7 din acest regulament.

Cu privire la a patra întrebare

- 55 Prin intermediul celei de a patra întrebări, care trebuie examinată în final, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că un operator de transport aerian, a cărui aeronavă a intrat în coliziune cu o pasăre, este obligat, în cadrul măsurilor rezonabile pe care trebuie să le adopte, să prevadă, din stadiul planificării zborurilor sale, o rezervă de timp suficientă pentru realizarea controalelor de siguranță necesare.
- 56 În speță, trebuie să se constate că, din descrierea faptelor din cauza principală efectuată de instanța de trimitere, nu reiese în niciun fel că întârzierea la sosirea zborului în litigiu egală cu sau mai mare de trei ore ar putea avea originea într-o eventuală lipsă de prevedere, de către operatorul de transport aerian vizat, a unei rezerve de timp suficiente pentru realizarea controalelor de siguranță necesare.
- 57 Or, potrivit unei jurisprudențe constante, deși, având în vedere repartizarea competențelor în cadrul procedurii preliminară, instanța națională este singura competentă să definească obiectul întrebărilor pe care înțelege să le adreseze Curții, Curtea poate totuși refuza să se pronunțe asupra unei întrebări,

printre altele, atunci când problema cu care este sesizată este de natură pur ipotetică ori aceasta nu dispune de elementele de fapt necesare pentru a răspunde în mod util la întrebarea care îi este adresată (a se vedea în acest sens Hotărârea din 17 martie 2016, *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, punctul 17 și jurisprudența citată).

- 58 Această situație se regăsește în speță.
- 59 Prin urmare, nu este necesar să se răspundă la a patra întrebare.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 60 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 treia) declară:

- 1) **Articolul 5 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 anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91, citit în lumina considerentului (14) al Regulamentului nr. 261/2004, trebuie interpretat în sensul că coliziunea dintre o aeronavă și o pasăre se încadrează în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții.**
- 2) **Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că anularea sau întârzierea prelungită a unui zbor nu este cauzată de împrejurări excepționale atunci când această anulare sau această întârziere rezultă din faptul că operatorul de transport aerian a recurs la un expert, la alegerea sa, pentru a efectua din nou verificările de siguranță impuse de o coliziune cu o pasăre, după ce acestea au fost deja efectuate de un expert abilitat în temeiul reglementărilor aplicabile.**
- 3) **Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că „măsurile rezonabile” pe care un operator de transport aerian are obligația să le adopte pentru a reduce și chiar pentru a preveni riscurile de coliziune cu o pasăre și pentru a se exonera astfel de obligația de compensare a pasagerilor în temeiul articolului 7 din regulamentul amintit includ recurgerea la măsuri de control preventiv privind existența păsărilor menționate, cu condiția ca, în special pe plan tehnic și administrativ, asemenea măsuri să poată fi efectiv adoptate de acest operator de transport aerian, aceste măsuri să nu îi impună sacrificii care nu pot fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale, iar operatorul de transport vizat să fi demonstrat că măsurile menționate au fost efectiv adoptate în ceea ce privește zborul vizat de coliziunea cu o pasăre, instanței de trimitere revenindu-i sarcina de a se asigura că aceste condiții sunt îndeplinite.**
- 4) **Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, citit în lumina considerentului (14) al acestuia, trebuie interpretat în sensul că, în ipoteza unei întârzieri la sosirea zborului egală cu sau mai mare de trei ore care își are originea nu numai într-o împrejurare excepțională, care nu ar fi putut să fie evitată prin măsuri adaptate situației și care a făcut obiectul, din partea operatorului de transport aerian, tuturor măsurilor rezonabile care pot să prevină consecințele acesteia, ci și într-o altă împrejurare care nu intră în această categorie, întârzierea imputabilă acestei prime împrejurări trebuie dedusă din timpul total de întârziere la sosirea zborului vizat pentru a aprecia dacă întârzierea la sosirea acestui zbor trebuie să facă obiectul compensației prevăzute la articolul 7 din acest regulament.**

Semnături

* Limba de procedură: ceha.