



Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a noua)

17 septembrie 2015*

„Trimitere preliminară — Transporturi aeriene — Drepturile pasagerilor în caz de întârziere sau de anulare a unui zbor — Regulamentul (CE) nr. 261/2004 — Articolul 5 alineatul (3) — Refuz de îmbarcare și anulare a unui zbor — Întârziere prelungită a unui zbor — Compensare și asistență a pasagerilor — Împrejurări excepționale”

În cauza C-257/14,

având ca obiect o cerere de decizie preliminară formulată în temeiul articolului 267 TFUE de Rechtbank Amsterdam (Țările de Jos), prin decizia din 29 aprilie 2014, primită de Curte la 28 mai 2014, în procedura

Corina van der Lans

împotriva

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

CURTEA (Camera a noua),

compusă din doamna K. Jürimäe, președinte de cameră, și domnii J. Malenovský (raportor) și M. Safjan, judecători,

avocat general: doamna E. Sharpston,

grefier: doamna L. Carrasco Marco, administrator,

având în vedere procedura scrisă și în urma ședinței din 7 mai 2015,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, de P. Eijssvoogel, de P. Huizing, de R. Pessers și de M. Lustenhouwer, advocaten;
- pentru guvernul olandez, de M. Bulterman și de M. Noort, în calitate de agenți;
- pentru guvernul german, de T. Henze și de J. Kemper, în calitate de agenți;
- pentru guvernul francez, de G. de Bergues, de D. Colas, de R. Coesme și de M. Hours, în calitate de agenți;

* Limba de procedură: neerlandeza.

- pentru guvernul italian, de G. Palmieri, în calitate de agent, asistată de C. Colelli, avvocato dello Stato;
 - pentru guvernul Regatului Unit, de L. Christie, în calitate de agent, asistat de J. Holmes, barrister;
 - pentru Comisia Europeană, de F. Wilman și de 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 Regulamentului (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).
- 2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între doamna van der Lans, pe de o parte, și compania aeriană Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (denumită în continuare „KLM”), pe de altă parte, în legătură cu refuzul acesteia din urmă de a o despăgubi pe reclamanta din litigiul principal, al cărei zbor fost amânat.

Cadrul juridic

- 3 Regulamentul nr. 261/2004 cuprinde, printre altele, următoarele considerente:
 - „(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.
 - (2) Refuzul la îmbarcare și anularea sau întârzierea prelungită a zborurilor pot cauza pasagerilor dificultăți și neplăceri grave.
- [...]
- (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 3 din acest regulament, intitulat „Domeniu de aplicare”, prevede la alineatul (1) litera (b):

„(1) Prezentul regulament se aplică:

[...]

- (b) pasagerilor care pleacă de pe un aeroport situat într-o țară terță către un aeroport situat pe teritoriul unui stat membru în care se aplică tratatul, exceptând cazurile în care aceștia au primit indemnizații sau compensații și au beneficiat de asistență în țara terță respectivă, în cazul în care operatorul de transport aerian al zborului respectiv este un operator de transport comunitar.”

- 5 Articolul 5 din același 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.

[...]”

- 6 Articolul 7 din acest regulament, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede:

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

- (a) 250 [de euro] pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin;
- (b) 400 [de euro] pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;
- (c) 600 [de euro] pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută [din cauza] refuzului la îmbarcare sau anulării zborului.

- (2) Atunci când, în conformitate cu articolul 8, pasagerilor li se oferă redirectionarea 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 kilometri sau mai puțin sau
- (b) cu trei ore, pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate celelalte zboruri cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri sau
- (c) cu patru ore, pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b),

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

(3) Compensația menționată la alineatul (1) se plătește în numerar, prin transfer bancar electronic, ordin de plată bancar sau cec bancar sau, cu acordul scris al pasagerului, în bonuri de călătorie și/sau alte servicii.

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

7 Articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004 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

- 8 Doamna van der Lans dispunea de o rezervare de bilet de avion la un zbor operat de KLM. Acest zbor, cu destinația Amsterdam (Țările de Jos), trebuia să plece din Quito (Ecuador) la 13 august 2009, la 9.15, ora locală. Plecarea nu a avut însă loc decât a doua zi la 19.30, ora locală. Avionul utilizat pentru zborul respectiv a sosit la Amsterdam cu o întârziere de 29 de ore.
- 9 Această întârziere se datorează, potrivit KLM, faptului că, la aeroportul din Guayaquil (Ecuador), de unde ar fi trebuit să plece acest avion pentru a ajunge la Amsterdam via Quito și Bonaire (Antilele Olandeze), s-a constatat, în cursul procedurii „push back”, constând în împingerea avionului în spate, la sol, cu ajutorul unui vehicul, că unul dintre motoarele avionului menționat nu demara ca urmare a unui defect legat de alimentarea cu carburant.
- 10 Potrivit KLM, din „aircraft technical log” reiese că a survenit o combinație de defecțiuni. Erau defecte două componente, și anume pompa de carburant și unitatea hidromecanică. Aceste componente, care nu erau disponibile la Guayaquil, au trebuit să fie expediate prin avion de la Amsterdam pentru a fi montate ulterior la avionul în cauză, care a decolat de la Quito cu întârzierea menționată la punctul 8 din prezenta hotărâre.
- 11 Componentele menționate nu ar fi făcut obiectul unei investigații suplimentare pentru a stabili cauza incidentului, o astfel de investigație neputând fi efectuată decât de constructorul acestora.
- 12 Doamna van der Lans a sesizat Rechtbank Amsterdam (Tribunalul Amsterdam) cu o acțiune prin care solicita acordarea unei indemnizații de 600 euro ca urmare a acestei întârzieri.
- 13 KLM se opune acestei cereri și invocă excepția prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul unor „împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile”.
- 14 Potrivit KLM, componentele defecte nu au depășit durata de viață medie. Pe de altă parte, producătorul acestora nu ar fi furnizat nicio indicație specifică potrivit căreia, atunci când aceste componente ar atinge o anumită durată de viață, ar putea surveni defecțiuni. KLM arată, în plus, că

aceste componente nu fuseseră inspectate înaintea decolării, în cursul „preflight check”-ului general, însă fuseseră inspectate în cursul ultimului „check A”, efectuat cu aproximativ o lună înainte de zborul în discuție în litigiul principal.

- 15 Potrivit doamnei van der Lans, KLM nu poate invoca survenirea în speță a unor împrejurări excepționale. Astfel, întârzierea acestui zbor ar fi fost cauzată de o problemă tehnică. Or, în Hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), Curtea ar fi considerat că soluționarea unor defecțiuni tehnice este inherentă activității operatorului de transport aerian și nu poate fi calificată drept împrejurări excepționale.
- 16 Litigiul principal are ca obiect aspectul dacă excepția prevăzută la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 poate fi invocată de KLM în împrejurări precum cele în discuție în litigiul principal.
- 17 În această privință, instanța de trimitere solicită să se clarifice interpretarea care trebuie dată sintagmelor „împrejurări excepționale” și „t[ote] măsuril[e] posibile”, care figurează în această dispoziție, în special dacă se ține seama în această privință de considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004 și de jurisprudența relevantă a Curții, în special de Hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 În aceste condiții, Rechtbank Amsterdam a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:
 - „1) Cum trebuie interpretată noțiunea «eveniment», vizată în considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004?
 - 2) Având în vedere punctul 22 din Hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), împrejurările excepționale evocate în considerentul (14) menționat anterior nu coincid cu cazurile citate cu titlu de exemplu în a doua teză a acestui considerent (14) și pe care Curtea le desemnează, la acest punct 22, cu termenul «evenimente». Se poate considera că evenimente precum cele vizate la același punct 22 nu coincid cu «eveniment» în sensul considerentului (14) respectiv?
 - 3) Ce se înțelege prin noțiunea «împrejurări excepționale» care sunt circumscrise evenimentului «deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului», menționate în același considerent (14), și care, potrivit punctului 23 din Hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), nu pot constitui ele însele, în calitate de deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului, împrejurări excepționale, ci sunt, potrivit aceluiași punct 22, doar susceptibile de a da naștere unor astfel de împrejurări?
 - 4) Potrivit punctului 23 din Hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), o problemă tehnică poate figura printre «deficiențe[le] neprevăzute care pot afecta siguranța zborului», fiind astfel un «eveniment» în sensul punctului 22 din această hotărâre. Totuși, potrivit punctului 23 din Hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), împrejurările circumscrise acestui eveniment pot fi considerate «excepționale» dacă se raportează la un eveniment care nu este inherent exercitării normale a activităților operatorului de transport aerian și scapă de sub controlul efectiv al acestuia, având în vedere natura sau originea acelor evenimente. Potrivit punctului 24 din această hotărâre, remedierea unei probleme tehnice cauzate de o întreținere defectuoasă este inherentă exercitării normale a activității operatorului de transport aerian. Este motivul pentru care, potrivit punctului 25 din Hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), asemenea probleme tehnice nu pot constitui împrejurări excepționale. Din cuprinsul acestor puncte pare să rezulte că o problemă tehnică ce ține de «deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului» este în același timp un eveniment căruia îi pot fi circumscrise

împrejurări excepționale și poate constitui el însuși o împrejurare excepțională. Ce interpretare trebuie dată punctelor 22-25 din Hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), astfel încât această aparentă contradicție să fie înlăturată?

- 5) Sintagma «inerent exercitării normale a activităților operatorului de transport aerian» este interpretată sistematic în deciziile date în primă instanță ca însemnând «legat de activitățile normale ale transportatorului aerian» – ceea ce este de altfel o interpretare care corespunde termenului olandez «inherent» (versiune neautentică a hotărârii) –, astfel încât, de exemplu, nici coliziunile cu păsări sau cu nori de cenușă nu pot fi considerate evenimente în sensul punctului 23 din Hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Altă jurisprudență evidențiază sintagma «și scapă de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale», cuprinsă de asemenea la punctul 23 din Hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Noțiunea «inerent» trebuie să fie interpretată astfel încât să includă numai evenimentele aflate sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian?
- 6) În ce sens trebuie interpretat punctul 26 din Hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) sau cum trebuie interpretat acesta în lumina răspunsului Curții la a patra și la a cincea întrebare?
- 7) a) Dacă la întrebarea a șasea se răspunde că, în situația în care sunt cauzate de un eveniment care nu este inerent exercitării activității operatorului de transport aerian și scapă de sub controlul efectiv al acestuia, problemele tehnice care pot fi considerate drept deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului constituie împrejurări excepționale care pot determina posibilitatea invocării articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004: aceasta înseamnă că o problemă tehnică survenită în mod spontan și care nu poate fi imputată unei întrețineri deficitare și nici nu a fost descoperită în timpul unei operațiuni obișnuite de întreținere (A-D checks și controale zilnice) poate sau nu poate constitui o împrejurare excepțională – presupunând că nu a putut fi descoperită în timpul operațiunilor obișnuite de întreținere –, întrucât nu se poate identifica niciun eveniment în sensul vizat la punctul 26 menționat și, prin urmare, nu se poate stabili nici dacă un astfel de eveniment este inerent exercitării activității operatorului de transport aerian și nici dacă se află sub controlul operatorului de transport aerian?
- b) Dacă la întrebarea a șasea se răspunde că problemele tehnice care pot fi considerate drept deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului reprezintă evenimente în sensul vizat la punctul 22 din hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), iar problema tehnică a survenit în mod spontan, nu poate fi pusă pe seama unei întrețineri deficitare și nici nu a fost descoperită în timpul unei operațiuni obișnuite de întreținere (A-D checks, precum și controale zilnice), această problemă tehnică este sau nu este inerentă exercitării activității operatorului de transport aerian și se află sau nu se află sub controlul acestuia în sensul aceluiași punct 26?
- c) Dacă la întrebarea a șasea se răspunde în sensul că problemele tehnice care pot fi considerate drept deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului reprezintă evenimente în sensul punctului 22 din Hotărârea Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), iar problema tehnică a survenit în mod spontan, nu poate fi pusă pe seama unei întrețineri deficitare și nici nu a fost descoperită în timpul unei operațiuni obișnuite de întreținere (A-D checks, precum și controale zilnice), care sunt împrejurările care trebuie să se circumscrie acestei probleme tehnice și când se consideră că aceste împrejurări trebuie calificate drept excepționale pentru a putea fi invocate în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004?

- 8) Prin urmare, o companie aeriană nu poate invoca împrejurări excepționale decât în cazul în care poate demonstra că anularea sau întârzierea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida luării tuturor măsurilor rezonabile. Este corectă concluzia conform căreia luarea tuturor măsurilor rezonabile urmărește evitarea apariției împrejurărilor excepționale, iar nu luarea unor măsuri în vederea limitării întârzierii în cadrul intervalului de trei ore menționat la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctul (iii) din Regulamentul nr. 261/2004 coroborat cu punctele 57-61 din Hotărârea Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716)?
- 9) În principiu, există două tipuri de măsuri care trebuie avute în vedere pentru a limita întârzierile cauzate de probleme tehnice la maximum trei ore, și anume, pe de o parte, deținerea unui stoc de componente de schimb în mai multe locații din lume, așadar, nu doar la aeroportul local al companiei aeriene, iar, pe de altă parte, transferul pasagerilor zborului întârziat. Pentru a stabili importanța stocului depozitat, precum și amplasarea acestuia, companiile aeriene, inclusiv cele care intră doar parțial sub incidența Regulamentului nr. 261/2004, pot avea în vedere uzanțele din lumea aviației?
- 10) Pentru a răspunde la întrebarea dacă au fost luate toate măsurile posibile pentru a limita întârzierea survenită ca urmare a problemelor tehnice care au incidență asupra deficiențelor care pot afecta siguranța zborului, instanța trebuie să țină cont de împrejurările care agravează urmările unei întârzieri, cum ar fi în speță împrejurarea că, înainte de a se întoarce la aeroportul de origine, aeronava afectată de problemele tehnice trebuie să facă escală în mai multe aeroporturi, situație care poate cauza o pierdere de timp?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la admisibilitate

- 19 Guvernul francez contestă admisibilitatea cererii de decizie preliminară pentru motivul că, în conformitate cu articolul 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, acesta nu este aplicabil în litigiul principal, în măsura în care dreptul ecuadorian prevede deja un regim de compensare și de asistență pentru pasagerii aeriene victime ale unui refuz de îmbarcare, ale unei anulări sau ale unei întârzieri a zborului, de care doamna van der Lans poate să beneficieze.
- 20 În temeiul unei jurisprudențe constante a Curții, Curtea poate refuza să se pronunțe asupra unei întrebări preliminare adresate de o instanță națională, în special, numai dacă este evident că dispoziția din dreptul Uniunii supusă interpretării Curții nu este aplicabilă (Hotărârea Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, punctul 19 și jurisprudența citată).
- 21 În această privință, din cuprinsul articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004 reiese că acesta din urmă se aplică pasagerilor care pleacă dintr-o țară terță către un stat membru, cu condiția ca, pe de o parte, operatorul de transport aerian al zborului respectiv să fie un operator de transport al Uniunii Europene și, pe de altă parte, ca pasagerii în cauză să nu fi primit indemnizații sau compensații și să nu fi beneficiat de asistență în țara terță respectivă.
- 22 În ceea ce privește prima dintre aceste condiții, este cert că KLM est un operator de transport al Uniunii.
- 23 În ceea ce privește cea de a doua dintre aceste condiții, este necesar să se arate că există o divergență între diferitele versiuni lingvistice ale articolului 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004. Astfel, anumite versiuni, în special cele din limbile cehă, germană, engleză, italiană și neerlandeză, utilizează cuvintele „obdrželi”, „erhalten”, „received”, „ricevuto” și, respectiv, „ontvangen”.

Astfel, acestea ar putea fi interpretate ca neexcluzând aplicarea acestui regulament decât în cazul în care pasagerii în cauză au obținut efectiv indemnizații sau compensații și asistență în țara terță în cauză.

- 24 În schimb, alte versiuni lingvistice, precum, în special, cele din limba spaniolă („disfruten de”), franceză („bénéficient”) și română („beneficiat de”) sugerează mai degrabă că aplicarea Regulamentului nr. 261/2004 este exclusă de la bun început în cazul în care pasagerii în cauză beneficiază de un drept la indemnizații sau compensații și la asistență în această țară terță, indiferent dacă le-au obținut sau nu le-au obținut în mod efectiv.
- 25 Or, necesitatea unei interpretări uniforme a unei dispoziții a dreptului Uniunii impune ca, în caz de neconcordanță între diferitele versiuni lingvistice ale acesteia, dispoziția în cauză să fie interpretată în funcție de contextul și de finalitatea reglementării din care face parte (a se vedea în acest sens Hotărârea DR și TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, punctul 45, precum și Hotărârea Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, punctul 40).
- 26 În această privință, este suficient să se amintească faptul că, astfel cum reiese clar din considerentele (1) și (2) ale Regulamentului nr. 261/2004, acesta urmărește asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor (a se vedea Hotărârea IATA și ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 69, precum și Hotărârea Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, punctul 35).
- 27 Or, deși articolul 3 alineatul (1) litera (b) din Regulamentul nr. 261/2004, interpretat din perspectiva acestui obiectiv, nu impune, desigur, să se demonstreze că pasagerul în cauză a obținut efectiv indemnizații sau compensații și asistență într-o țară terță, simpla posibilitate de a beneficia de acestea nu poate justifica, în sine, ca regulamentul menționat să nu îi fie aplicabil acestui pasager.
- 28 Astfel, nu se poate admite ca un pasager să poată fi privat de protecția acordată prin Regulamentul nr. 261/2004 doar în ipoteza în care acesta este susceptibil să beneficieze de o anumită compensație într-o țară terță, fără a se stabili dacă această compensație răspunde finalității celei garantate prin acest regulament și dacă condițiile cărora le este supus beneficiul acesteia, precum și diferitele modalități ale punerii sale în aplicare sunt echivalente cu cele prevăzute în regulamentul menționat.
- 29 Or, dosarul adresat Curții nu permite să se determine nici dacă finalitatea compensațiilor prevăzute de dreptul țării terțe în cauză răspunde celei a compensației garantate prin Regulamentul nr. 261/2004, nici dacă condițiile cărora le este supus beneficiul unor asemenea compensații, precum și diferitele modalități ale punerii lor în aplicare sunt echivalente cu cele prevăzute în acest regulament. Este de competența instanței de trimitere să verifice dacă aceasta era situația.
- 30 În aceste condiții, nu este exclus ca dispoziția a cărei interpretare se solicită să fie aplicabilă în speță.
- 31 Prin urmare, este necesar să se considere că cererea de decizie preliminară este admisibilă.

Cu privire la fond

- 32 Cu titlu introductiv, trebuie amintit că, potrivit unei jurisprudențe constante, în cadrul procedurii de cooperare dintre instanțele naționale și Curte prevăzute la articolul 267 TFUE, este de competența acesteia din urmă să ofere instanței naționale un răspuns util, care să îi permită să soluționeze litigiul cu care este sesizată. Din această perspectivă, Curtea trebuie, dacă este cazul, să reformuleze întrebările care îi sunt adresate (a se vedea printre altele Hotărârea Le Rayon d’Or, C-151/13, EU:C:2014:185, punctul 25 și jurisprudența citată).

- 33 Ținând seama de această jurisprudență, se impune să se înțeleagă ansamblul celor zece întrebări adresate de instanța de trimitere ca urmărind să se stabilească, în esență, dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o problemă tehnică precum cea în discuție în litigiul principal, care a survenit inopinat, care nu poate fi imputată unei întrețineri deficitare și nici nu a fost descoperită în timpul unei operațiuni obișnuite de întreținere, intră în sfera noțiunii „împrejurări excepționale”, în sensul acestei dispoziții, și, în cazul unui răspuns afirmativ, care sunt măsurile rezonabile pe care operatorul de transport aerian trebuie să le ia pentru a le face față.
- 34 În această privință, este necesar să se arate în primul rând că, în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 din acest regulament 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.
- 35 Se impune, în continuare, să se amintească faptul că Curtea a precizat că, întrucât constituie o derogare de la principiul dreptului la compensare pentru pasageri, acest articol 5 alineatul (3) trebuie interpretat în mod strict (Hotărârea Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 20).
- 36 În sfârșit, în ceea ce privește, mai concret, problemele tehnice întâmpinate de o aeronavă, din jurisprudența Curții rezultă că asemenea probleme pot fi incluse printre deficiențele neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și care pot intra în sfera unor astfel de împrejurări. Cu toate acestea, este cert că împrejurările circumscrise survenirii acestor probleme nu pot fi considerate „excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 decât dacă se raportează la un eveniment care, ca și cele enumerate la considerentul (14) al acestui regulament, nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale (a se vedea în acest sens Hotărârea Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 23).
- 37 Or, întrucât în funcționarea aeronavelor intervin inevitabil probleme tehnice, operatorii de transport aerian se confruntă în mod obișnuit, în cadrul activității lor, cu asemenea probleme. În această privință, problemele tehnice descoperite cu ocazia lucrărilor de întreținere a aeronavei sau din cauza deficiențelor în cadrul acestor lucrări nu pot constitui, prin ele însele, „împrejurări excepționale” prevăzute la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 (a se vedea în acest sens Hotărârea Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctele 24 și 25).
- 38 În aceste condiții, anumite probleme tehnice pot intra în sfera acestor împrejurări excepționale. Aceasta ar fi situația de exemplu în cazul în care constructorul aparatelor care alcătuiesc flota operatorului de transport aerian vizat sau o autoritate competentă ar comunica, atunci când aceste aparate sunt deja în uz, că sunt afectate de un viciu ascuns de fabricație care aduce atingere siguranței zborurilor. Situația ar fi aceeași în cazul prejudiciilor produse de acte de sabotaj sau de terorism (a se vedea în acest sens Hotărârea Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 26).
- 39 În speță, KLM precizează, ceea ce este însă de competența instanței de trimitere să verifice, că problema tehnică în discuție în litigiul principal constă într-o pană de motor la aparatul în cauză ca urmare a defectuoșității unora dintre componentele sale, care nu au depășit durata de viață medie și pentru care producătorul nu a furnizat indicații privind defecțiunile care pot surveni în cazul în care acestea ar atinge o anumită durată de viață.
- 40 În această privință, rezultă, mai întâi, astfel cum reiese din cuprinsul punctului precedent din prezenta hotărâre, că o asemenea problemă tehnică nu vizează decât o anumită aeronavă. Pe de altă parte, din dosarul de care dispune Curtea nu rezultă nicidecum că constructorul aparatelor care alcătuiesc flota operatorului de transport aerian vizat sau o autoritate competentă a comunicat că nu numai această anumită aeronavă, în particular, ci și alte aeronave din această flotă au fost afectate de un viciu ascuns

de fabricație care aduce atingere siguranței zborurilor, ceea ce este, în orice caz, de competența instanței de trimitere să verifice. Dacă aceasta era situația, ipoteza jurisprudențială evocată la punctul 38 din prezenta hotărâre nu ar fi aplicabilă în speță.

- 41 În continuare, este necesar să se arate, pe de o parte, că o pană precum cea în discuție în litigiul principal, provocată de defectarea prematură a anumitor componente ale unei aeronave, constituie, desigur, un eveniment inopinat. În aceste condiții, o asemenea pană este legată în mod intrinsec de sistemul de funcționare foarte complex al aparatului, acesta fiind exploatat de operatorul de transport aerian în condiții, în special meteorologice, adesea dificile, chiar extreme, subînțelegându-se, pe de altă parte, că nicio componentă a unei aeronave nu este inalterabilă.
- 42 În consecință, se impune să se considere că, în cadrul activității unui operator de transport aerian, acest eveniment inopinat est inerent exercitării normale a activităților operatorului de transport aerian, acest operator de transport confruntându-se în mod obișnuit cu acest tip de probleme tehnice neprevăzute.
- 43 Pe de altă parte, prevenirea unei asemenea pene sau repararea ocazionată de aceasta, inclusiv înlocuirea unei componente defectate în mod prematur, nu scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian în cauză, întrucât acestuia din urmă îi revine sarcina de a asigura întreținerea și buna funcționare a aeronavelor pe care le exploatează în cadrul activităților sale economice.
- 44 În consecință, o problemă tehnică precum cea în discuție în litigiul principal nu poate intra în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.
- 45 În sfârșit, se impune să se precizeze că, chiar dacă, potrivit împrejurărilor, un operator de transport aerian apreciază că poate invoca culpa producătorului anumitor componente defecte, obiectivul primar al Regulamentului nr. 261/2004, care urmărește asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor, precum și interpretarea strictă căreia trebuie să îi fie supus articolul 5 alineatul (3) din acest regulament se opun ca acest operator de transport aerian să poată justifica eventualul său refuz de a-i despăgubi pe pasagerii care au suferit neplăceri grave invocând în acest sens existența unei „împrejurări excepționale”.
- 46 În această privință, trebuie amintit că obligațiile prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004 se achită fără a se aduce atingere dreptului operatorului de transport menționat 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 același operator de transport ca urmare a acestor obligații (Hotărârea Sturgeon și alții, C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 68 și jurisprudența citată).
- 47 Or, nu se poate exclude de la bun început că articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004 poate fi invocat și aplicat unui producător culpabil pentru a atenua sau chiar a înlătura sarcina financiară suportată de un operator de transport aerian ca urmare a obligațiilor care îi revin în temeiul acestui regulament.
- 48 În măsura în care o problemă tehnică precum cea în discuție în litigiul principal nu intră în sfera noțiunii „împrejurare excepțională”, nu este necesară pronunțarea, în temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, asupra măsurilor rezonabile pe care operatorul de transport aerian ar fi trebuit să le ia pentru a-i face față.
- 49 Având în vedere ansamblul considerațiilor care precedă, se impune să se răspundă la întrebările adresate că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o problemă tehnică precum cea în discuție în litigiul principal, care a survenit inopinat, care nu poate fi imputată unei întrețineri deficitare și nici nu a fost descoperită în timpul unei operațiuni obișnuite de întreținere, nu intră în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții.

Cu privire la cheltuielile de judecată

- 50 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 noua) declară:

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 trebuie interpretat în sensul că o problemă tehnică precum cea în discuție în litigiul principal, care a survenit inopinat, care nu poate fi imputată unei întrețineri deficitare și nici nu a fost descoperită în timpul unei operațiuni obișnuite de întreținere, nu intră în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții.

Semnături