



Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
YVES BOT
prezentate la 28 iulie 2016¹

Cauza C-315/15

**Marcela Pešková,
Jiří Peška
împotriva
Travel Service a.s.**

[cerere de decizie preliminară formulată de Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul Districtual Praga 6, Republica Cehă)]

„Trimitere preliminară — Transporturi aeriene — Compensarea pasagerilor în cazul anulării sau întârzierii prelungite a unui zbor — Întindere — Exonerare de obligația de a plăti compensații — Coliziunea unei păsări cu o aeronavă — Noțiunile «eveniment», în sensul jurisprudenței Curții, și «împrejurare excepțională», în sensul Regulamentului (CE) nr. 261/2004 — Noțiunea «măsură rezonabilă» — Eveniment inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian”

1. În prezenta cauză, Curtea este chemată să stabilească în esență dacă coliziunea unei păsări cu o aeronavă, având ca efect generarea, pentru aceasta din urmă, a unei întârzieri de peste trei ore la sosire, constituie o „împrejurare excepțională”, în sensul Regulamentului (CE) nr. 261/2004², exonerând astfel operatorul efectiv de transport aerian de obligația sa de a plăti compensații pasagerilor pentru această întârziere.

2. În prezentele concluzii, vom explica motivele pentru care considerăm că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o coliziune a unei păsări cu o aeronavă, care a avut drept consecință întârzierea cu peste trei ore în raport cu ora de sosire prevăzută inițial, nu este o „împrejurare excepțională”, în sensul acestei dispoziții, și nu poate exonera, așadar, operatorul efectiv de transport aerian de obligația sa de a plăti compensații.

1 — Limba originală: franceza.

2 — Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218, rectificare în JO L 94, p. 17).

I – Cadrul juridic

3. Considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004 are următorul cuprins:

„În conformitate cu Convenția de la Montreal^[3], obligațiile care revin operatorilor efectivi 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 efectiv de transport aerian.”

4. Articolul 5 alineatul (3) din acest regulament are următorul cuprins:

„Operatorul efectiv de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7, în cazul în care poate face dovada că anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.”

5. În temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (a) din regulamentul menționat, atunci când se face trimitere la acest articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de 250 de euro pentru toate zborurile de 1 500 de kilometri sau mai puțin.

6. În sfârșit, articolul 13 din Regulamentul nr. 261/2004 prevede următoarele:

„În cazul în care un operator efectiv 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 efectiv de transport aerian de a solicita o rambursare de la un operator de turism sau de la o altă persoană cu care operatorul efectiv 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 operator de turism sau al unei părți terțe, alta decât pasagerul, cu care operatorul efectiv de transport aerian a încheiat un contract, de a solicita o rambursare sau reparații operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu legislația aplicabilă în materie.”

II – Situația de fapt din litigiul principal

7. La 10 august 2013, doamna Marcela Pešková și domnul Jiří Peška au efectuat un zbor operat de Travel Service a.s. (denumită în continuare „pârâta din litigiul principal”) cu plecarea din Burgas (Bulgaria) și cu destinația Ostrava (Republica Cehă).

8. Circuitul planificat pentru acest zbor era următorul: Praga (Republica Cehă) – Burgas – Brno (Republica Cehă) – Burgas – Ostrava. Pe parcursul secțiunii Praga – Burgas, a fost identificată o problemă tehnică cu mecanismul de schimbare a sensului de mișcare, a cărui reparație a durat o oră și 45 de minute. Pârâta din litigiul principal susține că, în timpul aterizării la Brno, aeronava a intrat în coliziune cu o pasăre și, prin urmare, a fost supusă verificărilor de către un tehnician care lucrează pentru pârâta din litigiul principal și care a sosit din Slaný (Republica Cehă). Obvodní soud pro Prahu

3 — Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montreal la 28 mai 1999, semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO 2001, L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112).

6 (Tribunalul Districtual Praga 6, Republica Cehă) precizează că un control fusese deja efectuat de o altă societate. Totuși, proprietarul aeronavei, Sunwing, refuzase autorizarea acesteia. În consecință, tehnicianul pârâtei din litigiul principal a controlat din nou punctul de impact, control care nu a evidențiat nimic.

9. Întrucât problema tehnică cu mecanismul de schimbare a sensului de mișcare și coliziunea aeronavei cu o pasăre au condus la o întârziere de 5 ore și 20 de minute la sosirea la Ostrava, doamna Pešková și domnul Peška au solicitat fiecare pârâtei din litigiul principal, printr-o cerere introductivă primită de instanța de trimitere la 26 noiembrie 2013, plata sumei de 250 de euro drept compensație în temeiul articolului 7 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004.

10. Prin hotărârea din 22 mai 2014, Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul Districtual Praga 6) a admis cererea lor pentru motivul că aceste două evenimente au contribuit la întârziere și nu puteau fi calificate drept „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din acest regulament. Potrivit instanței de trimitere, este evident că pârâta din litigiul principal este competentă pe deplin să stabilească metoda prin care, în calitate de operator de transport aerian, soluționează din punct de vedere administrativ problemele tehnice de tipul „punere în funcțiune” a unei aeronave în urma coliziunii cu o pasăre. Aceasta a arătat de asemenea că pârâta din litigiul principal nu a demonstrat că a făcut tot posibilul să se asigure că zborul nu are întârziere, întrucât aceasta se limitase să declare că după coliziunea unei păsări cu aeronava „a fost necesar” să aștepte sosirea unui tehnician autorizat.

11. Pârâta din litigiul principal a declarat apel împotriva acestei decizii la 2 iulie 2014. Acest apel a fost respins prin ordonanța din 17 iulie 2014 a Městský soud v Praze (Curtea Municipală din Praga, Republica Cehă) pentru motivul că nu era admisibil, având în vedere că, prin decizia menționată, se statuase cu privire la două pretenții distincte, niciuna dintre acestea nedepășind 10 000 de coroane cehe (CZK) (aproximativ 365 de euro).

12. În consecință, pârâta din litigiul principal a introdus o acțiune la Ústavní soud (Curtea Constituțională, Republica Cehă) împotriva hotărârii pronunțate la 22 mai 2014 de Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul Districtual Praga 6). Prin hotărârea din 20 noiembrie 2014, Ústavní soud (Curtea Constituțională) a anulat hotărârea din 22 mai 2014 pentru motivul că aceasta încălca dreptul fundamental al pârâtei din litigiul principal la un proces echitabil și dreptul fundamental la judecarea cauzei de către instanța stabilită de lege, dat fiind că Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul Districtual Praga 6), în calitate de instanță de ultim grad, era obligat să adreseze Curții o întrebare preliminară în temeiul articolului 267 TFUE. Ústavní soud (Curtea Constituțională) a observat de asemenea că Curtea nu a dat, până în prezent, o interpretare completă a Regulamentului nr. 261/2004 cu privire la natura responsabilității în urma coliziunii unei aeronave cu o pasăre, coroborată cu alte evenimente de altă natură, în speță evenimente tehnice. Pe de altă parte, în opinia acesteia, nu ar reieși în mod clar din jurisprudența Curții și nici din acest regulament că asemenea împrejurări pot fi considerate ca fiind „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din regulamentul menționat.

13. Prin urmare, în acest context, Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul Districtual Praga 6) a decis să sezeze Curtea cu o trimitere preliminară.

III – Întrebările preliminare

14. Având îndoieli în ceea ce privește interpretarea care trebuie dată Regulamentului nr. 261/2004, Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul Districtual Praga 6) 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 Regulamentului [...] 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 [R]egulamentului [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 [R]egulamentului [nr. 261/2004] 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?
- 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 [R]egulamentului [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 [R]egulament[ul 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?”

IV – Analiza noastră

A – *Observații introductive*

15. Examinarea cauzei supuse Curții ne determină să ne punem, din motive de claritate, următoarea întrebare.

16. În materie de compensare a pasagerilor în eventualitatea întârzierii în transportul aerian, jurisprudența Curții prezintă, în opinia noastră, dubla caracteristică, pe de o parte, de a fi precisă și, pe de altă parte, de a proteja pasagerii. Citind anumite dezvoltări ale observațiilor scrise supuse Curții, dintre care unele evocă în special – chiar dacă numai în legătură cu repararea unui prejudiciu

eventual – „costuri de nesuportat”, nu ne putem împiedica să ne întrebăm dacă schimbarea orientării jurisprudențiale, deoarece, după părerea noastră, despre aceasta este vorba, solicitată de părți nu provine din faptul că jurisprudența actuală este considerată ca determinând o sarcină financiară excesivă pentru companiile aeriene.

17. Putem înțelege aceasta. Dar, dacă aceasta este într-adevăr realitatea, soluția adaptată pentru a corecta acest efect eventual excesiv trece, în opinia noastră, printr-o modificare legislativă, iar nu printr-o adaptare a jurisprudenței care, pe de o parte, ar face Curtea să joace un rol care nu ni se pare tocmai rolul său și, pe de altă parte, riscă să perturbe liniile totuși deja trasate cu precizie. Curtea le-a trasat de altfel prin utilizarea metodei normale de interpretare și în funcție de termenii folosiți și de motivele expuse de legiuitorul Uniunii.

18. Astfel cum vom avea ocazia de a reveni asupra acestui aspect în cursul prezentării raționamentului nostru, voința de a refuza luarea în considerare a analogiei totuși prezente între mai multe situații cu prețul distincțiilor semantice, care nu vedem ce principiu juridic impune să se aplice, înseamnă, în realitate, să se trimită la o cazuistică ce are ca rezultat fie să facă din Curte, instanță supremă a Uniunii, o instanță de fond, fie să abandoneze soluția în mâinile instanței naționale, cu toate riscurile de divergențe care rezultă.

19. Ni se pare că este aici un risc de imprecizie și, așadar, de insecuritate juridică.

20. Prin urmare, soluția logică și conformă cu funcționarea normală a instituțiilor în raport cu competențele lor respective ar consta, în opinia noastră, în adoptarea unei soluții legislative care să corecteze un text a cărui redactare inițială a generat consecințe pe care legiuitorul Uniunii apreciază că nu trebuie să le mențină.

B – Cu privire la întrebările preliminare

21. Prin intermediul primei întrebări, instanța de trimitere urmărește să afle în esență dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o coliziune a unei păsări cu o aeronavă, care are drept consecință o întârziere mai mare de trei ore în raport cu ora de sosire prevăzută inițial, trebuie considerată o „împrejurare excepțională”, în sensul acestei dispoziții, exonerând astfel operatorul de transport aerian de obligația sa de a plăti o compensație pasagerilor aerieni.

22. Reamintim că, în temeiul articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, operatorul efectiv de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 din regulamentul menționat, 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.

23. 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 strict⁴.

24. Pe de altă parte, împrejurările care însoțesc survenirea unui eveniment nu pot fi considerate „excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) menționat decât dacă se raportează la un eveniment care, ca și cele enumerate în considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004, nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și depășește limitele controlului efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale⁵.

4 — Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 35 și jurisprudența citată).

5 — A se vedea Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 36 și jurisprudența citată).

25. În această privință, reiese din observațiile prezentate Curții în prezenta cauză că există o anumită confuzie între aceste două condiții. Astfel, am putut citi că, întrucât un eveniment nu ar fi previzibil și ar depăși limitele controlului efectiv al operatorului de transport aerian, acesta ar trebui calificat în mod automat drept „împrejurare excepțională”, în sensul Regulamentului nr. 261/2004.

26. Or, condițiile enumerate de Curte în jurisprudența menționată mai sus sunt condiții cumulative. Astfel, un eveniment constituie o împrejurare excepțională atunci când, pe de o parte, nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian și atunci când, pe de altă parte, data fiind natura sau originea sa, depășește limitele controlului efectiv al acestuia din urmă.

27. În consecință, lipsa uneia dintre aceste condiții împiedică calificarea evenimentului drept „împrejurare excepțională”. Aceasta este situația și pentru coliziunea dintre o pasăre și o aeronavă. Astfel, deși, prin natura sau originea sa, aceasta depășește limitele controlului efectiv al operatorului de transport aerian, aceasta nu poate fi, în schimb, considerată ca nefiind inerentă exercitării normale a activității sale.

28. Pericolul prezentat de animale în activitatea operatorului de transport aerian este un fenomen bine cunoscut și perfect înțeles de actorii implicați. Astfel, încă din stadiul fabricării aeronavei, părțile acesteia care sunt cele mai sensibile la impactul cu o pasăre – și anume în special motorul și parbrizul cockpit-ului – fac obiectul unor teste pentru ca avionul să poată obține certificatul de navigabilitate care îi permite să zboare⁶. Astfel, pentru a testa rezistența aeronavei în urma unei coliziuni cu păsări, constructorii de aeronave utilizează frecvent „proiectile cu pui” care lansează cadavre de păsări cu viteză la care aeronava zboară în altitudinea la care se întâmplă frecvent să întâlnească astfel de păsări, și anume la decolare și la aterizare. Astfel, structura aeronavei trebuie să poată suporta impactul cu păsări de diferite dimensiuni în funcție de modelul aeronavei și de cel al motorului⁷.

29. Constructorii aerieni nu sunt singurii care trebuie să țină seama de pericolul prezentat de animale. Astfel, în majoritatea aeroporturilor, sunt utilizate diferite metode pentru a asigura înlăturarea păsărilor și a altor animale din preajma pistelor, precum lansările de rachete explozive, proiectorul laser sau chiar imitarea strigătelor de ajutor. De asemenea, pentru a reduce nivelul de atractivitate a unei zone situate în apropierea unui aeroport, pot fi luate măsuri specifice, precum secarea mlaștinilor sau interzicerea culturilor prea atractive pentru păsări⁸.

30. Este de asemenea cunoscut că anumite perioade sunt mai favorabile decât altele coliziunii cu păsări, sezoanele cele mai periculoase fiind perioadele de migrație și perioada de zbor a păsărilor tinere care nu sunt obișnuite cu aeronavele, iar momentele zilei cele mai periculoase fiind zorile și apusul⁹.

6 — A se vedea Decizia nr. 2003/9/RM a Agenției Europene de Siguranță a Aviației (AES) din 24 octombrie 2003, la următoarea adresă de internet: https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf

7 — A se vedea p. 60 și următoarele din această decizie.

8 — A se vedea nota de informare tehnică a Direcției generale a aviației civile din martie 2007 la următoarea adresă de internet: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/peril_animalier.pdf

9 — *Idem*.

31. Coliziunea uneia sau a mai multor păsări cu o aeronavă reprezintă așadar un fenomen curent și cunoscut de diferiții actori economici care operează în transporturile aeriene. Conform unui studiu american privind pericolul prezentat de animale care datează din anul 2011, 99 411 coliziuni ale unui animal cu un avion au fost raportate de la crearea bazei de date a Federal Aviation Administration (FAA) în anul 1990. În majoritatea copleșitoare a cazurilor – și anume 97,4 % –, era vorba despre o coliziune care implică o pasăre¹⁰. În Franța, aproximativ 700 de coliziuni ale unor păsări cu o aeronavă sunt înregistrate în fiecare an¹¹.

32. Piloții înșiși joacă un rol important în gestionarea pericolului prezentat de animale, fie înainte, fie în timpul sau după zbor. Astfel, înaintea zborului, piloții iau cunoștință în special de informațiile disponibile cu privire la prezența sau absența unor păsări în preajma aeroportului de plecare sau de destinație prin intermediul mesajelor publicate de agențiile guvernamentale de control al navigației aeriene¹². În cazul în care riscul există, piloții pot solicita o intervenție pentru alungarea păsărilor. În timpul rulării, piloții trebuie să observe de asemenea cu atenție pista pentru a detecta orice prezență a unor păsări și, dacă este cazul, pentru a o semnaliza. În sfârșit, orice impact cu păsări trebuie să facă obiectul unui proces-verbal¹³.

33. Prin urmare, se impune constatarea că coliziunea unei păsări cu o aeronavă nu este nicidecum un eveniment care este „ieșit din comun”¹⁴, ci dimpotrivă. Frecvența acestui gen de coliziune, luarea sa în considerare la proiectarea aeronavei, în gestionarea aeroporturilor, precum și în diferitele faze de zbor demonstrează suficient, în opinia noastră, că un asemenea eveniment este cu totul inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian. Un raționament contrar ar determina calificarea juridică drept „exceptional” a unui eveniment care este perfect obișnuit.

34. Riscul este cert, cunoscut, luat în considerare și prezent din momentul în care avionul decolează sau aterizează, și anume este indisolubil de activitatea aeronautică însăși. Ni se pare clar, în fond, că nimic nu contestă în mod serios această caracteristică.

35. Scopul urmărit este, în realitate, acela de a transfera asupra pasagerului neplăcerea rezultată din realizarea acestui risc.

36. Pentru a atinge acest rezultat, este necesar ca, astfel cum subliniem în observațiile noastre introductive, Curtea să revină asupra jurisprudenței sale, astfel cum a fost consacrată în Hotărârea din 17 septembrie 2015, *van der Lans* (C-257/14, EU:C:2015:618). Or, există, în opinia noastră, o analogie de netăgăduit între cele două situații avute în vedere, chiar dacă părțile o contestă.

37. Astfel, nu vedem niciun motiv care ne-ar împinge să adoptăm un raționament diferit de cel adoptat de Curte în această hotărâre. Aceasta a arătat că o pană provocată de defectarea prematură a anumitor componente ale unei aeronave, constituie, desigur, un eveniment inopinat. Totuși, a adăugat aceasta, 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, având în vedere, pe de altă parte, că nicio componentă a unei aeronave nu este

10 — A se vedea sinteza Airport Cooperative Research Program (ACRP), intitulată „Bird harassment, repellent, and deterrent techniques for use on and near airports”, disponibilă la următoarea adresă de internet: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_syn_023.pdf

11 — A se vedea statisticile Serviciului Tehnic al Aviației Civile la următoarea adresă de internet: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/picaweb.php

12 — Aceste mesaje sunt denumite Notice to Airmen (NOTAM).

13 — A se vedea următoarea adresă de internet: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/prevention.php

14 — A se vedea Hotărârea din 31 ianuarie 2013, *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 29).

inalterabilă¹⁵. Curtea a concluzionat că, în cadrul activității unui operator de transport aerian, acest eveniment inopinat este inerent exercitării normale a activităților operatorului de transport aerian, acest operator de transport confruntându-se în mod obișnuit cu acest tip de probleme tehnice neprevăzute¹⁶.

38. S-a susținut în ședință că un eveniment precum cel al unei pane provocate de defectarea prematură a unei componente a unei aeronave și un eveniment precum coliziunea unui avion cu o pasăre nu puteau fi comparate, întrucât primul ar fi o cauză endogenă, iar al doilea o cauză exogenă, și anume, mai clar, în funcție de cum cauza este internă sau externă aeronavei. Ne întrebăm însă pe ce temei juridic am putea să deducem din acest unic element consecințe atât de diametral opuse care aduc o atingere atât de puternică protecției consumatorului.

39. Acest argument care face ca aplicarea unui principiu juridic să depindă de aspectul dacă riscul este situat în interiorul structurii aeronavei sau în exteriorul acesteia nu schimbă cu nimic natura juridică a evenimentului. Indiferent dacă acest risc se situează în interiorul sau în exteriorul carlingii, singura caracteristică utilă în raport cu jurisprudența Curții este aspectul dacă este sau nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian, ceea ce credem că am demonstrat.

40. Altfel spus, reținerea acestui criteriu propus de părți ar însemna să se opereze un reviriment al unei jurisprudențe consacrate prin substituirea unui criteriu juridic cu un alt criteriu pur material care îl anulează pe primul. În interiorul sau în exteriorul aeronavei, riscul rămâne inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian.

41. Vedem avantajul, de altfel în realitate necontestat de părți, care ar rezulta pentru companiile aeriene, precum și dezavantajul corelativ pe care l-ar suferi consumatorii. Acesta este motivul, dacă există o necesitate de a pune în balanță economică aceste diferite interese printr-o modificare a dreptului, pentru care credem că revine numai legiuitorului Uniunii competența de a proceda la aceasta.

42. De asemenea, în ședință, s-a făcut aluzie la situații de întârziere cauzate de condiții meteorologice gravissime care ar justifica, în acest caz, să fie calificate drept „împrejurări excepționale”. Ni se pare însă cu totul excesiv să se asimileze întâlnirea unei aeronave cu o pasăre în cursul fazei de decolare sau de aterizare cu un eveniment de natura celui invocat în ședință.

43. Nu ar putea fi altfel decât dacă zborul unor păsări în număr mare ar împiedica temporar o aeronavă să decoleze sau i-ar impune să aterizeze pe un aeroport alternativ. Numai această situație, în acest caz, ni se pare comparabilă, în temeiul unui raționament analog, cu cea creată de împrejurări meteorologice excepționale.

44. În consecință, considerăm că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o coliziune a unei păsări cu un avion, care are drept consecință întârzierea cu peste trei ore în raport cu ora de sosire prevăzută inițial, nu este o „împrejurare excepțională”, în sensul acestei dispoziții, și, prin urmare, nu poate exonera operatorul de transport aerian de obligația sa de a plăti compensații.

45. Precizăm în plus că, potrivit articolului 13 din acest regulament, operatorul de transport aerian, atunci când plătește o compensație, poate pretinde compensații de la orice persoană, inclusiv părți terțe, în conformitate cu dreptul intern aplicabil. În consecință, o asemenea reparație poate atenua sau chiar înlătura sarcina financiară suportată de același operator de transport ca urmare a obligațiilor sale

15 — Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 41).

16 — Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 42).

care decurg din regulamentul menționat¹⁷. Astfel, în cazul în care operatorul efectiv de transport aerian ar considera printre altele că ținea de responsabilitatea gestionarului aeroportului să ia măsuri suficiente pentru a alunga păsările și că nu aceasta a fost situația în opinia sa, acesta ar putea introduce, în consecință, o acțiune în despăgubire.

46. Având în vedere răspunsul dat la prima întrebare, nu este necesar, în opinia noastră, să se răspundă la a doua, la a treia și la a patra întrebare.

47. Prin intermediul celei de a cincea întrebări, instanța de trimitere urmărește să afle, în realitate, cum trebuie interpretate cele două evenimente care au cauzat o întârziere de 5 ore și 20 de minute la sosire în raport cu dreptul la plata unei compensații de care beneficiază pasagerii aerieni ai zborului întârziat potrivit Regulamentului nr. 261/2004.

48. Reiese din situația de fapt din litigiul principal, astfel cum a fost prezentată de instanța de trimitere, că întârzierea ocazionată de problema tehnică se ridică la o oră și 45 de minute. În urma coliziunii unei păsări cu o aeronavă, întârzierea cumulată a acestor două evenimente se ridică la 5 ore și 20 de minute. În consecință, această coliziune a provocat o întârziere de 3 ore și 35 de minute. Or, întrucât, astfel cum am examinat anterior, coliziunea unei păsări cu o aeronavă nu constituie o „împrejurare excepțională”, în sensul Regulamentului nr. 261/2004, simpla întârziere ocazionată de coliziunea unei păsări cu aeronava este suficientă pentru a constitui temeiul dreptului la plata unei compensații de care beneficiază pasagerii aerieni ai zborului în cauză. Prin urmare, nu este necesar, în opinia noastră, să se examineze cea de a cincea întrebare.

V – Concluzie

49. Având în vedere considerațiile care precedă, propunem Curții să răspundă Obvodní soud pro Prahu 6 (Tribunalul Districtual Praga 6, Republica Cehă) după cum urmează:

„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 coliziune a unei păsări cu o aeronavă, care are drept consecință întârzierea cu peste trei ore în raport cu ora de sosire prevăzută inițial, nu este o „împrejurare excepțională”, în sensul acestei dispoziții, și, prin urmare, nu poate exonera operatorul efectiv de transport aerian de obligația sa de a plăti o compensație pasagerilor.”

17 — A se vedea Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 46 și jurisprudența citată).