CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
EVGENI TANCHEV
prezentate la 22 noiembrie 2018 [1]

Cauza C-501/17

Germanwings GmbH
împotriva
Wolfgang Pauels

[cerere de decizie preliminară formulată de Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln, Germania)]

„Cerere de decizie preliminară – Transport aerian – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Compensarea pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor – Dreptul la compensație – Exonerare – Noțiunea «împrejurări excepționale» – Corp străin (FOD) – Deteriorarea anvelopei unei aeronave din cauza unui șurub aflat pe pista de decolare sau de aterizare”

1. În prezenta cerere de decizie preliminară, Curtea va trebui să analizeze în cele mai mici detalii noțiunea de „împrejurări excepționale”, în contextul compensării pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor. Aceasta întrucât, în prezenta cauză, deteriorarea anvelopei aeronavei a fost cauzată de un șurub aflat pe pista de decolare sau de aterizare folosită pentru zborul respectiv (în continuare „evenimentul în discuție”).

2. Cererea de decizie preliminară, prin intermediul căreia se solicită interpretarea articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 [2], a fost formulată de Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln, Germania), în contextul unui litigiu între domnul Wolfgang Pauels, pe de o parte, și Germanwings GmbH, un operator de zbor aerian, pe de altă parte, referitor la refuzul acesteia din urmă de a plăti o compensație acestui pasager care a suferit o întârziere semnificativă a zborului său.

3. Implicațiile economice ale prezentei cauze sunt considerabile. Potrivit datelor statistice furnizate Comisiei Europene de către UK Civil Aviation Authority (Autoritatea Aeronautică Civilă din Marea Britanie), apărările în care se invocă împrejurări excepționale reprezintă „aproximativ 30 % din numărul total de plângeri” și epuizează „peste 70 % din resursele autorităților naționale” [3]. Prin urmare, importanța noțiunii de împrejurări excepționale nu poate fi supraestimată [4].

1 Limba originală: engleza.

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 (denumit în continuare „Regulamentul nr. 261/2004”).

3 A se vedea Prassl, J., „Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence”, EuCML, 2016, p. 136. Autorul menționează de asemenea „încăpățânarea [excepțională] cu care companiile aeriene refuză să își îndeplinească integral obligațiile anterior chemării lor în justiție”.

4 Malenovsky, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU”, în *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Bobek, M. și Prassl, J. (editori), Hart, 2016, pp. 25 și 30.

I. Contextul juridic

4. Considerentele (1), (4), (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 prevăd următoarele:

„(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.

[…]

(4) Comunitatea ar trebui așadar să îmbunătățească standardele de protecție stabilite în acest regulament atât pentru consolidarea drepturilor pasagerilor, cât și pentru garantarea desfășurării activităților transportatorilor aerieni în condiții armonizate, pe o piață liberalizată.

[…]

(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 împrejurări excepționale 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.”

5. Sub titlul „Anularea zborului”, articolul 5 alineatele (1) și (3) din regulament prevede următoarele:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasagerilor în cauză trebuie:

[…]

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

(i) în cazul în care sunt informați despre această anulare cu cel puțin două săptămâni înainte de ora de plecare prevăzută;

(ii) în cazul în care sunt informați despre această anulare într-un termen cuprins între două săptămâni și șapte zile înainte de ora de plecare prevăzută și li se oferă o redirecționare care să le permită să plece cu cel mult două ore înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de patru ore după ora de sosire prevăzută;

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

[…]

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

6. Sub titlul „Dreptul la compensație", articolul 7 alineatul (1) litera (a) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede:

(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;

[…]"

7. Articolul 13 din regulament, intitulat „Dreptul la reparații", prevede următoarele:

„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, nici una 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 nici un 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, nici una 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."

II. Situația de fapt din litigiul principal și întrebările preliminare

8. Domnul Pauels a rezervat la Germanwings, pentru data de 28 august 2015, un loc pentru zborul de la Dublin la Düsseldorf. Zborul era prevăzut să sosească la Düsseldorf la ora locală 14.30.

9. Însă, cursa a sosit la Düsseldorf abia la ora locală 17.48, așadar, cu o întârziere de peste trei ore.

10. Germanwings se opune solicitării domnului Pauels de plată a unei compensații, susținând că în timpul pregătirilor de decolare pentru zborul care face obiectul litigiului s-a găsit un șurub în una dintre anvelopele avionului utilizat pentru efectuarea zborului. Șurubul ar fi pătruns în anvelopă pe pista de decolare din Düsseldorf sau pe pista de aterizare din Dublin a zborului precedent. Pentru acest motiv a trebuit să fie înlocuită anvelopa, ceea ce a determinat întârzierea zborului.

11. Germanwings consideră că evenimentul care a produs prejudiciul este o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, în temeiul căreia este exonerată de răspundere. Prin urmare, aceasta susține că nu este obligată la plata unei compensații.

12. Amtsgericht Köln (Tribunalul Districtual din Köln, Germania) a obligat Germanwings să plătească domnului Pauels, conform cererii acestuia, suma de 250 de euro plus dobânzi în cuantum de 5 % peste dobânda legală, începând cu data de 16 septembrie 2015 până la efectuarea plății.

13. Instanța menționată a considerat că este adevărată afirmația Germanwings – contestată de domnul Pauels – referitoare la cauza întârzierii prelungite la sosirea în Düsseldorf și în acest sens a arătat în esență că prin aceasta Germanwings nu este exonerată de obligația de a plăti o compensație, întrucât deteriorarea pe pista de decolare sau de aterizare a unei anvelope a avionului din cauza unui șurub este o împrejurare inerentă operațiunilor normale de zbor, care poate fi controlată. Acest lucru corespunde și viziunii legiuitorului german, astfel cum rezultă din dispozițiile legale aferente privind

controlul suprafeței de manevră. Gestiunea operațiunilor aeriene include nu numai operațiunile de zbor ale întreprinderii care execută zborul, în sens restrâns, precum decolarea, zborul și aterizarea, ci și toate serviciile aeroportuare prestate de terți și de care beneficiază compania aeriană, în lipsa cărora nu ar fi posibile operațiunile de zbor normale. Potrivit Amtsgericht Köln (Tribunalul Districtual din Köln), acest aspect a fost clarificat de Curtea de Justiție în Ordonanța din 14 noiembrie 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Germanwings a formulat apel împotriva deciziei Amtsgericht. Aceasta susține că instanța inferioară în grad extinde excesiv sfera aflată sub controlul Germanwings și ignoră că Curtea nu a statuat că toate serviciile prestate de un terț și de care beneficiază operatorul de transport aerian s-ar număra printre operațiunile de zbor ale acestuia.

15. Instanța de trimitere subliniază că în Ordonanța dată în cauza Siewert a fost vorba despre avarierea unei aeronave de o scară mobilă de îmbarcare, care a fost apropiată de aeronavă pentru urcarea pasagerilor, prin urmare, despre utilizarea unui prestator de servicii pentru executarea unui zbor concret pe care trebuia să îl efectueze operatorul de servicii de transport aerian. Sarcinile operatorului de servicii de transport aerian includ și sarcina de a face posibilă urcarea pasagerilor la zborul rezervat de aceștia. În această măsură, situația de fapt din speță nu este, prin însăși natura sa, similară în această privință. În prezenta cauză, avionul a fost avariat întâmplător, din cauza utilizării pistei de decolare și de aterizare, care sunt utilizate în aceeași măsură de toți operatorii de transport aerian. Ca urmare, această utilizare ține de traficul aerian general, iar nu de domeniul sarcinilor concrete ale operatorului de transport aerian. Nici curățarea pistelor de decolare și de aterizare nu intră în domeniul sarcinilor operatorului de transport aerian și, prin urmare, nici aceasta nu intră sub controlul Germanwings. Curățarea pistelor nu privește zborul individual al unui operator de transport aerian și nici accesul sau ieșirea în siguranță a pasagerilor la sau de la zborul rezervat, ci siguranța aeroporturilor și, prin aceasta, siguranța traficului aerian în general.

16. Germanwings susține de asemenea că nu poate fi de acord cu opinia primei instanțe nici pentru motivul că, potrivit acesteia, ar fi practic imposibil ca o împrejurare care împiedică efectuarea unui zbor programat să constituie o împrejurare „inerentă exercitării normale a activității operatorului de transport aerian”. Astfel ar deveni obsoletă cerința fundamentală care permite confirmarea unei împrejurări excepționale în cazul unei probleme tehnice, și anume că este vorba despre un incident „care nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză”.

17. În acest context, Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln) consideră că judecarea apelului depinde de aspectul dacă deteriorarea anvelopei unei aeronave din cauza unui șurub aflat pe pista de decolare sau de aterizare este o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Prin urmare, instanța a hotărât să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Deteriorarea anvelopei unei aeronave din cauza unui șurub aflat pe pista de decolare sau de aterizare (corp străin/FOD) este o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004?”

III. Procedura în fața Curții

18. Domnul Pauels, guvernele german și polonez, precum și Comisia au depus observații scrise. În ședința care a avut loc la 17 septembrie 2018, Germanwings și celelalte părți de mai sus (cu excepția guvernului polonez) au prezentat observații orale.

IV. Analiză

A. Prezentare succintă a observațiilor părților

19. În primul rând, referitor la *admisibilitate*, Comisia consideră că prezenta cerere de decizie preliminară poate ridica îndoieli în această privință. În ceea ce privește conținutul cererii preliminare, Comisia învederează că aceasta se referă la susțineri ale părților pe care instanța de trimitere le prezumă a fi corecte, iar nu la fapte stabilite. Comisia consideră că, dacă măsuri de cercetare judecătorească ulterioare vor repune în discuție faptele prezumate a fi corecte de către instanța de trimitere, atunci ar putea dispărea pertinența cererii de decizie preliminară. În orice caz, Comisia consideră că cererea preliminară este admisibilă.

20. Pe *fond*, domnul Pauels arată că deteriorarea aeronavei cauzată de un șurub aflat pe pista de decolare sau de aterizare nu reprezintă o împrejurare excepțională. El susține că un asemenea eveniment este inerent activității unui operator de transport aerian. Prezența pe pistă a unor corpuri străine este o situație care poate surveni zilnic, operatorii de transport aerian fiind conștienți de această problemă, iar curățarea pistei este una dintre sarcinile obișnuite ale administratorilor de aeroport. El adaugă că anvelopele aeronavelor, care sunt supuse unor presiuni extreme, sunt verificate cu regularitate în cadrul controalelor de rutină premergătoare decolării și trebuie înlocuite în mod regulat. Prin urmare, nu se poate considera că un eveniment precum cel în discuție în speță nu este inerent activității operatorului de transport aerian, măcar pentru faptul că noțiunea „împrejurare excepțională” este de strictă interpretare.

21. Dacă însă un astfel de eveniment ar trebui considerat ca nefiind inerent activității operatorului de transport aerian, ar trebui să se considere, potrivit naturii și originii sale, că este controlabil în mod efectiv, având în vedere că pistele sunt supuse în mod regulat inspecțiilor din partea administratorilor aeroporturilor.

22. Guvernele german și polonez, precum și Comisia consideră că deteriorarea anvelopei unei aeronave din cauza unui șurub aflat pe pista de decolare sau de aterizare constituie o „împrejurare excepțională”.

23. Potrivit guvernului german, prezența corpurilor străine pe piste este un risc pe care operatorul de transport aerian nu poate să îl evite și nu îl poate controla. Prezența corpurilor străine este determinată de cauze externe operatorului de transport aerian, care nu au nicio legătură cu desfășurarea zborului în discuție – spre deosebire de defectarea prematură a unor piese ale unei aeronave care se produce în pofida lucrărilor de mentenanță și care erau în discuție în cauzele Wallentin-Hermann [5] și van der Lans [6]. Faptul că operatorul de transport aerian se confruntă mai des cu situațiile în care o anvelopă este deteriorată din cauza unui corp străin aflat pe pistă nu este de natură a exclude calificarea sa drept împrejurare excepțională, având în vedere că frecvența evenimentelor nu a fost luată în considerare drept criteriu de diferențiere [7]. În plus, guvernul german insistă asupra lipsei comportamentului culpabil al administratorului aeroportului care ar putea fi reținut în sarcina operatorului de transport aerian în discuție. *In casu*, administratorul nu și-a încălcat obligațiile de mentenanță și operare. Dacă s-ar impune controale mai stricte decât cele care există în prezent, traficul aerian ar fi afectat în mod grav.

5 Hotărârea din 22 decembrie 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

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

7 Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

24. Guvernul polonez susține că deteriorările precum cea în discuție, care sunt cauzate ca urmare a neîndeplinirii de către un terț a obligațiilor care îi revin, nu se numără printre activitățile obișnuite ale unui operator de transport aerian. Având în vedere că nu poate să prevadă că administratorul aeroportului nu își va îndeplini obligațiile, operatorul de transport aerian nu trebuie să aibă în vedere riscul că aeronava sa ar putea suferi deteriorări din această cauză. În acest context, operatorul de transport aerian ar putea fi responsabil numai pentru efectuarea rapidă a reparațiilor la aeronava deteriorată.

25. Potrivit Comisiei, evenimentul în discuție nu este inerent exercitării normale a activității unui operator de transport aerian și scapă controlului acestuia. În această privință, evenimentul nu are o legătură intrinsecă cu funcționarea sistemului unei aeronave – spre deosebire în special de funcționarea scărilor mobile de îmbarcare. În acest sens, evenimentul este comparabil cu coliziunea aeronavei cu o pasăre, care nu poate fi nici ea controlată de operatorul de transport aerian. Absența controlului operatorului de transport aerian este confirmată și de faptul că securitatea și inspecția pistelor intră în sfera de responsabilitate a administratorilor aeroporturilor. În final, faptul că incidentul s-a produs la aterizarea sau la decolarea cursei anterioare nu este de natură să excludă calificarea acestuia drept „împrejurare excepțională” [8].

B. Apreciere

1. Considerații introductive

26. În opinia noastră, admisibilitatea cererii de decizie preliminară nu este o chestiune litigioasă în prezenta cauză, întrucât a fost ridicată numai de către Comisie [9] – în cadrul unor considerații de natură teoretică –, Comisia însăși considerând că cererea nu este, în orice caz, inadmisibilă. În primul rând, în contextul cooperării dintre Curte și instanțele naționale, întrebările referitoare la dreptul Uniunii beneficiază de o prezumție de pertinență [10]. În al doilea rând, din jurisprudența Curții rezultă că dreptul Uniunii nu interzice instanței de trimitere să procedeze, după pronunțarea hotărârii preliminare, la o nouă audiere a părților și/sau la noi măsuri de administrare a probelor susceptibile să o conducă la modificarea constatărilor de fapt și de drept pe care le-a făcut în cadrul cererii de decizie preliminară, cu condiția ca această instanță să asigure efectul deplin al interpretării dreptului Uniunii reținute de Curte [11].

27. Pe fond, în ordonanța de trimitere instanța consideră că în prezenta cauză există o împrejurare excepțională. Într-adevăr, instanța de trimitere a hotărât în mai multe proceduri anterioare prezentului litigiu că defectul unei anvelope sau un alt defect tehnic al unui aparat de zbor, care a fost produs de piese mici, precum cuie sau obiecte similare, aflate pe suprafața de manevră, reprezintă o împrejurare excepțională care exonerează operatorul de transport aerian de obligația de plată a unei compensații către pasageri.

8 Acest lucru rezultă din Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

9 În plus, niciuna dintre părți nu a considerat necesar să pună în discuție acest aspect în cadrul audierii în fața Curții.

10 A se vedea de exemplu Hotărârea din 16 decembrie 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, punctul 67).

11 Hotărârea din 5 iulie 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, punctul 30 și punctul 2 din dispozitiv).

28. Am ajuns la concluzia că această abordare este corectă [12]. În analiza de mai jos, ne vom ocupa în special de jurisprudența Curții și de noțiunea de împrejurări excepționale în raport cu defecțiunile tehnice. Apoi, vom face aplicarea criteriului din două elemente al Curții: (i) defecțiunea să fie cauzată de un eveniment care nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian respectiv și (ii), datorită naturii și originii sale, evenimentul să nu poată fi controlat de operatorul de transport aerian. În final, vom analiza condiția suplimentară referitoare la măsurile rezonabile, precum și evitarea/prevenirea producerii unei împrejurări sau unor împrejurări excepționale. Concluzia va fi aceea că deteriorarea unei aeronave cauzată de un șurub aflat pe pista de decolare sau de aterizare *intră în domeniul de aplicare al noțiunii „împrejurare excepțională”* în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

29. Adăugăm că este necesar în special ca această chestiune să fie clarificată de Curte, întrucât în Germania (dar și în alte state membre [13]) jurisprudența instanțelor naționale nu este uniformă în ceea ce privește problema dacă un eveniment precum cel în discuție în speță constituie sau nu constituie o „împrejurare excepțională” în sensul dispoziției respective.

30. În Germania, de exemplu, anumite instanțe de prim grad, cât și o altă cameră a instanței de trimitere [14], cu ocazia pronunțării unei hotărâri, au adoptat (ca urmare a Hotărârii Curții în cauza Siewert [15] referitoare la scările mobile de îmbarcare) punctul de vedere contrar și au statuat în sensul că într-o situație precum aceasta nu există o „împrejurare excepțională”.

31. Prin urmare, clarificarea acestei probleme are o importanță practică evidentă și va ameliora certitudinea juridică a pasagerilor și a operatorilor de transport aerian.

32. Curtea a mai interpretat în alte câteva cauze articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. În cele ce urmează, vom face o prezentare succintă a acestora.

33. În Hotărârea Pešková și Peška [16], care prezintă o relevanță specială în prezenta cauză, Curtea a considerat că coliziunea dintre o aeronavă și o pasăre și deteriorarea 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, prin urmare, nu poate fi efectiv controlată de acesta – așadar, o astfel de coliziune reprezintă o împrejurare excepțională.

34. În Hotărârea McDonagh [17], Curtea a inclus în această noțiune și închiderea spațiului aerian determinată de erupția vulcanului islandez Eyjafjallajökull.

35. Pe de altă parte, în Hotărârea van der Lans [18], Curtea a statuat că o problemă tehnică survenită în mod neașteptat și 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 articolului 5 alineatul (3).

12 Referitor la conceptul de împrejurări excepționale, a se vedea Milner, A., „Regulation EC 261/2004 and «Extraordinary Circumstances»”, în *Air & Space Law*, 34, nr. 3 (2009), pp. 215-220; van der Wijngaart, T., „van der Lans v. KLM and «Extraordinary Circumstances»”, în *Air & Space Law*, 41, nr. 1 (2016), pp. 59-62; Michel, V., „Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur”, în Europe, numărul 6, iunie 2018, pp. 22 și 23; Flöthmann, M., „Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz «wilden Streiks» des Flugpersonals (Anmerkung)”, în EuZW, 2018, 457; Herrmann, C., „Entschädigung der Fluggäste bei «wildem Streik» – das TUIfly-Urteil des EuGH”, în RRa, 3/2018, p. 102; Führich, E., „Innenbetrieblicher «wilder Streik» als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung”, în *Monatsschrift für Deutsches Recht*, 13/2018.

13 Acest lucru rezultă, *inter alia*, din Prassl, J., „Tackling Diversity Through Uniformity?”, în Bobek, M., și Prassl, J., *op. cit.*, p. 335, van der Wijngaart, T., *op.cit.*, Führich, E., *op.cit.*, și Politis, A., „Rechtsprechung: Anmerkung – Pešková u. Peška”, în *NJW*, 37/2017, p. 2669.

14 Și anume, Camera a 24-a Civilă a Landgericht Köln (Tribunalul Regional din Köln).

15 Ordonanța din 14 noiembrie 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

16 Hotărârea din 4 mai 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

17 Hotărârea din 31 ianuarie 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

18 Hotărârea din 17 septembrie 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

36. În Hotărârile Wallentin-Hermann [19] și Sturgeon și alții [20], Curtea a stabilit că o problemă tehnică survenită la o aeronavă nu intră în sfera acestei noțiuni decât în cazul în care această problemă este urmarea unor evenimente care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și scapă controlului efectiv al acestuia.

37. În Ordonanța Siewert [21], Curtea a hotărât că un eveniment precum coliziunea dintre o scară mobilă de îmbarcare a unui aeroport și un avion nu poate fi calificat drept „împrejurare excepțională”. Vom reveni mai târziu asupra acestei cauze.

2. Noțiunea de împrejurări excepționale în raport cu problemele tehnice

38. Mai întâi, este important să remarcăm că această noțiune nu este definită și nici determinată în mod clar în Regulamentul nr. 261/2004.

39. Drept consecință, Curtea a stabilit principiul regulă-excepție: ca regulă, defecțiunile tehnice intră în sfera riscurilor operaționale ale operatorului de transport aerian, întrucât fac parte din exercitarea normală a activității acestuia, și numai în mod excepțional pot constitui o împrejurare excepțională (în principiu, atunci când nu sunt inerente exercitării normale a activității unui operator și când scapă controlului acestuia).

40. Recent, în Hotărârea Pešková și Peška [22], Curtea a reamintit că, în cazul anulării zborului sau al întârzierii prelungite, respectiv cu o durată egală cu sau mai mare de trei ore, legiuitorul Uniunii a prevăzut obligațiile de compensare a pasagerilor care revin operatorilor de transport aerian, la articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004. Prin derogare de la articolul 5 alineatul (1) din regulament, considerentele (14) și (15), precum și articolul 5 alineatul (3) din acesta prevăd că un operator de transport aerian este exonerat de obligația de plată către pasageri a unei compensații, în conformitate cu articolul 7 din Regulamentul nr. 261/2004, în cazul în care poate face dovada că anularea sau întârzierea este cauzată de împrejurări excepționale, care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile. Prin urmare, articolul 5 alineatul (3) trebuie interpretat în mod strict [23].

41. Curtea a considerat că „nu se poate exclude că anumite probleme tehnice se înscriu printre aceste împrejurări excepționale în măsura în care decurg din evenimente care *nu sunt inerente* exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și care *scapă controlului efectiv al acestuia*. 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” [24].

42. Evenimentul (și prejudiciul) în discuție în speță aparțin categoriei de probleme tehnice și reprezintă astfel „deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului”, menționate în considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004.

19 Hotărârea din 22 decembrie 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

20 Hotărârea din 19 noiembrie 2009 (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716).

21 Ordonanța din 14 noiembrie 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

22 Hotărârea din 4 mai 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 19 și urm.). A se vedea de asemenea Wienbracke, M., „Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel”, în EuZW, 2017, 571.

23 Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 20).

24 Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 26) (sublinierea noastră).

43. Astfel, este evident că nu suntem confruntați cu un viciu ascuns de fabricație care aduce atingere siguranței zborurilor, care reprezintă unul dintre exemplele de problemă tehnică considerate de Curte ca putând reprezenta „împrejurări excepționale” (Hotărârile în cauzele Wallentin-Hermann și van der Lans [25]).

44. Cu toate acestea, suntem de acord cu Comisia că jurisprudența citată mai sus ar trebui interpretată în sensul că, atunci când a oferit exemplul referitor la viciul de fabricație ascuns, Curtea nu a făcut decât să încerce să clarifice faptul că defecțiunile tehnice cauzate de evenimente situate în afara sferei de control a operatorului respectiv ar trebui considerate împrejurări excepționale.

45. Într-adevăr, astfel cum a subliniat guvernul german, în Hotărârea McDonagh [26]. Curtea a considerat că, „în limbajul curent, expresia «împrejurări excepționale» se referă literalmente la împrejurări «ieșite din comun». În contextul transportului aerian, ea desemnează un eveniment care nu este inerent exercitării normale a activității transportatorului aerian respectiv și scapă controlului efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale […] Cu alte cuvinte, […] sunt vizate toate împrejurările care scapă controlului operatorului de transport aerian, indiferent de natura acestor împrejurări și de gravitatea lor”.

46. În plus, această interpretare este susținută și de lucrările pregătitoare privind articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. În cursul acestor consultări, noțiunea „forță majoră” a fost înlocuită cu „împrejurări excepționale”. În conformitate cu Poziția comună a Consiliului, această modificare a fost efectuată pentru motive de claritate juridică [27].

47. Din precizările de mai sus rezultă că Curtea nu a intenționat să restrângă sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în scopul de a include în aceasta numai acele defecte tehnice a căror origine este similară unui viciu ascuns de fabricație.

48. În jurisprudența de până acum a Curții referitoare la problemele tehnice care intră în sfera noțiunii de împrejurări excepționale potrivit articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, a fost stabilit un criteriu din două elemente: (i) problema trebuie să fie cauzată de un eveniment – precum evenimentele enumerate în considerentul (14) al regulamentului – care nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian respectiv (primul element) și (ii), prin natura și originea sa, evenimentul să scape controlului operatorului de transport aerian (al doilea element). Trebuie menționat că aceste două elemente (condiții) trebuie evaluate de la caz la caz și sunt cumulative [28]. În continuare le vom analiza pe rând pe fiecare dintre ele.

a) Caracterul inerent

49. În ceea ce privește primul element menționat la punctul de mai sus (caracterul inerent), trebuie să se aibă în vedere că, în ceea ce privește apărarea în cazul problemelor tehnice, Curtea a avut o abordare restrictivă în jurisprudența sa începând cu Hotărârea Wallentin-Hermann [29].

25 Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 26), și Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 38 și urm.). În ceea ce privește ultima cauză, a se vedea Hotărârea pronunțată de Court of Appeal (England and Wales) [Curtea de Apel (Anglia și Țara Galilor)] în cauza Huzar v. Jet2.com Limited [2014] EWCA, civ. 791 (referitoare la defectarea cablajului circuitului din supapa de combustibil). A se vedea de asemenea van der Wijngaart, T., *op. cit.*

26 Hotărârea din 31 ianuarie 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 29).

27 A se vedea Concluziile noastre prezentate în cauzele conexate Krüsemann și alții (C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17 și C-290/17-C-292/17, EU:C:2018:243, punctul 57).

28 Hotărârea din 17 aprilie 2018, Krüsemann și alții (C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17 și C-290/17-C-292/17, EU:C:2018:258, punctul 34). În această hotărâre, Curtea subliniază de asemenea că împrejurările menționate în acest considerent nu reprezintă în mod necesar și automat motive de exonerare de obligația de plată a compensației prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004.

29 Hotărârea din 22 decembrie 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

50. Toate părțile (cu excepția domnului Pauels) consideră că evenimentul în discuție (și anume deteriorarea anvelopei aeronavei cauzată de un șurub aflat pe pista de decolare sau de aterizare) nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat.

51. În Hotărârea Pešková și Peška [30], Curtea a considerat 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, controlului 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”.

52. Cu toate acestea, la punctul următor 24 din această hotărâre, Curtea a arătat că „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 controlului său efectiv. Prin urmare, coliziunea menționată trebuie calificată drept «împrejurare excepțională» în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004”.

53. În opinia noastră, faptele care au stat la baza acelei hotărâri și faptele în discuție în speță sunt comparabile. Astfel, în timp ce evenimentul în discuție este comparabil cu coliziunea dintre o aeronavă și o pasăre (Pešková și Peška [31]), subliniem că evenimentul nu este comparabil cu coliziunea dintre o scară mobilă de îmbarcare și o aeronavă (Siewert [32]).

54. Ceea ce Curtea a considerat determinant în Ordonanța Siewert a fost faptul că scara a fost indispensabilă pentru transportul aerian al pasagerilor, acest aspect reprezentând diferența decisivă dintre acea cauză și deteriorarea anvelopei cauzată de un corp străin aflat pe pistă, în discuție în prezenta cauză.

55. Spre deosebire de scările mobile de îmbarcare, care sunt utilizate cu bună știință de către operatorii de transport aerian pentru îmbarcarea și debarcarea pasagerilor, șurubul s-a aflat pe pistă fără știința operatorului de transport aerian și independent de sau împotriva voinței sale.

56. Astfel cum a arătat Comisia, aceste corpuri pot cauza deteriorări, însă acestea nu intră sub incidența exercitării normale a activității operatorului de transport aerian.

57. Este adevărat că utilizarea unei piste face parte incontestabil din exercitarea normală a activității operatorului de transport aerian vizat, astfel cum a arătat domnul Pauels de mai multe ori. Totuși, acest fapt nu este determinant în sine. Într-adevăr, și utilizarea spațiului aerian face parte incontestabil din exercitarea normală a activității unui operator de transport aerian; cu toate acestea, Curtea a statuat că coliziunea aeronavei cu o pasăre constituie o împrejurare excepțională: aceasta nu are o legătură intrinsecă cu sistemul de operare al aeronavei.

58. Rezultă că șuruburile aflate pe piste nu au nicio legătură intrinsecă cu sistemul de operare al aeronavei. Dimpotrivă, șuruburile și alte obiecte de pe pistă trebuie evitate în măsura în care este posibil, întrucât acestea prezintă un risc considerabil pentru siguranță, și aeronava nu trebuie să intre în contact cu astfel de obiecte.

59. În continuare, domnul Pauels a subliniat în esență că evenimentul în discuție este o problemă frecventă și obișnuită și pentru acest motiv nu poate constitui o împrejurare excepțională.

30 Hotărârea din 4 mai 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 23 și jurisprudența citată).

31 Hotărârea din 4 mai 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

32 Ordonanța din 14 noiembrie 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

60. Din ordonanța de trimitere rezultă că o situație în care anvelopa unei aeronave este deteriorată la decolare sau la aterizare de un șurub sau un alt corp străin similar ajuns pe suprafața de manevră nu este o problemă care apare extrem de rar. În opinia noastră, acest lucru nu înseamnă că frecvența evenimentului ar trebui să constituie un criteriu de limitare/diferențiere.

61. Un argument similar a fost susținut de către Avocatul general Bot în cauza Pešková și Peška [33]. Acesta a arătat că asemenea evenimente (coliziunea cu o pasăre) nu pot constitui o împrejurare excepțională, întrucât coliziunile dintre păsări și aeronave reprezintă un fenomen curent și cunoscut de diferiții actori economici care operează în transporturile aeriene. Cu toate acestea, Curtea nu și-a însușit această argumentație și a ajuns la concluzia că, în pofida acestor argumente, coliziunea cu o pasăre constituie o împrejurare excepțională.

62. Din cele de mai sus rezultă că evenimentul în discuție nu este inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat.

b) Controlul

63. În continuare, în ceea ce privește al doilea element al criteriului (controlul), considerăm că, în prezenta cauză, operatorul de transportul aerian a cărui aeronavă a suferit deteriorări la una dintre anvelope din cauza unui corp străin aflat pe pistă se confruntă cu un eveniment care scapă controlului său efectiv.

64. Aceasta pentru că întreținerea și curățarea pistelor nu sunt responsabilitățile operatorului de transport aerian, ci ale administratorului aeroportului.

65. Astfel cum în mod întemeiat a reținut deja instanța de trimitere în hotărârea sa din 19 ianuarie 2016 [34], în cuprinsul considerentului (14), cu privire la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, legiuitorul european a făcut numai o enumerare de împrejurări excepționale exemplificatoare. Exemplele prezentate arată însă că este vorba, în principiu, despre factori de influență a căror apariție este în afara domeniului de responsabilitate organizatorică și tehnică al operatorului de transport aerian, deci factori care nu pot fi influențați și, prin urmare, nici nu pot fi preveniți de acesta, și care se află în afara așa-numitului risc operațional al aparatului de zbor. Întrucât siguranța și controlul căilor de rulare sunt în sarcina administratorului aeroportului respectiv și sunt inspectate periodic de către acesta în ceea ce privește existența corpurilor străine, companiile aeriene însele nu au nicio influență asupra efectuării și numărului de controale și nici nu le este permis să realizeze ele însele astfel de controale (și nici nu au, de altfel, mijloacele necesare în acest sens).

66. Astfel, instanța de trimitere consideră că corpurile străine aflate pe piste reprezintă un risc care scapă controlului operatorilor de transport aerian și, spre deosebire de defectarea prematură a anumitor componente ale aeronavei, în pofida lucrărilor de mentenanță regulate, acestea constituie un eveniment exterior neprevăzut [35].

67. În orice caz, suntem de acord cu opinia instanței de trimitere potrivit căreia corpurile străine de pe piste care cauzează deteriorări unei aeronave trebuie clasificate drept împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

33 Concluziile Avocatului general Bot prezentate în cauza Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2016:623).

34 Cauza 11 S 389/14.

35 Instanța arată că, întrucât asemenea evenimente nu sunt inerente operării normale a unui zbor și scapă controlului operatorului de transport aerian, acestea trebuie clasificate drept evenimente/împrejurări exterioare.

68. Astfel cum a observat guvernul polonez, monitorizarea stării pistei este responsabilitatea administratorului aeroportului, iar nu a operatorului de transport aerian. Astfel, deteriorarea unei componente a aeronavei, cauzată de un corp străin, poate fi cel mult rezultatul neîndeplinirii obligațiilor care revin administratorului aeroportului.

69. Într-adevăr, această responsabilitate decurge în special din Regulamentul (UE) nr. 139/2014 al Comisiei [36], precum și din dreptul național aplicabil.

70. Anexa IV la acest regulament, „Subpartea C – Mentenanța aerodromului (ADR.OPS.C)", prevede sub titlul „ADR.OPS. C.010 Pavaje, alte tipuri de suprafețe și sisteme de drenare" că „(a) Operatorul de aerodrom inspectează suprafețele tuturor suprafețelor de mișcare, inclusiv pavajele (piste, căi de rulare și platforme), zonele adiacente și sistemele de drenare pentru a evalua periodic starea acestora în cadrul unui program de mentenanță preventivă și corectivă a aerodromului" și „(b) Operatorul de aerodrom trebuie [printre altele]: 1. să mențină suprafețele tuturor suprafețelor de mișcare în scopul de a evita și de a elimina orice obiect liber/pietre care ar putea provoca daune aeronavelor sau ar putea afecta funcționarea sistemelor aeronavelor; 2. să mențină suprafața pistelor, a căilor de rulare și a platformelor în scopul de a preveni formarea de neregularități dăunătoare".

71. Considerăm (precum instanța de trimitere) că, în calitate de corpuri străine pe calea de rulare, șuruburile, cuiele sau alte piese mici nu servesc operațiunilor de zbor, ci reprezintă un risc pentru siguranță. Faptul că au ajuns pe calea de rulare este un eveniment fortuit, care nu poate fi prevăzut de operatorul de transport aerian și care, în sfera operațiunilor acestuia, scapă controlului său. La fel ca măsurile pentru alungarea păsărilor (care trebuie să împiedice lovirea unei păsări de o aeronavă), măsurile de asigurare a suprafeței de manevră luate în privința pieselor aflate acolo nu se referă la un zbor individual al unui operator de transport aerian și nici la accesul sau la ieșirea pasagerilor la sau de la zborul rezervat de aceștia, ci se referă la siguranța aeroporturilor și, prin aceasta, la siguranța traficului aerian în general. De aceea, în principiu, acestea nu intră în domeniul de responsabilitate al operatorului individual de transport aerian, ci, după caz, revin administratorului aeroportului, care trebuie să aprecieze necesitatea măsurilor corespunzătoare și eventual să aleagă mijloace adecvate și eficiente pentru remedierea situației [37].

72. Domnul Pauels susține că anvelopele aeronavei sunt supuse unor presiuni extreme la decolare și la aterizare, că sunt inspectate în mod regulat în contextul controalelor de rutină premergătoare zborului și că trebuie înlocuite în mod regulat de către operatorul de transport aerian [38], precum și că toate acestea ar trebui să excludă posibilitatea de calificare a evenimentului în discuție drept împrejurare excepțională.

73. Cu toate aceasta, considerăm că din argumentul expus mai sus nu rezultă că evenimentul în discuție trebuie considerat ca fiind inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și/sau sub controlul acestuia.

36 Regulamentul din 12 februarie 2014 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la aerodromuri în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO 2014, L 44, p. 1).

37 Citățm în sens similar o hotărâre a Landgericht (Tribunalul Regional) Darmstadt (Germania) în legătură cu un prejudiciu produs prin aspirarea unui șurub în motor (a se vedea BeckRS 2014, 23957). În plus, din cererea de decizie preliminară rezultă că sistemele tehnice existente pentru supravegherea suprafeței de manevră și înlăturarea corpurilor străine de pe aceasta nu sunt (încă) avansate și, prin urmare, nu au capacitatea de a oferi protecție sigură. De mai mulți ani este în dezvoltare un sistem de siguranță rezistent la intemperii, care în viitor va verifica în mod continuu pistele în ceea ce privește existența unor corpuri străine și care trebuie, în caz de pericol, să declanșeze o alarmă.

38 A se vedea punctul 20 din prezentele concluzii.

74. Similar celor reținute de Curte în Hotărârea Pešková și Peška [39] în legătură cu coliziunea aeronavei cu o pasăre, prezența pe pistă a șurubului care a cauzat deteriorarea aeronavei este exterioară activității desfășurate de operatorul de transport aerian, întrucât nu are nicio legătură cu presiunea extremă și standardele care trebuie respectate în timpul decolării și aterizării aeronavei. Evenimentul în discuție nu poate fi evitat prin înlocuirea anvelopelor la atingerea gradului de uzură maxim admis; într-adevăr, și o anvelopă nouă poate fi deteriorată de un șurub aflat pe pistă.

75. Prin urmare, contrar argumentelor prezentate de domnul Pauels în cadrul observațiilor sale scrise, prezenta cauză nu poate fi comparată cu cauza Siewert [40].

76. Poate fi util să menționăm că răspunsul pe care îl propunem la întrebarea preliminară corespunde abordării Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție, Germania) în legătură cu ceea ce intră în sfera exercitării normale a activității operatorului de transport aerian (potrivit unei hotărâri referitoare la coliziunea unei aeronave cu o pasăre) [41]. Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție) a considerat că nu intră în această sferă o măsură adoptată prin care se urmărește să se asigure *funcționarea în ansamblu a transportului aerian*. Prin urmare, reprezintă o măsură privind siguranța spațiului aerian, iar nu o măsură a operatorului de transport aerian vizat. Astfel, potrivit Bundesgerichtshof (Curtea Federală de Justiție), măsurile care privesc mentenanța și reparația sau activitatea unei singure aeronave intră în sfera de activitate a operatorului de transport aerian vizat (de exemplu și transportul pasagerilor), în schimb, măsurile care nu privesc operarea unei anumite aeronave sunt măsuri care pot constitui o împrejurare excepțională, în măsura în care nu intră în sfera de activitate a operatorului de transport aerian vizat.

77. În consecință, în prezenta cauză, măsurile care ar fi putut fi luate pentru a evita deteriorarea anvelopei în discuție în litigiul principal depășeau sfera de control a operatorului de transport aerian. În plus, măsurile care ar fi putut fi luate de către administratorul aeroportului nu privesc operarea unui anumit zbor, ci garanția generală a traficului aerian continuu pe aeroportul respectiv. Pistele nu sunt întreținute pentru un zbor anume. Acestea sunt întreținute pentru a asigura desfășurarea fără probleme a traficului aerian în ansamblu.

78. În final, considerăm (precum Comisia) că, în prezenta cauză, calificarea drept „împrejurare excepțională” este justificată de asemenea de obiectivul asigurării unui înalt nivel de protecție a pasagerilor aerieni, urmărit de Regulamentul nr. 261/2004; din acest motiv, operatorii de transport aerian nu trebuie încurajați să se abțină de la adoptarea măsurilor impuse în cazul deteriorărilor cauzate de un corp străin, făcând să prevaleze menținerea și punctualitatea zborurilor lor asupra obiectivului privind siguranța [42].

79. Din cele ce precedă rezultă că evenimentul în discuție îndeplinește criteriul privind controlul și este un eveniment care scapă controlului efectiv al operatorului de transport aerian.

3. Măsuri rezonabile pentru evitarea împrejurărilor excepționale

80. Potrivit jurisprudenței Curții [43], „întrucât nu toate împrejurările excepționale sunt exoneratoare, revine persoanei care intenționează să le invoce sarcina de a dovedi, în plus, 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. Astfel, acesta trebuie […] să demonstreze că, chiar

39 Hotărârea din 4 mai 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

40 Ordonanța din 14 noiembrie 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

41 BGH, NJW 2014, 861; VRR 2014, 100; NJW-RR 2015, 111.

42 A se vedea Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 25).

43 Hotărârea din 12 mai 2011, Eglītis și Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punctul 25).

dacă utiliza toate resursele umane și materiale, precum și resursele 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" (sublinierea noastră).

81. Este adevărat că întrebarea preliminară adresată nu privește explicit condiția suplimentară referitoare la măsurile rezonabile și la evitarea/prevenirea împrejurării sau împrejurărilor excepționale.

82. Cu toate acestea, întrucât instanța de trimitere va trebui să aprecieze dacă se poate considera că, în împrejurările din prezenta cauză, operatorul de transport aerian a adoptat toate măsurile necesare în situația dată, considerăm că – pentru a oferi instanței de trimitere un răspuns adecvat în vederea aplicării dreptului Uniunii în litigiul dedus judecății sale – este util să analizăm și această condiție [44].

83. Într-adevăr, Curtea a considerat că „împrejurarea că, pe plan formal, o instanță națională a formulat cererea sa preliminară făcând trimitere la anumite dispoziții ale dreptului Uniunii nu împiedică Curtea să furnizeze acestei instanțe toate elementele de interpretare care pot fi utile pentru soluționarea cauzei cu care este sesizată, indiferent dacă respectiva instanță s-a referit sau nu s-a referit la acestea în enunțul întrebărilor sale. În această privință, revine Curții sarcina de a extrage din ansamblul elementelor furnizate de instanța națională și mai ales din motivarea deciziei de trimitere elementele de drept al Uniunii care necesită o interpretare, având în vedere obiectul litigiului" [45].

84. Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, conceptul de măsură rezonabilă este un concept individualizat și flexibil [46] și „trebuie luate în considerare numai măsurile care pot efectiv să […] revină [transportatorului aerian], *cu excluderea celor care sunt de competența terților, precum, printre alții, administratorii de aeroport sau controlorii aerieni competenți*" [47].

85. Prin urmare, instanța națională trebuie „să aprecieze dacă, în special pe plan tehnic și administrativ, operatorul de transport aerian vizat era […] efectiv în măsură să adopte, direct sau indirect, măsuri preventive care să permită reducerea și chiar prevenirea riscurilor [de deteriorare a anvelopelor din cauza corpurilor străine aflate pe pistă]" [48].

86. Din ansamblul considerațiilor care precedă rezultă că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că deteriorarea anvelopei unei aeronave din cauza unui șurub aflat pe pista de decolare sau de aterizare intră în domeniul de aplicare al noțiunii „împrejurări excepționale" în sensul acestui articol.

87. Aceste precizări fiind făcute, dorim să subliniem că nu orice înlocuire a anvelopei unei aeronave poate fi calificată drept împrejurare excepțională: este necesar să se facă distincția între deteriorarea anvelopei în prezenta cauză de deteriorarea cauzată de uzura normală, cu consecința că aceasta din urmă nu ar constitui o împrejurare excepțională.

44 A se vedea Hotărârea din 28 iunie 1978, Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139, punctul 57).

45 Hotărârea din 29 septembrie 2016, Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732, punctul 43).

46 Hotărârea din 12 mai 2011, Eglītis și Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punctul 30).

47 Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 43) (sublinierea noastră).

48 Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 44).

V. Concluzie

88. Pentru aceste motive, propunem Curții să răspundă la întrebarea preliminară adresată de Landgericht Köln (Tribunalul Regional Köln, Germania) după cum urmează:

„Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2007 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 trebuie interpretat în sensul că deteriorarea anvelopei unei aeronave din cauza unui șurub aflat pe pista de decolare sau de aterizare intră în domeniul de aplicare al noțiunii «împrejurări excepționale» în sensul acestui articol.”