HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a patra)

22 decembrie 2008 *

În cauza C-549/07,

având ca obiect o cerere de pronunțare a unei hotărâri preliminare formulată în temeiul articolului 234 CE de Handelsgericht Wien (Austria), prin decizia din 30 octombrie 2007, primită de Curte la 11 decembrie 2007, în procedura

Friederike Wallentin-Hermann

împotriva

Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA,

CURTEA (Camera a patra),

compusă din domnul K. Lenaerts, președinte de cameră, domnii T. von Danwitz, E. Juhász, G. Arestis și J. Malenovský (raportor), judecători,

* Limba de procedură: germana.

avocat general: doamna E. Sharpston,
grefier: domnul R. Grass,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

— pentru doamna Wallentin-Hermann, de ea însăși, Rechtsanwältin;

— pentru Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, de O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt;

— pentru guvernul austriac, de domnul E. Riedl, în calitate de agent;

— pentru guvernul elen, de doamnele S. Chala și D. Tsagkaraki, în calitate de agenți;

— pentru guvernul polonez, de domnul M. Dowgielewicz, în calitate de agent;

— pentru guvernul portughez, de domnul L. Fernandes, în calitate de agent;

— pentru guvernul Regatului Unit, de doamna C. Gibbs, în calitate de agent, asistată de domnul D. Beard, barrister;

— pentru Comisia Comunităților Europene, de domnul R. Vidal Puig și de doamna M. Vollkommer, 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 pronunțare a unei hotărâri preliminare privește interpretarea articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218).

2 Această cerere a fost formulată în cadrul unui litigiu între doamna Wallentin-Hermann, pe de o parte, și Alitalia – Linee Aree Italiane SpA (denumită în continuare „Alitalia”), pe de altă parte, ca urmare a refuzului acesteia din urmă de a o despăgubi pe reclamanta din acțiunea principală, al cărei zbor fusese anulat.

Cadrul juridic

Dreptul internațional

3 Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999 (denumită în continuare „Convenția de la Montréal”), a fost semnată de Comunitatea Europeană la 9 decembrie 1999 și a fost aprobată în numele acesteia prin Decizia 2001/539/CE a Consiliului din 5 aprilie 2001 (JO L 194, p. 38, Ediție specială, 07/vol. 8, p. 112). Această convenție a intrat în vigoare în ceea ce privește Comunitatea la 28 iunie 2004.

4 Articolele 17-37 din Convenția de la Montréal constituie capitolul III din aceasta, intitulat „Răspunderea transportatorului și limitele compensării daunelor”.

5 Articolul 19 din această convenție, intitulat „Întârziere”, prevede:

„Transportatorul este răspunzător de prejudiciul rezultat dintr-o întârziere în transportul aerian de pasageri, de bagaje sau de mărfuri. Cu toate acestea, transportatorul nu este răspunzător de prejudiciul cauzat de o întârziere dacă dovedește că el, prepușii și mandatarii săi au luat toate măsurile care puteau să se impună în mod rezonabil pentru a evita prejudiciul sau că le-a fost imposibil să ia respectivele măsuri.”

Dreptul comunitar

6 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.

[…]

(12) Dificultățile și neplăcerile cauzate pasagerilor de anularea zborurilor ar trebui să fie minime. Acest obiectiv ar trebui atins prin informarea pasagerilor de către transportatori cu privire la anulări înaintea orei de plecare prevăzute și, în plus, prin oferirea de posibilități de redirecționare, astfel încât pasagerii să poată face alte rezervări. În cazul în care acest lucru nu este posibil, operatorii de transport ar trebui să despăgubească pasagerii, cu excepția cazurilor în care anularea survine în circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate.

[…]

(14) În conformitate cu Convenția de la Montréal, 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.”

7 Articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Anularea zborului”, prevede:

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

(a) să li se ofere asistență de către operatorul de transport aerian în conformitate cu articolul 8;

(b) să li se ofere asistență de către operatorul de transport aerian în conformitate cu articolul 9 alineatul (1) litera (a) și articolul 9 alineatul (2), precum și, în eventualitatea unei redirecționări, în cazul în care ora de plecare anticipată a unui nou zbor este de cel puțin o zi după plecarea programată pentru zborul anulat, asistența specificată la articolul 9 alineatul (1) litera (b) și litera (c);

(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.

[…]”

8 Articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, intitulat „Dreptul la compensație”, prevede:

„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;

(b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;

(c) 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

[…]”

Acțiunea principală și întrebările preliminare

9 Din decizia de trimitere rezultă că doamna Wallentin-Hermann a rezervat la Alitalia, pentru ea, pentru soțul său și pentru fiica sa, trei locuri pentru un zbor cu plecare din Viena (Austria) și cu destinația Brindisi (Italia), cu escală la Roma (Italia). Plecarea din Viena era prevăzută pentru 28 iunie 2005 la ora 6.45, iar sosirea la Brindisi era prevăzută în aceeași zi, la ora 10.35.

10 După înregistrare, cei trei pasageri au fost informați, cu cinci minute înainte de ora de plecare prevăzută, că zborul lor fusese anulat. Ulterior, au fost transferați la un zbor al companiei Austrian Airlines cu destinația Roma, unde au ajuns la ora 9.40, cu 20 de minute după ora de plecare a legăturii pentru Brindisi, pe care, așadar, au pierdut-o. Doamna Wallentin-Hermann și familia sa au ajuns la Brindisi la ora 14.15.

11 Cauza anulării zborului Alitalia cu plecare din Viena a fost o pană de motor complexă, care a afectat turbina, aceasta fiind descoperită cu o zi înainte, în timpul unei verificări. Alitalia a fost informată în legătură cu acest aspect în noaptea dinaintea zborului, la ora 1. Repararea aeronavei, care a necesitat trimiterea de piese de schimb și de tehnicieni, a fost definitivată la 8 iulie 2005.

12 Doamna Wallentin-Hermann a solicitat Alitalia o compensație de 250 de euro, în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) și al articolului 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, pentru anularea zborului său, precum și 10 euro pentru cheltuieli reprezentând convorbiri telefonice. Alitalia a respins această cerere.

13 În cadrul procedurii judiciare pe care doamna Wallentin-Hermann a introdus-o ulterior, Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Tribunalul Regional pentru Litigii Comerciale Viena) a admis cererea acesteia de compensare, în special pentru motivul că problemele tehnice care au afectat aeronava respectivă nu intrau în sfera „împrejurărilor excepționale" exoneratoare de plata compensării prevăzute la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

14 Alitalia a atacat cu apel această decizie la Handelsgericht Wien (Tribunalul Comercial Viena), care a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Este vorba despre împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul […] nr. 261/2004 […], având în vedere considerentul (14) al acestui regulament, în cazul în care o problemă tehnică ce afectează aeronava, și anume o avarie la motor, determină anularea zborului, iar cauzele de exonerare menționate la articolul 5 alineatul (3) din [acest] regulament trebuie interpretate potrivit dispozițiilor Convenției de la Montréal (articolul 19)?

2) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: la operatorii de transport aerian care înregistrează o rată a anulării zborurilor pentru probleme tehnice superioară mediei, există împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul [nr. 261/2004] doar din cauza frecvenței acestor probleme?

3) În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: un operator de transport aerian a adoptat toate «măsurile posibile» în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul [nr. 261/2004] dacă dovedește că a fost efectuat minimul legal de lucrări de întreținere la aeronavă și acest aspect este suficient pentru ca operatorul de transport aerian să fie scutit de obligația de a acorda compensări în temeiul dispozițiilor articolului 5 coroborate cu cele ale articolului 7 din [acest] regulament?

4) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare: împrejurări excepționale în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul [nr. 261/2004] sunt cazuri de forță majoră sau fenomene naturale care nu constau într-o problemă tehnică și care sunt, prin urmare, exterioare operatorului de transport aerian?”

Cu privire la întrebările preliminare

Cu privire la prima și la a patra întrebare

15 Prin intermediul primei și al celei de a patra întrebări, care trebuie examinate împreună, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, interpretat în lumina considerentului (14) al acestui regulament, trebuie interpretat în sensul că o problemă tehnică survenită la o aeronavă, care determină anularea unui zbor, intră în sfera noțiunii „împrejurări excepționale" în sensul acestei prevederi sau dacă, dimpotrivă, această noțiune acoperă situații de altă natură, care nu constau în probleme tehnice. De asemenea, instanța de trimitere solicită să se stabilească dacă trebuie interpretate cauzele de exonerare prevăzute de dispoziția respectivă în conformitate cu prevederile Convenției de la Montréal, în special cu articolul 19.

16 Trebuie să se constate că noțiunea de împrejurări excepționale nu se află printre cele definite la articolul 2 din Regulamentul nr. 261/2004. Mai mult, această noțiune nu este definită nici în celelalte articole din regulamentul menționat.

17 Potrivit unei jurisprudențe constante, determinarea sensului și a sferei termenilor pentru care dreptul comunitar nu oferă nicio definiție trebuie realizată în funcție de sensul lor obișnuit în limbajul curent, ținând cont de contextul în care sunt utilizați și de obiectivele urmărite de reglementarea din care fac parte. În plus, atunci când acești termeni figurează într-o prevedere care constituie o derogare de la un principiu sau, mai precis, de la norme comunitare care au ca scop protecția consumatorilor, aceștia trebuie înțeleși astfel încât dispoziția respectivă să poată fi interpretată în mod strict (a se vedea în acest sens Hotărârea din 10 martie 2005, easyCar, C-336/03, Rec., p. I-1947,

punctul 21 și jurisprudența citată). În plus, preambulul unui act comunitar poate preciza conținutul acestuia (a se vedea în acest sens, printre altele, Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA, C-344/04, Rec., p. I-403, punctul 76).

18 În această privință, obiectivele urmărite de articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004, care stabilește obligațiile care revin operatorului efectiv de transport aerian în cazul anulării unui zbor, reies în mod clar din considerentele (1) și (2) ale acestui regulament, conform cărora măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor și să ia în considerare cerințele legate de protecția consumatorilor în general, din moment ce anularea zborurilor produce neplăceri grave pasagerilor (a se vedea în acest sens Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, punctul 69).

19 Astfel cum rezultă din considerentul (12) și din articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004, legiuitorul comunitar a intenționat să diminueze dificultățile și neplăcerile cauzate pasagerilor de anularea zborurilor, determinând operatorii de transport aerian să informeze în avans pasagerii cu privire la anulări și, în anumite împrejurări, să le ofere posibilități de redirecționare care să corespundă unor criterii determinate. În cazul în care aceste măsuri nu pot fi adoptate de operatorii de transport menționați, legiuitorul comunitar a dorit ca aceștia să despăgubească pasagerii, cu excepția cazurilor în care anularea survine în împrejurări excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor posibile adoptate.

20 În acest context, apare în mod clar că, dacă prevederile articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 stabilesc principiul dreptului la compensare pentru pasageri în cazul anulării unui zbor, alineatul (3) al aceluiași articol, care stabilește condițiile în care operatorul efectiv de transport aerian nu este obligat să plătească această compensație, trebuie privit ca o derogare de la acest principiu. Prin urmare, această ultimă prevedere trebuie interpretată strict.

21 În această privință, legiuitorul comunitar a arătat, după cum rezultă din considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004, că astfel de împrejurări 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.

22 Din această indicație din preambulul Regulamentului nr. 261/2004 rezultă că legiuitorul comunitar nu a intenționat ca aceste evenimente, a căror listă nu este, de altfel, decât indicativă, să constituie ele însele împrejurări excepționale, ci numai să fie susceptibile de a da naștere unor astfel de împrejurări. Rezultă de aici că toate împrejurările care se circumscriu unor astfel de evenimente nu constituie în mod obligatoriu cauze de exonerare de obligația de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) din acest regulament.

23 Chiar dacă legiuitorul comunitar a inclus în lista menționată „deficiențe[le] neprevăzute care pot afecta siguranța zborului" și chiar dacă o problemă tehnică survenită la o aeronavă poate fi inclusă în acest tip de deficiențe, nu este mai puțin adevărat că împrejurările circumscrise unui astfel de eveniment nu pot fi considerate „excepționale" în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 decât dacă se raportează la un eveniment care, la fel 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.

24 Or, ținând cont de condițiile specifice în care se efectuează transportul aerian și de gradul de complexitate tehnologică a aeronavelor, trebuie să se constate că operatorii de transport aerian se confruntă în mod obișnuit, în exercitarea activității lor, cu diverse probleme tehnice determinate inevitabil de funcționarea acestor aparate. De altfel, pentru a evita astfel de probleme și pentru a lua măsuri de prevedere împotriva incidentelor care pun în pericol siguranța zborurilor, aceste aparate sunt supuse unor

controale periodice extrem de stricte, care se înscriu printre condițiile curente de exploatare ale întreprinderilor de transport aerian. Rezolvarea unei probleme tehnice cauzate de o deficiență de întreținere a unui aparat trebuie considerată, prin urmare, inerentă exercitării normale a activității operatorului de transport aerian.

25 În consecință, 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.

26 Cu toate acestea, 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 de sub controlul 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.

27 Așadar, este de competența instanței de trimitere să verifice dacă problemele tehnice invocate de operatorul de transport aerian în cauză în acțiunea principală sunt consecința unor evenimente care nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și care scapă de sub controlul său efectiv.

28 În ceea ce privește problema dacă respectiva cauză de exonerare enunțată la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretată în conformitate cu prevederile Convenției de la Montréal, în special cu articolul 19, trebuie să se constate că această convenție face parte integrantă din ordinea juridică comunitară. Pe de altă parte, din articolul 300 alineatul (7) CE rezultă că acordurile încheiate de Comunitate sunt obligatorii pentru instituțiile acesteia și că, în consecință, aceste acorduri beneficiază de supremație față de actele de drept comunitar derivat (a se vedea Hotărârea din 10 iulie 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Rep., p. I-5237, punctul 43).

29 Potrivit articolului 19 din Convenția de la Montréal, operatorul de transport nu este răspunzător de prejudiciul cauzat de o întârziere „dacă dovedește că el, prepușii și mandatarii săi au luat toate măsurile care puteau să se impună în mod rezonabil pentru a evita prejudiciul sau că le-a fost imposibil să ia respectivele măsuri”.

30 În această privință, trebuie să se arate că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 face referire la noțiunea „împrejurări excepționale”, în timp ce aceasta nu apare nici la articolul 19 din Convenția de la Montréal, nici în altă dispoziție din aceasta.

31 De asemenea, este important să se constate că respectivul articol 19 se referă la întârzieri, în timp ce articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 reglementează cazurile de anulare a zborului.

32 În plus, astfel cum reiese de la punctele 43-47 din Hotărârea IATA și ELFAA, citată anterior, articolul 19 din Convenția de la Montréal și articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 se situează în contexte diferite. Într-adevăr, articolul 19 și următoarele din convenția respectivă reglementează condițiile în care, în cazul întârzierii unui zbor, pasagerii vizați pot introduce acțiuni pentru obținerea de daune interese cu titlu de despăgubire individualizată. În schimb, articolul 5 din Regulamentul nr. 261/2004 prevede măsuri de reparare a prejudiciului standardizate și imediate. Aceste măsuri, independente de cele ale căror condiții de exercitare sunt stabilite de Convenția de la Montréal, intervin astfel anterior convenției. Rezultă de aici că respectivele cauze de exonerare de răspundere a operatorului de transport prevăzute la articolul 19 din convenția menționată nu pot fi transpuse nediferențiat la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

33 În aceste condiții, Convenția de la Montréal nu poate determina interpretarea cauzelor de exonerare prevăzute la respectivul articol 5 alineatul (3).

34 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la prima și la a patra întrebare adresate că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că o problemă tehnică survenită la o aeronavă, care determină anularea unui zbor, nu intră în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul acestei prevederi 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 de sub controlul efectiv al acestuia. Convenția de la Montréal nu se dovedește determinantă pentru interpretarea cauzelor de exonerare prevăzute la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

Cu privire la a doua întrebare

35 Având în vedere ansamblul întrebărilor adresate, trebuie să se considere că, prin intermediul acestei întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă numai frecvența problemelor tehnice exclude ca acestea să intre în sfera „împrejurărilor excepționale" în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 atunci când operatorii de transport aerian se confruntă cu o rată a anulării zborurilor din cauza acestor probleme superioară mediei.

36 După cum s-a arătat la punctul 27 din prezenta hotărâre, este de competența instanței de trimitere să verifice dacă problemele tehnice invocate de operatorul de transport aerian în cauză în acțiunea principală sunt consecința unor evenimente care nu sunt inerente exercitării normale a activității sale și scapă de sub controlul efectiv al acestuia. Din această afirmație rezultă că frecvența problemelor tehnice la un operator de transport aerian nu reprezintă, ea însăși, un element de natură să conducă la concluzia prezenței sau absenței unor „împrejurări excepționale" în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

37 Având în vedere cele ce precedă, trebuie să se răspundă la a doua întrebare adresată că frecvența problemelor tehnice la un operator de transport aerian nu reprezintă, ea însăși, un element de natură să conducă la concluzia prezenței sau absenței unor „împrejurări excepționale" în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

Cu privire la a treia întrebare

38 Prin intermediul celei de a treia întrebări, instanța de trimitere solicită, în esență, să se stabilească dacă trebuie să se considere că un operator de transport aerian a luat „toate măsurile posibile” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 dacă dovedește că la aeronava al cărei zbor a fost anulat a fost efectuat minimul legal de lucrări de întreținere și dacă aceste elemente de probă sunt suficiente pentru a-l exonera pe operatorul de transport menționat de obligația de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (1) din acest regulament.

39 Trebuie să se observe că legiuitorul comunitar nu a intenționat să confere un caracter exonerator de obligația de a despăgubi pasagerii în cazul anulării unui zbor tuturor împrejurărilor excepționale, ci numai celor care nu au putut fi evitate deși au fost luate toate măsurile posibile.

40 Rezultă de aici că, întrucât nu toate împrejurările excepționale sunt exoneratoare, îi revine celui 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.

41 Într-adevăr, acesta trebuie să demonstreze că, chiar dacă utiliza toate mijloacele umane și materiale, precum și mijloacele financiare de care dispunea, nu ar fi putut, în mod evident, fără să fi acceptat sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile

întreprinderii sale în momentul relevant, să evite ca împrejurările excepționale cu care se confrunta să determine anularea zborului.

42 Este de competența instanței de trimitere să verifice dacă, în împrejurările din acțiunea principală, operatorul de transport aerian vizat a luat măsurile adaptate situației, mai exact acelea care, în momentul în care au survenit împrejurările excepționale a căror existență urma să o dovedească, corespundeau în special condițiilor tehnice și economice care puteau fi asumate de operatorul de transport menționat.

43 Având în vedere considerațiile care precedă, trebuie să se răspundă la a treia întrebare adresată că faptul că un operator de transport aerian a respectat normele minime de întreținere a unei aeronave nu poate, singur, să fie suficient pentru a se dovedi că acest operator de transport a luat „toate măsurile posibile" în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 și, prin urmare, pentru a exonera operatorul respectiv de transport de obligația de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (1) din acest regulament.

Cu privire la cheltuielile de judecată

44 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, 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 patra) declară:

1) **Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 trebuie interpretat în sensul că o problemă tehnică survenită la o aeronavă, care determină anularea unui zbor, nu intră în sfera noțiunii „împrejurări excepționale" în sensul acestei prevederi 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 de sub controlul efectiv al acestuia. Convenția pentru unificarea anumitor norme referitoare la transportul aerian internațional, încheiată la Montréal la 28 mai 1999, nu se dovedește determinantă pentru interpretarea cauzelor de exonerare prevăzute la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.**

2) **Frecvența problemelor tehnice la un operator de transport aerian nu reprezintă, ea însăși, un element de natură să conducă la concluzia prezenței sau absenței unor „împrejurări excepționale" în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.**

3) **Faptul că un operator de transport aerian a respectat normele minime de întreținere a unei aeronave nu poate, singur, să fie suficient pentru a se dovedi că acest operator de transport a luat „toate măsurile posibile” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 și, prin urmare, pentru a exonera operatorul respectiv de transport de obligația de compensare prevăzută la articolul 5 alineatul (1) litera (c) și la articolul 7 alineatul (1) din acest regulament.**

Semnături