Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNE ODVJETNICE
LAILE MEDINE
od 9. veljače 2023.[1]

Spojeni predmeti C-156/22 do C-158/22

TAP Portugal
protiv
flightright GmbH (C-156/22)
Myflyright GmbH (C-157/22 i C-158/22)

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Landgericht Stuttgart (Zemaljski sud u Stuttgartu, Njemačka))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članak 5. stavak 3. – Opća pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta – Oslobođenje od obveze isplate odštete – Pojam ‚izvanredne okolnosti' – Otkazivanje leta – Iznenadna i neočekivana smrt kopilota – Događaj koji je dio redovnog obavljanja djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika – Događaj koji je u potpunosti izvan stvarne kontrole stvarnog zračnog prijevoznika – Vanjski događaj – Kontrola nad događajem – Predvidljivost događaja"

1. Walter Alexander Raleigh jednom je rekao: „motor je srce zrakoplova, ali pilot je njegova duša".

2. Obje su komponente ključne te ih u istoj mjeri treba nadzirati kako bi bilo koji stvarni zračni prijevoznik neometano obavljao djelatnost. Kad je riječ o pilotima, pravom Unije utvrđeni su brojni zahtjevi, uključujući one koji se odnose na zdravlje pilota, kako bi se osiguralo neometano pružanje usluga zračnog prijevoza.

3. Kad ipak dođe do prekida, cilj je Uredbe (EZ) br. 261/2004[2] (u daljnjem tekstu: Uredba br. 261/2004), kao što to jasno proizlazi iz njezine uvodne izjave 1., osigurati visoku razinu zaštite prava putnika, uključujući pravo na odštetu u slučaju otkazivanja leta.

4. Zahtjevi za prethodnu odluku koje je uputio Landgericht Stuttgart (Zemaljski sud u Stuttgartu, Njemačka) odnose se na tumačenje članka 5. stavka 3. te uredbe. Zahtjevi su podneseni u okviru spora između, s jedne strane, društava koja pružaju pravnu pomoć putnicima u zračnom prometu, odnosno društva flightright GmbH (predmet C-156/22) i društva Myflyright GmbH

[1] Izvorni jezik: engleski

[2] Uredba Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.)

(predmeti C-157/22 i C-158/22), te, s druge strane, društva TAP Portugal, stvarnog zračnog prijevoznika, u pogledu odbijanja tog prijevoznika da putnicima isplati odštetu za otkazivanje leta. Ta se tri spojena predmeta odnose na isti let.

5. Od Suda se traži da pojasni može li iznenadna smrt kopilota neposredno prije redovnog leta predstavljati izvanrednu okolnost na temelju te odredbe.

I. Pravni okvir

A. Uredba br. 261/2004

6. U uvodnim izjavama 1., 14. i 15. Uredbe br. 261/2004 navodi se:

„(1) Aktivnost Zajednice u području zračnog prijevoza usmjerena je, pored ostalih stvari, na osiguravanje visoke razine zaštite putnika. Uz to, u potpunosti bi trebalo voditi računa o obvezama zaštite potrošača općenito.

[…]

(14) U skladu s Montrealskom konvencijom, obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale bi biti ograničene ili u potpunosti isključene, u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih odgovarajućih [razumnih] mjera. Takve se okolnosti mogu posebno pojaviti u slučajevima političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje predmetnog leta, sigurnosnih rizika, neočekivanih nedostataka po pitanju sigurnosti leta i štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika.

(15) Smatrat će se da postoje izvanredne okolnosti onda kad je utjecaj odluke, koju je donijela uprava zračnog prometa, u vezi s određenim zrakoplovom određenog dana dovela [doveo] do dugog kašnjenja leta, kašnjenja leta preko noći, ili do otkazivanja jednog ili više letova tim zrakoplovom, iako su sve odgovarajuće [razumne] mjere poduzete od strane dotičnog zračnog prijevoznika kako bi se izbjeglo kašnjenje ili otkazivanje letova.”

7. Člankom 5. Uredbe br. 261/2004 određuje se:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

[…]

(c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim ako:

i. su obaviješteni o otkazivanju leta najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja; ili

ii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od dva tjedna do sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje koje im omogućuje da otputuju ne više od dva sata prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da stignu na konačno odredište unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska; ili

iii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje, čime im je omogućeno da otputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu na konačno odredište unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.

[…]

3. Stvarni zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu u skladu s člankom 7., ako može dokazati da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete.

[…]”

8. Člankom 7. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004 određuju se konkretni iznosi odštete ovisno o udaljenosti odredišta.

B. Uredba (EU) br. 965/2012

9. U Prilogu III. Uredbi (EU) br. 965/2012 [3] utvrđeni su zahtjevi koje u pogledu letačkih operacija moraju ispunjavati organizacije, odnosno operator, u pogledu osposobljavanja, iskustva i kvalifikacije letačke posade (dio-ORO). U pododjeljku ORO.FC.200 (Sastav letačke posade) odjeljka 2. (Dodatni zahtjevi za operacije komercijalnog zračnog prijevoza) poddijela FC (Letačka posada) određuje se:

„[…]

(c) Posebni zahtjevi za avionske operacije prema pravilima instrumentalnog letenja (IFR) ili tijekom noći.

1. Za sve turbo-elisne avione s konfiguracijom najvećeg operativnog broja putničkih sjedala (MOPSC) većim od devet i za sve turbomlazne avione, letačka se posada sastoji od najmanje dva pilota

[…]”

10. Prilogom IV. Uredbi br. 965/2012 uređuju se operacije komercijalnog zračnog prijevoza (dio-CAT). U pododjeljcima (b) i (c) točke CAT.GEN.MPA.100 (Odgovornosti posade) odjeljka 1. (Zrakoplovi na motorni pogon) poddijela A (Opći zahtjevi) određuje se:

„(b) Član posade:

[…]

4. ispunjava zahtjeve u vezi s ograničenjima u pogledu vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjeve u pogledu odmora, koji su primjenjivi za njegove aktivnosti;

[3] Uredba Komisije od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL 2012., L 296, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 24., str. 132. i ispravak SL 2016., L 350, str. 126.), u verziji koja je bila na snazi u trenutku nastanka činjenica iz glavnih postupaka.

5. kada obavlja zadaće za više od jednog operatora:

   i. vodi vlastitu evidenciju o vremenu provedenom na letu i na dužnosti te o razdobljima odmora, kako je navedeno u primjenjivim zahtjevima FTL-a; i

   ii. svakom operatoru dostavlja podatke potrebne za planiranje aktivnosti u skladu s primjenjivim zahtjevima FTL-a.

(c) Član posade ne obavlja zadaće u zrakoplovu:

[…]

3. ako nisu ispunjeni primjenjivi medicinski zahtjevi;

4. ako ima bilo kakvu sumnju u svoju sposobnost za obavljanje zadaća koje su mu dodijeljene; ili

5. ako zna ili sumnja da je iscrpljen […]”

II. Činjenično stanje iz glavnih postupaka i prethodno pitanje

11. TAP Portugal bio je 17. srpnja 2019. stvarni zračni prijevoznik koji je pružao uslugu leta TP597 iz Stuttgarta (Njemačka) u 6:05 sati po lokalnom vremenu u Lisabon (Portugal) (u daljnjem tekstu: let o kojem je riječ).

12. Istog je dana u 4:15 sati kopilot koji je trebao izvesti let o kojem je riječ pronađen mrtav u svojoj hotelskoj sobi u Stuttgartu. Cijela posada bila je šokirana te se proglasila nesposobnom za izvođenje leta. Zamjensko osoblje nije bilo dostupno jer se let o kojem je riječ trebao izvesti izvan „baze društva TAP”. Let je bio otkazan.

13. Zamjenska posada napustila je Lisabon letom u 11:25 sati koji je u Stuttgart stigao u 15:20 sati. Putnici su premješteni na zamjenski let TP593, koji je prema Lisabonu poletio istog dana u 16:40 sati.

14. U sva tri predmeta tužitelji iz glavnih postupaka traže odštetu od društva TAP Portugal u skladu s člankom 7. Uredbe br. 261/2004.

15. Amtsgericht Nürtingen (Općinski sud u Nürtingenu, Njemačka) naložio je društvu TAP Portugal plaćanje odštete koju su tražila društva flightright i Myflyright na temelju toga što, slično iznenadnoj teškoj bolesti, iznenadna i nepredvidljiva smrt člana posade ne predstavlja vanjski događaj koji utječe na stvarnog zračnog prijevoznika o kojem je riječ jer je ona dio rizika svojstvenih djelatnostima zračnog prijevoznika.

16. TAP Portugal protiv te je presude podnio žalbu Landgerichtu Stuttgart (Zemaljski sud u Stuttgartu, Njemačka). Prema mišljenju tog suda, iznenadna smrt kopilota, koji je bio sredovječan obiteljski čovjek te je bez ikakvih poteškoća prošao obvezne redovite liječničke preglede, bila je u potpunosti nepredvidljiva i iznenađujuća svima oko njega.

17. U tim je okolnostima Landgericht Stuttgart (Zemaljski sud u Stuttgartu) odlučio prekinuti postupak u svim trima predmetima i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

, „Treba li članak 5. stavak 3. [Uredbe br. 261/2004] tumačiti na način da postoji izvanredna okolnost u smislu te odredbe ako se otkaže let iz zračne luke izvan baze stvarnog zračnog prijevoznika jer član posade raspoređen na taj let (u ovom predmetu: kopilot), koji je propisane redovite liječničke preglede prošao bez ograničenja, netom prije početka leta odjednom i za zračnog prijevoznika nepredvidivo premine ili se tako teško razboli da ne može izvesti let?”

18. Rješenjem predsjednika Suda od 4. travnja 2022. predmeti C-156/22 do C-158/22 spojeni su u svrhu pisanog i usmenog dijela postupka kao i donošenja presude.

19. Pisana očitovanja Sudu podnijeli su društva flightright i TAP Portugal, poljska i portugalska vlada te Europska komisija.

III. Ocjena

A. Uvodne napomene

20. Kao prvo, napominjem da se prethodno pitanje odnosi na situaciju u kojoj se član posade tako „teško razboli” da „ne može izvesti let”. U tom pogledu ističem da se ovi postupci odnose na iznenadnu smrt kopilota. Stoga, iako bi teška bolest člana posade imala slične učinke na izvođenje leta, ta se situacija čini hipotetskom s obzirom na činjenice iz glavnih postupaka.

21. Kao drugo, s obzirom na to da se ovaj predmet odnosi na smrt kopilota, podsjećam na to da se u točki (c) podtočki 1. pododjeljka ORO.FC.200 Uredbe br. 965/2012 zahtijeva prisutnost najmanje dva pilota za izvođenje leta. Doista, iako je u ovom slučaju ostatak posade mogao izvesti let o kojem je riječ, zahtjev u pogledu prisutnosti dvaju pilota u letačkoj posadi nije bio ispunjen te se zbog toga taj let nije mogao izvesti. Nadalje, pitanje postavljeno Sudu odnosi se na iznenadnu smrt kopilota o kojem je riječ kao uzrok otkazivanja leta o kojem je riječ.

22. Stoga predlažem da Sud ograniči svoj odgovor na otkazivanje leta zbog iznenadne smrti kopilota o kojem je riječ, ne uzimajući u obzir pitanje posrednog učinka njegove smrti na druge članove posade. U svakom slučaju, s obzirom na to da je točan uzrok otkazivanja leta činjenično pitanje, na sudu koji je uputio zahtjev je da utvrdi je li let o kojem je riječ otkazan *samo* zbog smrti kopilota o kojem je riječ ili zbog *kombinacije* tog događaja i nemogućnosti posade za izvođenje leta o kojem je riječ.

23. U tim okolnostima, kako bi se sudu koji je uputio zahtjev dao koristan odgovor, predlažem da Sud preoblikuje pitanje tako da se njime u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da je otkazivanje leta, koji je trebao poletjeti iz zračne luke izvan baze stvarnog zračnog prijevoznika o kojem je riječ, zbog iznenadne smrti kopilota koji je propisane redovite liječničke preglede prošao bez ograničenja, obuhvaćeno pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe na temelju toga što se taj događaj dogodio netom prije početka leta te ga taj zračni prijevoznik nije mogao predvidjeti.

B. Dva uvjeta propisana sudskom praksom

24. Za početak podsjećam na to da se, u slučaju otkazivanja leta, člankom 5. stavkom 1. točkom (c) Uredbe br. 261/2004 predviđa da dotični putnici imaju pravo na to da im stvarni zračni prijevoznik isplati odštetu, u skladu s njezinim člankom 7. stavkom 1., osim ako su bili prethodno obaviješteni o tom otkazivanju u rokovima predviđenima člankom 5. stavkom 1. točkom (c) podtočkama i. do iii. te uredbe.

25. Člankom 5. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s uvodnim izjavama 14. i 15., oslobađa se stvarnog zračnog prijevoznika te obveze ako on može dokazati da je do otkazivanja došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera. Uzimajući u obzir cilj Uredbe br. 261/2004, naveden u uvodnoj izjavi 1., koji se sastoji u osiguravanju visoke razine zaštite putnika, i s obzirom na činjenicu da se člankom 5. stavkom 3. navedene uredbe omogućuje odstupanje od načela obeštećivanja putnika u slučaju otkazivanja njihova leta, pojam „izvanredne okolnosti" u smislu te odredbe treba tumačiti usko [4].

26. Prema ustaljenoj sudskoj praksi, događaji se mogu klasificirati kao „izvanredne okolnosti" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 kada prema svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog stvarnog zračnog prijevoznika (prvi uvjet) te su izvan njegove stvarne kontrole (drugi uvjet). Iako je Sud nedavno podsjetio na to da su ta dva uvjeta kumulativna i da to jesu li oni ispunjeni treba ocjenjivati od slučaja do slučaja [5], napominjem da je u svojoj ocjeni razmotrio svaki uvjet naizmjenično, iako je smatrao da prvi uvjet nije ispunjen [6]. Stoga se čini da se ta dva uvjeta zapravo dopunjuju, pri čemu se prvi općenitije odnosi na povezanost zahvaćenog područja djelatnosti i djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika [7], dok se drugi konkretnije odnosi na pitanje je li događaj o kojem je riječ u potpunosti izvan stvarne kontrole stvarnog zračnog prijevoznika. Međutim, budući da su ta dva uvjeta kumulativna prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, razmotrit ću ih kao takve.

27. Nadalje, valja istaknuti da sudska praksa u pogledu sadržaja i povezanosti prvog i drugog uvjeta nije uvijek dosljedna. Stoga ću u ovom predmetu te uvjete razmotriti kako je Sud na njih podsjetio te ih pojasnio u svojoj novijoj presudi velikog vijeća u predmetu Airhelp [8].

28. U tim okolnostima valja utvrditi može li iznenadna smrt kopilota predstavljati „izvanrednu okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004.

1. Događaj koji nije dio redovnog obavljanja djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika

29. Kad je riječ o tom uvjetu, treba utvrditi mogu li pitanja povezana s osobljem stvarnog zračnog prijevoznika prema svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka biti događaj koji nije dio redovnog obavljanja djelatnosti tog zračnog prijevoznika [9].

4 Vidjeti u tom smislu presudu od 23. ožujka 2021., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, t. 24. i navedena sudska praksa).

5 Vidjeti noviju presudu od 23. ožujka 2021., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, t. 23. i navedena sudska praksa).

6 *Ibidem*, t. 26. i sljedeće

7 Vidjeti točku 34. ovog mišljenja.

8 Presuda od 23. ožujka 2021. (C-28/20, EU:C:2021:226, t. 40.)

9 Vidjeti po analogiji presudu od 23. ožujka 2021., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226).

30. U tom pogledu valja podsjetiti na to da je Sud u pogledu tehničkih problema zrakoplova u presudi Wallentin-Hermann [10] smatrao da se okolnosti nastanka događaja mogu opisati kao „izvanredne" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 samo ako se odnose na događaj koji, slično onima navedenima u uvodnoj izjavi 14. te uredbe, nije dio redovnog obavljanja djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika o kojem je riječ te je po svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka izvan stvarne kontrole tog prijevoznika. Sud je presudio da se, s obzirom na to da funkcioniranje zrakoplova neizbježno nosi sa sobom tehničke probleme, zračni prijevoznici u obavljanju svojih djelatnosti susreću s takvim problemima. Stoga tehnički problemi ustanovljeni tijekom održavanja zrakoplova ili zbog nedostatka takvog održavanja ne mogu sami po sebi predstavljati „izvanredne okolnosti" iz članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004. Suprotno tomu, moguće je da određeni događaji, kao što su skriveni proizvodni nedostatak koji utječe na sigurnost leta ili šteta na zrakoplovu prouzročena činom sabotaže ili terorističkim aktom, nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika o kojem je riječ te su izvan njegove stvarne kontrole.

31. Sud je pojam sastavnog dijela kasnije pojasnio u presudi van der Lans [11] u kojoj je smatrao da kvar koji je uzrokovan preranim kvarenjem pojedinih dijelova zrakoplova predstavlja nepredvidiv događaj. Međutim, Sud je dodao da je takav kvar pritom *bitno povezan* s vrlo složenim sustavom funkcioniranja zrakoplova, uzevši u obzir činjenicu da se zrakoplovni prijevoznik o kojem je riječ njime koristi u uvjetima, posebno vremenskim, koji su često teški ili čak ekstremni, pri čemu nijedan dio zrakoplova nije nepromjenjiv. Sud je zaključio da je u kontekstu djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika takav nepredvidiv događaj dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoza jer se taj prijevoznik redovno susreće s takvom vrstom nepredvidivih tehničkih problema.

32. Iz te sudske prakse proizlazi da su tehnički problemi zrakoplova dio redovnog obavljanja djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika jer se taj prijevoznik u redovnom obavljanju tih djelatnosti susreće s nepredvidivim tehničkim problemima. U nastavku ću razmotriti u kojoj su mjeri pitanja koja se odnose na osoblje dio redovnog obavljanja djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika.

33. Sud je u prethodno navedenoj presudi u predmetu Airhelp [12] bio pozvan utvrditi je li zakonito organiziran štrajk pilota dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika. Sud je smatrao da je štrajk čiji je cilj ograničen na to da se od zračnog prijevoznika ishodi povećanje plaća pilota, izmjena radnog vremena posade te veća predvidljivost u pogledu vremena rada događaj koji je dio redovnog obavljanja djelatnosti tog poduzetnika, osobito kada je taj štrajk zakonito organiziran. Konkretnije, Sud se pozvao na činjenicu da je štrajk jedan od mogućih izraza kolektivnog pregovaranja te ga stoga treba shvatiti kao događaj koji je dio redovnog obavljanja djelatnosti poslodavca o kojem je riječ.

34. Valja napomenuti da je Sud naglasio da su mjere koje se odnose na *osoblje stvarnog zračnog prijevoznika* obuhvaćene redovnim obavljanjem djelatnosti navedenog prijevoznika. Iz te presude proizlazi da Sud za potrebe utvrđivanja prvog uvjeta razmatra povezanost zahvaćenog područja djelatnosti, odnosno pitanja koja se odnose na osoblje, i djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika.

[10] Vidjeti u tom smislu presudu od 22. prosinca 2008. (C-549/07, EU:C:2008:771, t. 20., 24., 25. i 26.). Ističem da Sud pri navođenju pojedinosti tih događaja ne razlikuje prvi i drugi uvjet.

[11] Presuda od 17. rujna 2015. (C-257/14, EU:C:2015:618, t. 41. i 42.)

[12] Presuda od 23. ožujka 2021. (C-28/20, EU:C:2021:226, t. 28., 29. i 30.)

35. To bi se tumačenje trebalo primjenjivati u ovom predmetu jer su planiranje posade i pitanja koja se odnose na osoblje izvor prihoda zračnih prijevoznika. Kad je riječ o planiranju posade, društva moraju poštovati propise o zrakoplovstvu, ugovorne uvjete i osobna očekivanja [13]. Planiranje posade uključuje složene korake, kao što su, primjerice, izrada rotacija, izrada rasporeda radnog vremena posade, praćenje i osposobljavanje posade, pri čemu se uzimaju u obzir aspekti kao što je upravljanje rizikom od umora [14]. Iznenadna odsutnost člana posade, kao što je kopilot, u načelu bi se trebala predvidjeti u planiranju posade [15].

36. U tom pogledu naglašavam da točan uzrok iznenadne odsutnosti kopilota ne bi smio biti relevantan kako bi se utvrdilo da odsutnost predstavlja događaj „koji je dio" djelatnosti. Doista, s obzirom na to da postoji vjerojatnost nastanka takvog događaja [16], trebao bi se uzeti u obzir u organiziranju i upravljanju sustavima stvarnog zračnog prijevoznika. Stoga, neovisno o tome je li iznenadna odsutnost kopilota uzrokovana zdravstvenim razlozima, smrću ili drugim razlozima, njezina je *posljedica* ta da stvarni zračni prijevoznik o kojem riječ mora zamijeniti odsutnu osobu ili otkazati let.

37. Stoga smatram da je iznenadna odsutnost kopilota uobičajeni dio djelatnosti stvarnog zračnog prijevoznika te bi takav događaj, neovisno o njegovu uzroku, trebalo smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika. Budući da su ta dva uvjeta kumulativna [17], drugi uvjet neće biti potrebno razmotriti ako Sud prihvati moje obrazloženje. Radi cjelovitosti ipak ću razmotriti drugi uvjet, odnosno je li smrt kopilota događaj izvan kontrole stvarnog zračnog prijevoznika o kojem je riječ.

2. Događaj koji je u potpunosti izvan stvarne kontrole stvarnog zračnog prijevoznika

38. Sud je u presudi u predmetu Airhelp razmotrio četiri kriterija za potrebe utvrđivanja toga treba li određeni događaj smatrati događajem koji je u potpunosti izvan stvarne kontrole stvarnog zračnog prijevoznika o kojem je riječ. U ovom su predmetu relevantna samo tri navedena kriterija jer se četvrti odnosio konkretno na pravna pitanja koja proizlaze iz temeljnog prava na štrajk propisanog člankom 28. Povelje Europske unije o temeljnim pravima (u daljnjem tekstu: Povelja), o kojem je u tom predmetu bila riječ [18].

39. Sud je na temelju tih triju kriterija konkretno razmotrio, kao prvo, je li događaj predvidljiv, kao drugo, zadržava li poslodavac u određenoj mjeri kontrolu nad tim događajem i, kao treće, je li događaj vanjski u odnosu na stvarnog zračnog prijevoznika. Čini se da su ta tri kriterija kumulativna i predstavljaju minimalne kriterije za potrebe definiranja događaja koji je u potpunosti izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika o kojem je riječ. Te ću kriterije razmotriti

[13] Vidjeti primjerice Uredbu Komisije (EU) br. 1178/2011 od 3. studenoga 2011. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i administrativnih postupaka vezano za članove posade zrakoplova u civilnom zrakoplovstvu u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL 2011., L 311, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 15., str. 102.), u verziji koja je bila na snazi u trenutku nastanka činjenica iz glavnih postupaka.

[14] IATA, ICAO, IFALPA, „Fatigue Management Guide for Airline Operators", 2015. (internetsko izdanje). Dostupno na https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/. Vidjeti u istom smislu, točke (b) i (c) pododjeljka CAT.GEN.MPA.100 (Odgovornosti posade) odjeljka 1. (Zrakoplovi na motorni pogon) poddijela A (Opći zahtjevi) Priloga IV. Uredbi br. 965/2012 (dio-CAT).

[15] Vidjeti primjerice https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en. *Ibidem*, točke (b) i (c) pododjeljka CAT.GEN.MPA.100 (Odgovornosti posade) odjeljka 1. (Zrakoplovi na motorni pogon) poddijela A (Opći zahtjevi) Priloga IV. Uredbi br. 965/2012 (dio-CAT).

[16] Grupa Svjetske banke, Stopa smrtnosti odraslih muškaraca (na 1000 odraslih muškaraca) – Europska unija, 2018., dostupno na: Stopa smrtnosti odraslih muškaraca (na 1000 odraslih muškaraca) – Europska unija | Podaci (worldbank.org).

[17] Vidjeti točku 26. ovog mišljenja.

[18] Taj četvrti kriterij odnosio se na odvagivanje između temeljne slobode štrajka i temeljnih sloboda poduzetništva zračnog prijevoznika, kao i njegova prava na vlasništvo, koji su zajamčeni člancima 16. i 17. Povelje.

obrnutim redoslijedom od onog koji je Sud utvrdio u presudi u predmetu Airhelp jer pitanje je li neki događaj vanjski ili unutarnji u odnosu na stvarnog zračnog prijevoznika logično prethodi pitanju može li taj zračni prijevoznik kontrolirati taj događaj.

a) Vanjski događaj

40. U presudi u predmetu Airhelp Sud navodi da, za potrebe određivanja pojma „izvanredne okolnosti" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, događaje čiji je uzrok „unutarnji" treba razlikovati od onih čiji je uzrok „vanjski" u odnosu na stvarnog zračnog prijevoznika.

41. Kao prvo, kad je riječ o vanjskim događajima, oni prema mišljenju Suda obuhvaćaju sudar zrakoplova i ptice [19], oštećenje gume kotača zrakoplova uzrokovano stranim tijelom, poput pomične krhotine, na uzletno-sletnoj stazi [20], prisutnost goriva na uzletno-sletnoj stazi zbog kojeg je ona zatvorena [21], sudar između kormila visine parkiranog zrakoplova i krilca zrakoplova drugog zračnog prijevoznika, uzrokovan kretanjem potonjeg zrakoplova [22] te skriveni proizvodni nedostatak ili činove sabotaže ili terorističke akte [23].

42. Sud zaključuje da je vanjskim događajima zajedničko da im je „uzrok prirodni događaj *ili* radnja treće osobe, poput drugog zračnog prijevoznika ili javnog ili privatnog subjekta koji ometa djelatnost zračnog prijevoza ili zračne luke" [24]. Kad je riječ o događajima čiji je uzrok prirodni događaj, Sud je utvrdio da zatvaranje dijela europskog zračnog prostora zbog erupcije vulkana, kao što je bila erupcija vulkana Eyjafjallajökull, predstavlja „izvanredne okolnosti" [25]. Kad je riječ o događajima koje je uzrokovala radnja treće strane, Sud naglašava da štrajkovi koje provode kontrolori zračnog prometa ili osoblje zračne luke mogu biti „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. te uredbe jer takvi štrajkovi nisu obuhvaćeni obavljanjem djelatnosti tog prijevoznika te su stoga izvan njegove stvarne kontrole [26].

43. Kao drugo, kad je riječ o unutarnjim događajima, Sud je smatrao da štrajk koji su pokrenuli i proveli članovi vlastitog osoblja zračnog prijevoznika o kojem je riječ, uključujući kad je riječ o štrajku koji je pokrenut na poziv sindikatâ, predstavlja događaj koji je „unutarnji" u odnosu na tog poduzetnika s obzirom na to da oni postupaju u interesu radnikâ navedenog poduzetnika [27]. Napominjem da je Sud prethodno već presudio da štrajk uzrokovan objavom restrukturiranja društva, u kojem ne sudjeluju sindikati ni predstavnici radnika, ne čini „izvanrednu okolnost" [28].

44. U ovom bi se predmetu zračnog prijevoznika moglo smatrati odgovornim za organiziranje osoblja na način kojim se sprečava bilo kakav prekid rada zbog bolesti ili drugih nesposobnosti za rad. Kao što je već navedeno, organiziranje osoblja dio je redovnog i svakodnevnog upravljanja

[19] Presuda od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, t. 26.)

[20] Presuda od 4. travnja 2019., Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, t. 34.)

[21] Presuda od 26. lipnja 2019., Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, t. 29.)

[22] Rješenje od 14. siječnja 2021., Airhelp (C-264/20, neobjavljeno, EU:C:2021:26, t. 26.)

[23] Presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, t. 26.) i od 17. rujna 2015., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, t. 38.)

[24] Presuda od 23. ožujka 2021., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, t. 41.), moje isticanje

[25] Presuda od 31. siječnja 2013., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43)

[26] Vidjeti u tom smislu presudu od 4. listopada 2012., Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), navedenu u predmetu Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, t. 42.).

[27] Presuda od 23. ožujka 2021., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, t. 44.)

[28] Presuda od 17. travnja 2018., Krüsemann i dr. (C-195/17, C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 do C-286/17 i C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:2588)

zračnog prijevoznika [29]. Iz toga slijedi da je redovno i svakodnevno upravljanje obuhvaćeno kategorijom „unutarnjih" događaja. Stoga, kad je smrt kopilota rezultat radnje (ili nemara) stvarnog zračnog prijevoznika, odnosno kad je smrt kopilota vezana uz radni kontekst, riječ je o potpuno unutarnjem događaju. Suprotno tomu, kad smrt kopilota nastane izvan radnog konteksta i nije uzrokovana njime, smatram, slično kao i Komisija, da je treba smatrati „prirodnim događajem" i stoga ocijeniti kao „vanjski" događaj.

b) Određena razina kontrole nad događajem o kojem je riječ

45. Sud je u presudi u predmetu Airhelp objasnio da je događaj koji je u potpunosti pod stvarnom kontrolom zračnog prijevoznika o kojem je riječ događaj za koji taj prijevoznik u načelu ima sredstva da se za njega pripremi i, prema potrebi, ublaži njegove posljedice na način da u određenoj mjeri zadrži kontrolu nad događajima [30].

46. U tom pogledu napominjem da zračni prijevoznici u području komercijalnog zračnog prijevoza moraju poštovati stroge tehničke i administrativne postupke pri provedbi svojih djelatnosti. Stoga stvarni zračni prijevoznik u načelu ne može tvrditi da nema nikakvu kontrolu nad svojom organizacijom i upravljanjem osobljem. Zračni prijevoznik zapravo treba poduzeti potrebne mjere kako bi spriječio bilo kakav problem koji bi mogao utjecati na članove njegove posade, osobito problem koji bi mogao utjecati na pilote.

47. Konkretno, valja istaknuti da pilot mora imati certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kako bi upravljao zrakoplovom. U Prilogu IV. Uredbi br. 1178/2011 određuje se, među ostalim, da, „[a]ko koristi privilegije […] dozvole komercijalnog pilota (CPL), dozvole pilota višečlane posade (MPL) ili dozvole prometnog pilota (ATPL), pilot mora imati važeći certifikat o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1", a obnavlja ga zrakoplovno-medicinski centar ili zrakoplovno-medicinski ispitivač [31]. Valjanost certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 je 12 mjeseci [32]. Naglašavam da je svrha redovne zrakoplovno-medicinske procjene osigurati zdravstvenu sposobnost pilota ili na najmanju moguću mjeru svesti rizik od zdravstvene nesposobnosti [33].

48. Međutim, redoviti liječnički pregledi ne jamče da osoba koja im pristupi neće umrijeti između pregleda. Čak i ako je zračni prijevoznik uspostavio i proveo sve potrebne postupke, određeni događaji, kao što su iznenadna i neočekivana smrt inače zdravog kopilota izvan uobičajenog zrakoplovnog čvorišta zračnog prijevoznika, mogu predstavljati događaj za koji se zračni prijevoznik ne može pripremiti i koji se ne može ublažiti.

[29] Vidjeti točke 34. do 36. ovog mišljenja.

[30] Presuda od 23. ožujka 2021., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, t. 35.)

[31] *Ibidem*, pododjeljak MED. A.030 „Certifikati o zdravstvenoj sposobnosti" točka (c) podtočka 4. i pododjeljak MED. A.040 „Izdavanje, produljenje i obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti" točka (c) podtočka 1. odjeljka 2., „Zahtjevi za certifikate o zdravstvenoj sposobnosti", poddijela A, „Opći zahtjevi", Priloga IV. (dio-MED), u verziji koja je bila na snazi u trenutku nastanka činjenica iz glavnih postupaka.

[32] *Ibidem*, pododjeljak MED. A.045 „Valjanost, produljenje i obnavljanje certifikata o zdravstvenoj sposobnosti" točka (a) podtočke 1. i 2. odjeljka 2. „Zahtjevi za certifikate o zdravstvenoj sposobnosti", poddijela A, „Opći zahtjevi", Priloga IV. (dio-MED) Za pilote koji su uključeni u jednopilotne operacije komercijalnog zračnog prijevoza putnika i navršili su 40 godina i za pilote starije od 60 godina valjanost certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 iznosi šest mjeseci te se može obnoviti nakon dodatnih zrakoplovno-medicinskih pregleda ili procjena.

[33] Kad je riječ o odgovornostima operatora i zahtjevima u vezi s osobljem, vidjeti pododjeljak ORO.GEN.110 „Odgovornosti operatora" točke (e) i (g) odjeljka 1. „Općenito" te pododjeljak ORO.GEN.210, „Zahtjevi u vezi s osobljem", točke (c) i (e) odjeljka 2. „Upravljanje" poddijela GEN, „Opći zahtjevi", Priloga III. Dijela-Oro Uredbi br. 965/2012.

49. Smatram da je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri je li uzrok smrti kopilota bio čimbenik nad kojim je stvarni zračni prijevoznik o kojem je riječ imao kontrolu. U tom bi pogledu nacionalni sud trebao ocijeniti je li stvarni zračni prijevoznik poštovao sigurnosne postupke i zahtjeve povezane sa zdravljem dotičnog kopilota, jesu li ispravno provedeni propisani zdravstveni pregledi te je li na redovitim pregledima išta upućivalo na to da zdravstveno stanje dotičnog kopilota nije bilo dovoljno dobro da bi obavljao svoje zadaće. Ako se te tri stavke potvrde, prema mojem se mišljenju može zaključiti da je smrt kopilota u ovom predmetu bila u potpunosti izvan kontrole stvarnog zračnog prijevoznika.

c) Predvidljivost događaja o kojem je riječ

50. Sud u presudi u predmetu Airhelp napominje da štrajk za radnike predstavlja pravo zajamčeno člankom 28. Povelje i da treba smatrati da je činjenica da se oni pozovu na to pravo i posljedično provedu štrajk predvidljiva bilo kojem poslodavcu, a osobito kada je taj štrajk bio najavljen [34].

51. Sud time primjenjuje klasičnu definiciju iz rječnika da su predvidljivi događaj ili situacija oni za koje se može znati ili koje se može pretpostaviti prije nego što se dogode [35]. Međutim, izraz „predvidljiv" može se definirati i kao „takav da se može *razumno* očekivati" [36]. Izraz „razumno" podrazumijeva razmatranje vjerojatnosti. Stoga Sud treba odrediti koliko je bilo vjerojatno da je zračni prijevoznik mogao predvidjeti posljedice događaja o kojima je riječ. To se u biti određuje zasebno u svakom slučaju u kojem je potrebno utvrditi kontekst nastanka događaja, za što je pak potrebno razmotriti apstraktne statističke podatke i konkretno ispitati osobu o kojoj je riječ.

52. U ovom predmetu valja istaknuti da je na nacionalnom sudu da, uzimajući u obzir dostupne mu statističke podatke, utvrdi je li smrt muškarca u ranim 40-im godinama vjerojatan događaj. U tom pogledu valja imati na umu da se učestalost zrakoplovno-medicinskih pregleda povećava s godinama. Primjerice, razdoblje valjanosti certifikata o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 smanjuje se na šest mjeseci u slučaju imatelja dozvole koji su navršili 60 godina. Ti se certifikati mogu dodatno obnoviti tek nakon zrakoplovno-medicinskih pregleda ili procjena [37]. Iz tog se zahtjeva može zaključiti da se zdravstveni rizici za pilote povećavaju s godinama.

53. Kad je riječ o konkretnim podacima o kopilotu o kojem je riječ, zahtjev za prethodnu odluku ne sadržava nikakve pojedinosti o uzroku njegove smrti. U prethodnom pitanju navodi se da je kopilot u cijelosti prošao propisane redovite liječničke preglede. Navodi se i da je iznenadna smrt oca obitelji u ranim 40-im godinama bila velik šok za posadu.

54. U tom pogledu napominjem da je, u ovim okolnostima, valjanost certifikatâ o zdravstvenoj sposobnosti kategorije 1 na koje se prethodno upućuje 12 mjeseci [38] i da njihov imatelj po njihovu isteku mora zatražiti obnovu tog certifikata. Stoga, iako bi se moglo pretpostaviti da je u ovom predmetu kopilot prošao potrebne liječničke preglede i da je bio dobrog zdravstvenog stanja, na sudu koji je uputio zahtjev je da utvrdi te činjenice.

[34] Presuda od 23. ožujka 2021. (C-28/20, EU:C:2021:226, t. 32.)

[35] Vidjeti primjerice internetski rječnik Cambridge Dictionary, definicija dostupna na https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable.

[36] Vidjeti internetski rječnik Merriam-Webster, https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable, moje isticanje.

[37] Vidjeti bilješku 32. ovog mišljenja. Slično tomu, imatelji dozvole koji su uključeni u jednopilotne operacije komercijalnog prijevoza putnika i navršili su 40 godina moraju obnavljati certifikate kategorije 1 svakih šest mjeseci.

[38] Vidjeti točku 47. ovog mišljenja.

55. Slijedom toga se čini da je smrt kopilota u ovom predmetu događaj za koji je bilo malo vjerojatno da će nastati te bi u ovim okolnostima trebalo smatrati da je bio nepredvidljiv za zračnog prijevoznika.

3. Međuzaključak

56. S obzirom na prethodno navedeno, predlažem da Sud odgovori da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da otkazivanje leta, koji je trebao poletjeti iz zračne luke izvan baze stvarnog zračnog prijevoznika o kojem je riječ, zbog iznenadne smrti kopilota koji je propisane redovite liječničke preglede prošao bez ograničenja, nije obuhvaćeno „izvanrednim okolnostima" u smislu te odredbe.

57. Ako Sud ipak utvrdi da je smrt kopilota izvanredna okolnost, treba razmotriti pojam razumnih mjera koje treba poduzeti zračni prijevoznik.

C. Pojam razumnih mjera u skladu sa sudskom praksom

58. Kako bi ga se oslobodilo obveze isplate odštete, zračni prijevoznik treba dokazati da je poduzeo sve razumne mjere koje su se od njega zahtijevale. Sud je u presudi u predmetu Germanwings [39] utvrdio da je na stvarnom zračnom prijevozniku da upotrijebi sve svoje osoblje i sva materijalna i financijska sredstva kojima raspolaže. Sud je u presudi u predmetu Wallentin-Hermann [40] presudio da činjenica da je stvarni zračni prijevoznik poštovao minimalna pravila za održavanje zrakoplova nije dovoljna da se utvrdi da je zračni prijevoznik poduzeo sve razumne mjere.

59. Međutim, Sud je u presudi u predmetu Eglītis i Ratnieks [41] smatrao da se od stvarnog zračnog prijevoznika ne može zahtijevati da na općenit i neselektivan način predvidi minimalnu rezervu vremena koja bi se na isti način primjenjivala u svim situacijama kada se pojave izvanredne okolnosti. Posljedica opsega potrebne rezerve vremena ne bi smjela biti ta da zračni prijevoznik podnese nepodnošljivu žrtvu u pogledu njegova poslovnog kapaciteta.

60. Nadalje, Sud je u presudi u predmetu Pešková i Peška [42] naveo da stvarni zračni prijevoznik nije odgovoran za to što drugi subjekti, kao što su kontrolori zračnog prometa, ne ispunjavaju svoje obveze poduzimanja preventivnih mjera koje su u njihovoj nadležnosti. Osim toga, Sud je u presudi u predmetu Moens [43] utvrdio da je prisutnost goriva na uzletno-sletnoj stazi zbog kojeg je ona zatvorena okolnost koju se nije moglo izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera.

61. Naposljetku, Sud je u presudi u predmetu Transportes Aéreos Portugueses [44], koja se odnosila na slijetanje i prekid leta zbog neprihvatljivog ponašanja putnika dao najjasniju definiciju argumenta „razumnih mjera". Sud je naveo da razumne mjere u načelu ne mogu podrazumijevati samo to da se putnicima na koje se prekid leta odnosio ponudi preusmjeravanje u njihovo konačno odredište sljedećim letom koji on izvodi, a koji u njihovo odredište stiže dan nakon prvotno

[39] Presuda od 4. travnja 2019. (C-501/17, EU:C:2019:288)

[40] Presuda od 22. prosinca 2008. (C-549/07, EU:C:2008:771)

[41] Presuda od 12. svibnja 2011. (C-294/10, EU:C:2011:303, t. 31. i 35.) i, slično tomu, vidjeti mišljenje nezavisnog odvjetnika E. Tancheva u predmetu Moens (C-159/18, EU:C:2018:1040, t. 33.).

[42] Presuda od 4. svibnja 2017. (C-315/15, EU:C:2017:342, t. 43. i 44.)

[43] Presuda od 26. lipnja 2019. (C-159/18, EU:C:2019:535)

[44] Presuda od 11. lipnja 2020. (C-74/19, EU:C:2020:460, t. 58., 59. i 61.)

predviđenog dana za njihov dolazak. Naime, dužna pažnja koja se zahtijeva od zračnog prijevoznika kako bi mu se omogućilo oslobođenje od obveze isplate odštete pretpostavlja da on upotrijebi sva sredstva koja mu stoje na raspolaganju kako bi osigurao razumno preusmjeravanje po zadovoljavajućim uvjetima kada je to najranije moguće, među kojima je i pronalaženje drugih izravnih ili neizravnih letova koje eventualno izvode drugi zračni prijevoznici koji su dio iste zrakoplovne udruge ili nisu i koji manje kasne u dolasku od sljedećeg leta zračnog prijevoznika o kojem je riječ. Međutim, na nacionalnom je sudu da ocijeni je li takvo preusmjeravanje za zračnog prijevoznika moglo zahtijevati nepodnošljivu žrtvu u pogledu njegova kapaciteta u relevantnom trenutku.

62. Ističem da bi smrt kopilota, neovisno o konkretnim okolnostima u kojima je nastala, u svakom slučaju dovela do otkazivanja leta ako zamjenski pilot nije bio dostupan. Doista, kao što je prethodno navedeno, u Uredbi br. 965/2012 određuje se da stvarni zračni prijevoznik za vrste zrakoplova koji se koriste na takvim letovima mora staviti na raspolaganje posadu koja se sastoji od najmanje dva pilota. To znači da se zapovjedniku ne bi dalo ovlaštenje da povratni let izvede sam, bez kopilota [45].

63. Osim toga, kao što je Komisija to objasnila [46], odredbe o sigurnosti zračnog prometa ne dopuštaju svakom pilotu da bude zamjenski pilot. Zamjenski pilot mora biti potpuno kvalificiran, biti dovoljno osposobljen i imati dovoljno iskustva u pogledu zrakoplova i rute o kojima je riječ. To znači da nije dovoljno da stvarni zračni prijevoznici koji upotrebljavaju različite zrakoplove u svakom odredištu stave na raspolaganje dodatnu posadu i da posade u pripravnosti moraju biti dostupne za sve vrste zrakoplova koji se upotrebljavaju na svim rutama u bilo kojem odredištu koje taj zračni prijevoznik opslužuje. Takva bi obveza dovela do nerazmjernih troškova te se ne čini razumnom u slučaju da Sud utvrdi da su okolnosti izvanredne.

64. Prema tome, kako bi ga se oslobodilo obveze isplate odštete, zračni prijevoznik treba dokazati da je poduzeo sve proporcionalne i razumne mjere koje su se od njega zahtijevale.

IV. Zaključak

65. Na temelju prethodno iznesene analize predlažem da Sud na pitanje koje je uputio Landgericht Stuttgart (Zemaljski sud u Stuttgartu, Njemačka) odgovori na sljedeći način:

Članak 5. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91

treba tumačiti na način da otkazivanje leta, koji je trebao poletjeti iz zračne luke izvan baze stvarnog zračnog prijevoznika o kojem je riječ, zbog iznenadne smrti kopilota koji je propisane redovite liječničke preglede prošao bez ograničenja, nije obuhvaćeno „izvanrednim okolnostima” u smislu te odredbe.

[45] Ta uredba sadržava i upućivanja na važnost dobrog mentalnog stanja drugih članova posade. Čini se da se u ovom predmetu ti članovi nisu odmah smatrali sposobnima izvesti let nakon potencijalno traumatične vijesti o smrti kolege.

[46] Točka 31. Komisijinih očitovanja