Coletânea da Jurisprudência

CONCLUSÕES DA ADVOGADA-GERAL
LAILA MEDINA
apresentadas em 9 de fevereiro de 2023 [1]

Processos apensos C-156/22 a C-158/22

TAP Portugal
contra
flightright GmbH (C-156/22)
Myflyright GmbH (C-157/22 e C-158/22)

[pedido de decisão prejudicial apresentado pelo Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de Estugarda, Alemanha)]

«Reenvio prejudicial — Transporte aéreo — Regulamento (CE) n.º 261/2004 — Artigo 5.º, n.º 3 — Regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros em caso de cancelamento ou atraso considerável dos voos — Dispensa da obrigação de indemnização — Conceito de "circunstâncias extraordinárias" — Cancelamento de um voo — Morte súbita e inesperada de um copiloto — Acontecimento inerente ao exercício normal das atividades de uma transportadora aérea operadora — Acontecimento que escapa inteiramente ao controlo efetivo de uma transportadora aérea operadora — Acontecimento externo — Controlo sobre o acontecimento — Previsibilidade do acontecimento»

1. Walter Alexander Raleigh disse uma vez: «o motor é o coração de uma aeronave mas o piloto é a sua alma».

2. Ambos os elementos são essenciais e ambos devem ser objeto de igual controlo para o bom funcionamento da atividade de qualquer transportadora aérea operadora. No que respeita aos pilotos, o direito da União estabeleceu um grande número de requisitos, incluindo os relativos à saúde dos pilotos, a fim de assegurar uma prestação ininterrupta de serviços de transporte aéreo.

3. No entanto, quando ocorrem perturbações, o Regulamento (CE) n.º 261/2004 [2] (a seguir «Regulamento n.º 261/2004»), como resulta do seu considerando 1, tem o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos direitos dos passageiros, incluindo o direito a indemnização em caso de cancelamento.

4. Os pedidos de decisão prejudicial apresentados pelo Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de Estugarda, Alemanha) têm por objeto a interpretação do artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento. Estes pedidos foram apresentados no âmbito de litígios entre empresas de assistência jurídica a

[1] Língua original: inglês.

[2] Regulamento do Parlamento Europeu e do Conselho de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1).

passageiros aéreos, a flightright GmbH (Processo C-156/22) e a Myflyright GmbH (Processos C-157/22 e C-158/22), e a TAP Portugal, uma transportadora aérea operadora, a respeito da recusa desta transportadora em indemnizar os passageiros pelo cancelamento do seu voo. Os três processos apensos dizem respeito ao mesmo voo.

5. É pedido ao Tribunal de Justiça que esclareça se a morte súbita de um copiloto pouco tempo antes do voo programado pode constituir uma circunstância extraordinária nos termos desta disposição.

I. Quadro jurídico

A. Regulamento n.º 261/2004

6. Os considerandos 1, 14 e 15 do Regulamento n.º 261/2004 enunciam:

«(1) A ação da Comunidade no domínio do transporte aéreo deve ter, entre outros, o objetivo de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros. Além disso, devem ser tidas plenamente em conta as exigências de proteção dos consumidores em geral.

[…]

(14) Tal como ao abrigo da Convenção de Montreal, as obrigações a que estão sujeitas as transportadoras aéreas operadoras deverão ser limitadas ou eliminadas nos casos em que a ocorrência tenha sido causada por circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Essas circunstâncias podem sobrevir, em especial, em caso de instabilidade política, condições meteorológicas incompatíveis com a realização do voo em causa, riscos de segurança, falhas inesperadas para a segurança do voo e greves que afetem o funcionamento da transportadora aérea.

(15) Considerar-se-á que existem circunstâncias extraordinárias sempre que o impacto de uma decisão de gestão do tráfego aéreo, relativa a uma determinada aeronave num determinado dia provoque um atraso considerável, um atraso de uma noite ou o cancelamento de um ou mais voos dessa aeronave, não obstante a transportadora aérea em questão ter efetuado todos os esforços razoáveis para evitar atrasos ou cancelamentos.»

7. O artigo 5.º do Regulamento n.º 261/2004 prevê:

«1. Em caso de cancelamento de um voo, os passageiros em causa têm direito a:

[…]

c) Receber da transportadora aérea operadora indemnização nos termos do artigo 7.º, salvo se:

i) tiverem sido informados do cancelamento pelo menos duas semanas antes da hora programada de partida, ou

ii) tiverem sido informados do cancelamento entre duas semanas e sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até duas horas antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até quatro horas depois da hora programada de chegada, ou

iii) tiverem sido informados do cancelamento menos de sete dias antes da hora programada de partida e se lhes tiver sido oferecido reencaminhamento que lhes permitisse partir até uma hora antes da hora programada de partida e chegar ao destino final até duas horas depois da hora programada de chegada.

[…]

3. A transportadora aérea operadora não é obrigada a pagar uma indemnização nos termos do artigo 7.º, se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

[…]»

8. O artigo 7.º, n.º 1, do Regulamento n.º 261/2004 prevê montantes específicos de indemnização em função da distância do voo.

B. Regulamento (UE) n.º 965/2012

9. O anexo III do Regulamento (UE) n.º 965/2012 [3] estabelece os requisitos para as organizações no que respeita às operações aéreas a cumprir pelos operadores no que toca à formação, à experiência e às qualificações da tripulação de voo (PARTE-ORO). A subsecção ORO.FC.200 (Composição da tripulação de voo) da secção 2 (Requisitos adicionais para as operações de transporte aéreo comercial) da subparte FC (tripulação de voo) prevê:

«[…]

c) No caso das operações de aviões de acordo com regras de voo por instrumentos (IFR) e dos voos noturnos devem ser cumpridos requisitos específicos:

1) A tripulação de voo mínima deve ser composta por dois pilotos para todos os aviões turbo-hélice com uma configuração operacional máxima (MOPSC) superior a nove lugares de passageiros e para todos os aviões turborreator.

[…]»

[3] Regulamento da Comissão de 5 de outubro de 2012, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as operações aéreas, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO 2012, L 296, p. 1), na versão em vigor à data dos factos no processo principal.

10. O anexo IV do Regulamento n.º 965/2012 regula as operações de transporte aéreo comercial (Parte-CAT). As alíneas b) e c) da subsecção CAT.GEN.MPA.100 (Responsabilidades da tripulação) da secção 1 (Aeronaves a motor) da subparte A (Requisitos gerais) preveem:

«b) O tripulante deve:

[…]

4) Respeitar todas as limitações de tempo de voo e de serviço (FTL) e cumprir todos os requisitos em matéria de repouso aplicáveis à sua atividade;

5) Se prestarem serviços a mais de um operador:

   i) conservar os registos individuais relativos a tempos de voo e de serviço, assim como a períodos de repouso, conforme previsto nos requisitos FTL aplicáveis, e

   ii) fornecer a cada operador os dados necessários para o planeamento das atividades em conformidade com os requisitos FTL aplicáveis;

c) Os tripulantes não podem desempenhar funções a bordo de uma aeronave nos seguintes casos:

[…]

3) Se não cumprirem os requisitos médicos aplicáveis;

4) Se estiverem em dúvida sobre a sua capacidade para desempenhar as funções que lhe estão atribuídas; ou

5) Se tiverem conhecimento ou suspeitarem que sofrem de fadiga […]»

II. Factos nos processos principais e questão prejudicial

11. Em 17 de julho de 2019, a TAP Portugal era a transportadora aérea operadora do voo TP597, com partida de Estugarda (Alemanha), às 6 h 05 locais, para Lisboa (Portugal) (a seguir «voo em causa»).

12. No mesmo dia, às 4 h 15, o copiloto que devia realizar o voo em causa foi encontrado morto no seu quarto de hotel em Estugarda. Toda a tripulação ficou chocada e declarou-se inapta para voar. Não estava disponível nenhum pessoal de substituição, uma vez que o voo em causa devia partir fora da «base da TAP». Este voo foi cancelado.

13. A tripulação de substituição saiu de Lisboa num voo com partida às 11 h 25 e com chegada a Estugarda às 15 h 20. Os passageiros foram transportados no voo de substituição TP593, que partiu para Lisboa no mesmo dia, às 16 h 40.

14. Nos três casos, as demandantes nos processos principais pedem uma indemnização à TAP Portugal ao abrigo do artigo 7.º do Regulamento n.º 261/2004.

15. A TAP Portugal foi condenada pelo Amtsgericht Nürtingen (Tribunal de Primeira Instância de Nürtingen, Alemanha) no pagamento da indemnização exigida pela flightright e pela Myflyright, com o fundamento de que, como uma doença grave e súbita, a morte súbita e imprevisível de um membro da tripulação não constitui um acontecimento externo que afete a transportadora aérea operadora em causa, na medida em que faz parte dos riscos inerentes às atividades de uma transportadora aérea.

16. A TAP Portugal recorreu desta decisão para o Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de Estugarda). Segundo este órgão jurisdicional, a morte súbita do copiloto, um pai de família de meia-idade que tinha passado sem dificuldade os exames médicos periódicos obrigatórios, era completamente imprevisível e surpreendente para todos.

17. Nestas circunstâncias, o Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de Estugarda) decidiu suspender a instância nos três casos e submeter ao Tribunal de Justiça a seguinte questão prejudicial:

«Deve o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 ser interpretado no sentido de que se verifica uma circunstância extraordinária na aceção desta disposição quando um voo com partida de um aeroporto situado fora da base da transportadora aérea operadora é cancelado devido ao facto de, pouco antes do início do voo, um membro da tripulação destacado para esse voo (no caso em apreço: o copiloto), que passou sem restrições os exames médicos periódicos prescritos, ter morrido de forma súbita e imprevisível para a transportadora aérea, ou ter ficado tão gravemente doente que era incapaz de realizar o voo?»

18. Por despacho do presidente do Tribunal de Justiça de 4 de abril de 2022, os processos C-156/22 a C-158/22 foram apensados para efeitos das fases escrita e oral e do acórdão.

19. Apresentaram observações escritas ao Tribunal de Justiça a flightright, a TAP Portugal, os Governos polaco e português e a Comissão Europeia.

III. Apreciação

A. Observações preliminares

20. Observo, em primeiro lugar, que a questão prejudicial contempla um cenário em que um membro da tripulação está «gravemente doente», no sentido de que «não pode realizar o voo». A este respeito, saliento que os presentes processos se referem à morte súbita de um copiloto. Por conseguinte, apesar dos efeitos semelhantes que a doença grave de um membro da tripulação teria na realização de um voo, este cenário afigura-se hipotético perante os factos dos processos principais.

21. Em segundo lugar, na medida em que o presente caso diz respeito à morte de um copiloto, recordo que a alínea c), ponto 1, da subsecção ORO.FC.200 do Regulamento n.º 965/2012 exige a presença de, pelo menos, dois pilotos para realizar um voo. Com efeito, no caso em apreço, mesmo que o resto da tripulação estivesse em condições de realizar o voo em causa, o requisito da presença de dois pilotos na tripulação de voo não estava preenchido e, por essa razão, esse voo não podia ser realizado. Por outro lado, a questão submetida ao Tribunal de Justiça visa a morte súbita do copiloto como motivo do cancelamento do voo em causa.

22. Por conseguinte, sugiro que o Tribunal de Justiça limite a sua resposta ao cancelamento do voo, devido à morte súbita do copiloto, sem abordar a questão do efeito de repercussão desta morte nos outros membros da tripulação. Em todo o caso, uma vez que o motivo exato do cancelamento do voo é matéria assente, cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se o voo em causa *só* foi cancelado devido à morte do copiloto ou devido à *conjugação* deste último acontecimento com a impossibilidade de a tripulação realizar o voo em causa.

23. Nestas condições, para dar uma resposta útil ao órgão jurisdicional de reenvio, sugiro ao Tribunal de Justiça que reformule a questão de modo a perguntar, em substância, se o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que o cancelamento de um voo com partida de um aeroporto situado fora da base da transportadora aérea operadora em questão, devido à morte súbita do copiloto que passou sem restrições os exames médicos periódicos prescritos, está abrangido pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição, com o fundamento de que esse acontecimento ocorreu pouco tempo antes do voo e era imprevisível para essa transportadora aérea.

B. Quanto aos dois requisitos estabelecidos pela jurisprudência

24. Antes de mais, recordo que, em caso de cancelamento de um voo, o artigo 5.º, n.º 1, alínea c), do Regulamento n.º 261/2004 prevê que os passageiros em causa têm direito a uma indemnização por parte da transportadora aérea operadora, nos termos do artigo 7.º, n.º 1, deste regulamento, salvo se tiverem sido previamente informados do cancelamento nos prazos previstos no artigo 5.º, n.º 1, alínea c), i) a iii), do referido regulamento.

25. O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, à luz dos seus considerandos 14 e 15, dispensa a transportadora aérea operadora dessa obrigação de indemnização se puder provar que o cancelamento se ficou a dever a circunstâncias extraordinárias que não poderiam ter sido evitadas mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis. Tendo em conta o objetivo do Regulamento n.º 261/2004, enunciado no seu considerando 1, de garantir um elevado nível de proteção dos passageiros e atendendo a que o artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento permite derrogar o princípio do direito a indemnização dos passageiros em caso de cancelamento do voo, o conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição, deve ser interpretado de forma estrita [4].

26. Segundo jurisprudência constante, podem ser qualificados de «circunstâncias extraordinárias», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, os acontecimentos que, devido à sua natureza ou à sua origem, não são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea operadora em causa (primeiro requisito) e escapam ao controlo efetivo dessa transportadora (segundo requisito). Embora o Tribunal de Justiça tenha recordado recentemente que estes dois requisitos são cumulativos e que a sua observância deve ser objeto de apreciação casuística [5], observo que, na sua apreciação, examinou cada requisito à vez, ainda que tenha considerado que o primeiro requisito não estava preenchido [6]. Afigura-se, portanto, que os dois requisitos são, na realidade, complementares; o primeiro incide, mais genericamente, sobre a relação entre a área de atividade afetada e as atividades da transportadora aérea operadora [7] e o segundo incide, mais especificamente, sobre a questão de saber se o acontecimento em causa

4 V., neste sentido, Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 24 e jurisprudência referida).

5 V., mais recentemente, Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 23 e jurisprudência referida).

6 *Ibid*., n.ºs 26 e segs.

7 V. n.º 34, *infra*.

escapa inteiramente ao controlo efetivo da transportadora aérea operadora. Todavia, na medida em que é jurisprudência assente do Tribunal de Justiça que os dois requisitos são cumulativos, examiná-los-ei enquanto tais.

27. Por outro lado, há que salientar que a jurisprudência relativa ao conteúdo e à relação entre o primeiro e o segundo requisitos nem sempre é coerente. Por conseguinte, no caso em apreço, examinarei estes requisitos conforme recordados e clarificados pelo Tribunal de Justiça no seu recente Acórdão, proferido em Grande Secção, Airhelp [8].

28. Nestas condições, há que determinar se a morte súbita de um copiloto pode constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004.

1. Acontecimento não inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea operadora

29. No âmbito deste requisito, é necessário determinar se as questões relativas ao pessoal da transportadora aérea operadora são suscetíveis de constituir, pela sua natureza ou pela sua origem, um acontecimento que não é inerente ao exercício normal das atividades dessa transportadora aérea [9].

30. A este respeito, importa recordar que, no que se refere aos problemas técnicos da aeronave, o Tribunal de Justiça declarou no Acórdão Wallentin-Hermann [10] que as circunstâncias que rodearam a ocorrência de um acontecimento só podem ser qualificadas de «extraordinárias» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 se disserem respeito a um acontecimento que, como os enumerados no considerando 14 do referido regulamento, não é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea operadora em causa e escapa ao controlo efetivo dessa transportadora devido à sua natureza ou à sua origem. O Tribunal de Justiça declarou que, na medida em que o funcionamento das aeronaves suscita inevitavelmente problemas técnicos, as transportadoras aéreas são confrontadas com esses problemas no âmbito das suas atividades. Por conseguinte, os problemas técnicos conhecidos no momento da manutenção das aeronaves ou devidos a uma falha nessa manutenção não podem constituir, em si mesmos, «circunstâncias extraordinárias» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004. Inversamente, determinados acontecimentos, como um defeito de fabrico oculto, que afete a segurança dos voos, ou os danos causados às aeronaves por atos de sabotagem ou de terrorismo, podem não ser inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea operadora em causa e escapar ao seu controlo efetivo.

31. O conceito de inerência foi posteriormente clarificado pelo Tribunal de Justiça no Acórdão van der Lans [11], no qual o Tribunal declarou que uma avaria causada pela falha prematura de algumas peças de uma aeronave constitui um acontecimento imprevisível. No entanto, o Tribunal de Justiça acrescentou que tal avaria permanece *intrinsecamente associada* ao sistema de funcionamento muito complexo do aparelho, que a transportadora aérea explora em condições, designadamente meteorológicas, muitas vezes difíceis, ou mesmo extremas, entendendo-se, por outro lado, que nenhuma peça de uma aeronave é inalterável. O Tribunal de

8 Acórdão de 23 de março de 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 40).

9 V., por analogia, Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226).

10 V., neste sentido, Acórdão de 22 de dezembro de 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771, n.os 20, 24, 25 e 26). Constato que, ao detalhar esses acontecimentos, o Tribunal de Justiça não distingue entre o primeiro e o segundo requisito.

11 Acórdão de 17 de setembro de 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, n.os 41 e 42).

Justiça concluiu que, no âmbito da atividade de uma transportadora aérea operadora, esse acontecimento imprevisível é inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea, sendo essa transportadora confrontada regularmente com esse tipo de problemas técnicos imprevistos.

32. Resulta dessa jurisprudência que os problemas técnicos da aeronave são inerentes ao exercício normal das atividades da transportadora aérea operadora, uma vez que, no decurso normal dessas atividades, essa transportadora é confrontada com problemas técnicos inesperados. Em seguida, examinarei até que ponto as questões em matéria de pessoal são inerentes ao exercício normal da atividade da transportadora aérea operadora.

33. No Acórdão Airhelp referido *supra* [12], o Tribunal de Justiça foi chamado a determinar se uma greve de pilotos organizada dentro de um quadro legal é inerente ao exercício normal da atividade de uma empresa de transporte aéreo. O Tribunal de Justiça declarou que uma greve cujo objetivo se limita a obter de uma empresa de transporte aéreo um aumento do salário dos pilotos, uma alteração dos horários de trabalho da tripulação e uma maior previsibilidade em matéria de tempo de trabalho constitui um acontecimento inerente ao exercício normal da atividade dessa empresa, em especial quando a referida greve é organizada dentro de um quadro legal. Mais precisamente, o Tribunal de Justiça baseou-se no facto de uma greve não deixar de ser uma das expressões possíveis da negociação social e, portanto, dever ser entendida como um acontecimento inerente ao exercício normal da atividade do empregador em causa.

34. Importa observar que o Tribunal de Justiça sublinhou que as medidas relativas ao *pessoal de uma transportadora aérea operadora* são abrangidas pela gestão normal das atividades dessa transportadora. Resulta desse acórdão que, para efeitos da determinação do primeiro requisito, o Tribunal de Justiça examina a relação entre a área de atividade afetada, a saber, questões do pessoal, e as atividades de uma transportadora aérea operadora.

35. Esta interpretação deve aplicar-se no caso em apreço, uma vez que o planeamento da tripulação e as questões do pessoal integram a atividade quotidiana das transportadoras aéreas. No que respeita ao planeamento da tripulação, as companhias devem respeitar a legislação aérea, as condições contratuais e as expectativas pessoais [13]. O planeamento da tripulação implica operações complexas, como a composição da tripulação, as escalas de serviço, a vigilância e a formação, só para citar algumas, tendo em conta aspetos como a gestão do risco de fadiga [14]. Uma ausência súbita de um membro da tripulação, como um copiloto, deve, em princípio, ser prevista no planeamento da tripulação [15].

[12] Acórdão de 23 de março de 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, n.os 28, 29 e 30).

[13] V., por exemplo, Regulamento (UE) n.º 1178/2011 da Comissão, de 3 de novembro de 2011, que estabelece os requisitos técnicos e os procedimentos administrativos para as tripulações da aviação civil, em conformidade com o Regulamento (CE) n.º 216/2008 do Parlamento Europeu e do Conselho (JO 2011, L 311, p. 1), na versão em vigor à data dos factos no processo principal.

[14] IATA, ICAO, IFALPA, «Fatigue Management Guide for Airline Operators», 2015 [em linha]. Disponível em https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/. V., no mesmo sentido, alíneas b) e c) da subsecção CAT.GEN.MPA.100 (Responsabilidades da tripulação) da secção 1 (Aeronaves a motor) da subparte A (Requisitos gerais) do anexo IV do Regulamento n.º 965/2012 (Parte-CAT).

[15] V., por exemplo, https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en. *Ibid.*, alíneas b) e c) da subsecção CAT.GEN.MPA.100 (Responsabilidades da tripulação) da secção 1 (Aeronaves a motor) da subparte A (Requisitos gerais) do anexo IV do Regulamento n.º 965/2012 (Parte-CAT).

36. A este respeito, sublinho que a causa exata da ausência súbita do copiloto não deve ser relevante para efeitos de qualificação da ausência como um acontecimento «inerente». Com efeito, uma vez que existe uma probabilidade de ocorrência desse acontecimento [16], este deve ser tido em conta na organização e na gestão dos sistemas da transportadora aérea operadora. Por conseguinte, quer a ausência súbita de um copiloto se deva a motivos de saúde, à morte ou a outras causas, tem como *efeito* a transportadora aérea operadora ter de substituir a pessoa ausente ou cancelar o voo.

37. Por conseguinte, considero que a ausência súbita de um copiloto constitui uma parte ordinária da atividade de uma transportadora aérea operadora e esse acontecimento, seja qual for a sua causa, deve ser considerado inerente ao exercício normal da atividade da transportadora aérea. Uma vez que os dois requisitos são cumulativos [17], não há que examinar o segundo requisito, se o Tribunal de Justiça seguir o meu raciocínio. No entanto, por uma questão de exaustividade, analisarei o segundo requisito, a saber, se a morte de um copiloto é um acontecimento que escapa ao controlo da transportadora aérea operadora em causa.

2. Acontecimento que escapa inteiramente ao controlo efetivo da transportadora aérea operadora

38. No Acórdão Airhelp, o Tribunal de Justiça examinou quatro critérios para determinar se um acontecimento deve ser considerado um acontecimento que escapa inteiramente ao controlo efetivo da transportadora aérea operadora em causa. No caso em apreço, apenas três desses critérios são relevantes, uma vez que o quarto se referia especificamente a questões jurídicas decorrentes do direito fundamental à greve consagrado no artigo 28.º da Carta dos Direitos Fundamentais da União Europeia (a seguir «Carta»), que estava em causa nesse processo [18].

39. Com base nestes três critérios, o Tribunal de Justiça examinou mais especificamente, em primeiro lugar, se o acontecimento era previsível; em segundo lugar, se o empregador mantinha um certo controlo sobre esse acontecimento; e, em terceiro lugar, se o acontecimento era externo à transportadora aérea operadora. Estes três critérios parecem ser cumulativos e constituem critérios mínimos para efeitos da definição de um acontecimento que escapa inteiramente ao controlo efetivo da transportadora aérea em causa. Analisarei esses critérios por ordem inversa à ordem estabelecida pelo Tribunal de Justiça no Acórdão Airhelp, uma vez que, logicamente, a questão de saber se um acontecimento é externo ou interno à transportadora aérea operadora precede a questão de saber se esse acontecimento pode ser controlado por essa transportadora aérea.

a) Acontecimento externo

40. No Acórdão Airhelp, o Tribunal de Justiça declara que, para efeitos do estabelecimento do conceito de «circunstâncias extraordinárias» na aceção do artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004, os acontecimentos cuja origem é «interna» devem ser distinguidos daqueles cuja origem é «externa» à transportadora aérea operadora.

[16] Grupo do Banco Mundial, Mortality rate, adult, male (per 1 000 male adults) — European Union [Taxa de mortalidade, adultos, sexo masculino (por cada 1 000 adultos do sexo masculino) — União Europeia], 2018, disponível em: Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) — European Union | Data (worldbank.org).

[17] V. n.º 26, *supra*.

[18] O quarto destes critérios dizia respeito à ponderação entre a liberdade fundamental de greve e a liberdade fundamental de empresa da transportadora aérea e o seu direito de propriedade, que são garantidos pelos artigos 16.º e 17.º da Carta.

41. Em primeiro lugar, no que respeita aos acontecimentos externos, esses acontecimentos incluem, segundo o Tribunal de Justiça, a colisão entre uma aeronave e uma ave [19]; o dano causado a um pneu de uma aeronave por um objeto estranho, como um detrito móvel presente na pista de um aeroporto [20]; a presença de combustível numa pista de um aeroporto, que leva ao encerramento desta [21]; uma colisão entre o leme de profundidade de uma aeronave estacionada e o *aileron* de uma aeronave de outra transportadora aérea, provocada pelo movimento desta última [22]; um defeito de fabrico oculto ou atos de sabotagem ou de terrorismo [23].

42. O Tribunal de Justiça conclui que o elemento comum aos acontecimentos externos é «[terem] por origem um facto natural *ou* de um terceiro, como outra transportadora aérea ou um ator público ou privado que interfere na atividade aérea ou aeroportuária» [24]. Quanto aos acontecimentos que têm por origem um facto natural, o Tribunal de Justiça declarou que o encerramento de uma parte do espaço aéreo europeu devido a uma erupção vulcânica, como a do vulcão Eyjafjallajökull, constitui uma «circunstância extraordinária» [25]. Quanto aos acontecimentos causados por atos de terceiros, o Tribunal de Justiça salienta que a greve dos controladores do tráfego aéreo ou do pessoal dos aeroportos pode constituir uma «circunstância extraordinária», na aceção do artigo 5.º, n.º 3, deste regulamento, na medida em que essa greve não está abrangida pelo âmbito do exercício da atividade dessa transportadora e escapa, assim, ao seu controlo efetivo [26].

43. Em segundo lugar, no que respeita aos acontecimentos internos, o Tribunal de Justiça declarou que uma greve desencadeada e seguida por membros do próprio pessoal da empresa de transporte aéreo em causa, incluindo no caso de uma greve convocada pelos sindicatos, constitui um acontecimento «interno» dessa empresa, uma vez que estes atuam no interesse dos trabalhadores da referida empresa [27]. Observo que o Tribunal de Justiça já tinha declarado no passado que uma greve, sem a participação dos sindicatos ou dos representantes do pessoal, causada pelo anúncio da reestruturação da companhia não constitui uma «circunstância extraordinária» [28].

44. No caso em apreço, a transportadora poderia ser considerada responsável pela organização do seu pessoal, a fim de prevenir qualquer perturbação devida a doenças ou a outras incapacidades. Como já referi, a organização do seu pessoal faz parte da gestão quotidiana e normal da transportadora aérea [29]. Daqui resulta que a gestão quotidiana normal pertence à categoria dos acontecimentos «internos». Por conseguinte, quando a morte de um copiloto resulta da ação (ou da negligência) da transportadora aérea operadora, ou seja, quando a mesma está ligada à sua atividade laboral, trata-se de um acontecimento inteiramente interno. Não é esse o caso quando

[19] Acórdão de 4 de maio de 2017, Pešková e Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, n.º 26).

[20] Acórdão de 4 de abril de 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, n.º 34).

[21] Acórdão de 26 de junho de 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, n.º 29).

[22] Despacho de 14 de janeiro de 2021, Airhelp (C-264/20, não publicado, EU:C:2021:26, n.º 26).

[23] Acórdãos de 22 de dezembro de 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, n.º 26), e de 17 de setembro de 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, n.º 38).

[24] Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 41), sublinhado nosso.

[25] Acórdão de 31 de janeiro de 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

[26] V., neste sentido, Acórdão de 4 de outubro de 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), referido no Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 42).

[27] Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 44).

[28] Acórdão de 17 de abril de 2018, Krüsemann e o. (C-195/17, C-197/17 a C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 a C-286/17 e C-290/17 a C-292/17, EU:C:2018:2588).

[29] V. n.ºs 34 a 36, *supra*.

a morte de um copiloto ocorre fora do trabalho e não é por ele causada. Entendo, à semelhança da Comissão, que deve ser considerado um «facto natural» e, por conseguinte, qualificado como um acontecimento «externo».

b) Controlo, em certa medida, do acontecimento em causa

45. No Acórdão Airhelp, o Tribunal de Justiça explicou que um acontecimento inteiramente sob o controlo efetivo da transportadora aérea em causa é um acontecimento em que essa transportadora tem, em princípio, os meios para se preparar para ele e, sendo caso disso, para atenuar as suas consequências, pelo que o empregador mantém, em certa medida, o controlo dos acontecimentos [30].

46. A este respeito, observo que, no domínio do transporte aéreo comercial, as transportadoras aéreas devem respeitar procedimentos técnicos e administrativos estritos no exercício das suas atividades. Por conseguinte, uma transportadora aérea operadora não pode, em princípio, alegar que não exerce nenhum controlo sobre a sua organização e a sua gestão do pessoal. Com efeito, a transportadora aérea tem de tomar todas as medidas necessárias para evitar qualquer situação suscetível de afetar os membros da sua tripulação, especialmente tudo o que possa afetar os pilotos.

47. Em particular, devo salientar que um piloto deve possuir um certificado médico para voar. O anexo IV do Regulamento n.º 1178/2011 prevê, nomeadamente, que, «[q]uando exerce os privilégios de uma licença de piloto comercial (CPL), uma licença de piloto de tripulação múltipla (MPL) ou uma licença de piloto de linha aérea (ATPL), o piloto deve possuir um certificado médico de classe 1 válido», que deve ser renovado por um centro de medicina aeronáutica ou por um examinador médico aeronáutico [31]. Os certificados médicos de classe 1 são válidos por um período de 12 meses [32]. Sublinho que a avaliação médica aeronáutica periódica visa garantir a aptidão médica do piloto ou minimizar o risco de inaptidão médica [33].

48. Todavia, mesmo os exames médicos periódicos não garantem que a pessoa que os realiza não morra entre os exames. Mesmo quando a transportadora aérea adotou e efetuou todas as diligências necessárias, certos acontecimentos — como a morte súbita e inesperada de um copiloto habitualmente saudável fora do centro habitual da transportadora aérea — podem constituir um acontecimento para o qual a transportadora aérea não se pode preparar e que não pode ser atenuado.

49. Considero que cabe ao órgão jurisdicional de reenvio verificar se a causa da morte do copiloto se deveu a um fator sob controlo da transportadora aérea operadora em questão. A este respeito, o órgão jurisdicional nacional deve apreciar se os procedimentos e exigências de segurança relativos

30 Acórdão de 23 de março de 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 35).

31 *Ibid*., subsecção MED.A.030 (Certificados médicos), alínea c), ponto 4, e subsecção MED.A.040 (Emissão, revalidação e renovação de certificados médicos), alínea c), ponto 1, da secção 2 (Requisitos dos certificados médicos) da subparte A (Requisitos gerais) do anexo IV (Parte MED), na versão em vigor à data dos factos no processo principal.

32 *Ibid*., subsecção MED.A.045 (Validade, revalidação e renovação dos certificados médicos), alínea a), pontos 1 e 2, da secção 2 (Requisitos dos certificados médicos) da subparte A (Requisitos gerais) do anexo IV (Parte MED). Para os pilotos que estejam envolvidos em operações monopiloto de transporte aéreo comercial de passageiros e tenham completado 40 anos de idade e para os pilotos que tenham completado 60 anos, o certificado médico de classe 1 é válido por um período de seis meses e pode ser renovado após novos exames ou avaliações aeromédicas.

33 No que respeita às responsabilidades do operador e aos requisitos para o pessoal, v. subsecção ORO.GEN.110 (Responsabilidades do operador), alíneas e) e g), da secção 1 (Disposições gerais) e subsecção ORO.GEN.210 (Requisitos para o pessoal), alíneas c) e e), da secção 2 (Gestão) da subparte GEN (Requisitos gerais) do anexo III (PARTE-ORO) do Regulamento n.º 965/2012.

à saúde do copiloto em causa foram respeitados pela transportadora aérea operadora, se os exames médicos prescritos foram realizados corretamente e se, no decurso de controlos periódicos, algo demonstrava que o estado de saúde do copiloto em causa não era suficientemente bom para desempenhar as suas funções. Se estes três pontos forem confirmados, pode concluir-se, na minha opinião, que, no caso em apreço, a morte do copiloto estava inteiramente fora do controlo da transportadora aérea operadora.

c) Previsibilidade do acontecimento em causa

50. No Acórdão Airhelp, o Tribunal de Justiça observa que uma greve constitui, para os trabalhadores, um direito garantido pelo artigo 28.º da Carta, e o facto de estes invocarem esse direito e, consequentemente, desencadearem um movimento nesse sentido deve ser considerado previsível para qualquer empregador, nomeadamente quando essa greve é precedida de um aviso prévio [34].

51. Ao fazê-lo, o Tribunal de Justiça aplica a definição clássica do dicionário segundo a qual um acontecimento ou uma situação previsível é aquela que pode ser conhecida ou antecipada antes de acontecer [35]. No entanto, o conceito de «previsível» também pode ser definido como «o que pode ser *razoavelmente* antecipado» [36]. O conceito de «razoável» implica um juízo de probabilidade. Assim, incumbe ao Tribunal de Justiça determinar a probabilidade de uma transportadora aérea ter podido antecipar as consequências dos acontecimentos em causa. É essencialmente uma apreciação casuística, que exige que seja determinado o contexto da ocorrência do acontecimento, o que requer um exame de dados estatísticos e abstratos e um exame concreto da pessoa em causa.

52. No caso em apreço, importa observar que cabe ao órgão jurisdicional nacional determinar, tendo em conta os dados estatísticos à sua disposição, se a morte de um homem com pouco mais de 40 anos constitui um acontecimento provável. A este respeito, deve ter-se em conta que a frequência dos exames médicos do pessoal aeronáutico aumenta com a idade. Por exemplo, o período de validade dos certificados médicos de classe 1 será reduzido para 6 meses para os titulares de licenças que tenham completado 60 anos de idade. Esses certificados só podem ser renovados após novos exames ou avaliações aeromédicas [37]. Pode deduzir-se dessa exigência que os riscos para a saúde dos pilotos aumentam com a idade.

53. Quanto aos dados concretos relativos ao copiloto em causa, o pedido de decisão prejudicial não contém nenhuma precisão sobre a causa da sua morte. A questão prejudicial refere que o copiloto tinha concluído integralmente os exames médicos periódicos prescritos. Refere igualmente que a morte súbita de um pai de família com pouco mais de 40 anos foi um enorme choque para a tripulação.

[34] Acórdão de 23 de março de 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, n.º 32).

[35] V., por exemplo, dicionário em linha *Cambridge Dictionary*, definição disponível em https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable.

[36] V. dicionário em linha *Merriam-Webster Dictionary*, https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable, sublinhado nosso.

[37] V. nota de pé de página 32, *supra*. Do mesmo modo, os certificados de classe 1 devem ser semestralmente renovados pelos titulares de licenças que exerçam atividades de transporte comercial com um único piloto e tenham completado 40 anos de idade.

54. A este respeito, observo que, nas circunstâncias do caso em apreço, os certificados médicos de classe 1 acima referidos são válidos durante 12 meses [38] e, após a sua expiração, o seu titular deve pedir a renovação desse certificado. Por conseguinte, embora se possa presumir que, no presente caso, o copiloto em questão tinha passado os exames médicos necessários e estava em bom estado de saúde, cabe ao órgão jurisdicional de reenvio apurar esses factos.

55. Por conseguinte, afigura-se que, no caso em apreço, a morte do copiloto constitui um acontecimento cuja probabilidade de ocorrência era baixa, pelo que, nas presentes circunstâncias, deve ser considerado imprevisível para a transportadora aérea.

3. Conclusão intercalar

56. Tendo em conta o que precede, proponho ao Tribunal de Justiça que responda que o artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento n.º 261/2004 deve ser interpretado no sentido de que o cancelamento de um voo com partida de um aeroporto situado fora da base da transportadora aérea operadora em causa, devido à morte súbita do copiloto que passou sem restrições os exames médicos periódicos prescritos, não está abrangido pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição.

57. No entanto, na hipótese de o Tribunal de Justiça considerar que a morte do copiloto é uma circunstância extraordinária, incumbe-lhe examinar o conceito de medidas razoáveis que uma transportadora aérea deve tomar.

C. Conceito de medidas razoáveis segundo a jurisprudência

58. Para se eximir da sua obrigação de indemnização, a transportadora deve demonstrar que tomou todas as medidas razoáveis que lhe eram exigidas. No Acórdão Germanwings [39], o Tribunal de Justiça declarou que cabe à transportadora aérea operadora mobilizar todos os meios humanos, materiais e financeiros de que dispõe. No Acórdão Wallentin-Hermann [40], o Tribunal de Justiça declarou que o facto de a transportadora aérea operadora ter cumprido as regras mínimas de manutenção de uma aeronave não basta para provar que essa transportadora tomou todas as medidas razoáveis.

59. No entanto, no Acórdão Eglītis e Ratnieks [41], o Tribunal de Justiça considerou que não se pode exigir à transportadora aérea operadora que planifique, de forma geral e indiferenciada, uma reserva de tempo mínima aplicável indistintamente em todas as situações de ocorrência de circunstâncias extraordinárias. A extensão da reserva de tempo necessária não deve resultar em sacrifícios insuportáveis para a transportadora no que respeita às suas capacidades empresariais.

60. Por outro lado, no Acórdão Pešková e Peška [42], o Tribunal de Justiça declarou que a transportadora aérea operadora não é responsável pelo incumprimento de outras entidades, como os controladores aéreos, da obrigação de tomarem medidas preventivas da sua

38 V. n.º 47, *supra*.

39 Acórdão de 4 de abril de 2019 (C-501/17, EU:C:2019:288).

40 Acórdão de 22 de dezembro de 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

41 Acórdão de 12 de maio de 2011 (C-294/10, EU:C:2011:303, n.ºs 31 e 35) e, no mesmo sentido, Conclusões do advogado-geral E. Tanchev no processo Moens (C-159/18, EU:C:2018:1040, n.º 33).

42 Acórdão de 4 de maio de 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, n.ºs 43 e 44).

competência. Além disso, o Tribunal de Justiça declarou no Acórdão Moens [43] que a presença de combustível numa pista de um aeroporto, resultando no encerramento desta, é uma circunstância que não poderia ter sido evitada mesmo que tivessem sido tomadas todas as medidas razoáveis.

61. Por último, foi no Acórdão Transportes Aéreos Portugueses [44], relativo à aterragem e à interrupção de um voo devido ao comportamento de um passageiro indisciplinado, que o Tribunal de Justiça definiu mais claramente o meio de defesa das «medidas razoáveis». O Tribunal de Justiça declarou que medidas razoáveis não se podem, em princípio, limitar a oferecer aos passageiros em causa o reencaminhamento para o seu destino final no próximo voo operado pela própria transportadora aérea e com chegada ao destino no dia seguinte ao inicialmente previsto para a sua chegada. Com efeito, a diligência exigida a essa transportadora aérea a fim de lhe permitir eximir-se da sua obrigação de indemnização pressupõe que ela mobilize todos os recursos à sua disposição para assegurar um reencaminhamento razoável, satisfatório e na primeira oportunidade, entre os quais se inclui a procura de outros voos diretos ou indiretos eventualmente operados por outras transportadoras aéreas que sejam membros ou não da mesma aliança aérea e com chegada num horário menos tardio que o voo seguinte da transportadora aérea em causa. Contudo, cabe ao órgão jurisdicional nacional apreciar se esse reencaminhamento poderia ter constituído um sacrifício insuportável para a transportadora aérea tendo em conta as suas capacidades no momento relevante.

62. Devo salientar que a morte de um copiloto, independentemente das circunstâncias específicas em que ocorreu, conduziria, em qualquer caso, ao cancelamento do voo na falta de piloto de substituição. Com efeito, como foi acima referido, o Regulamento n.º 965/2012 prevê que, para o tipo de avião utilizado nesses voos, a transportadora aérea operadora deve disponibilizar uma tripulação composta por pelo menos dois pilotos. Isto significa que o comandante não teria sido autorizado a realizar o voo de regresso sozinho, sem um copiloto [45].

63. Além disso, como explicou a Comissão [46], as disposições relativas à segurança aérea não permitem que todo o piloto atue como piloto de substituição. O piloto de substituição deve ser plenamente qualificado e possuir formação e experiência suficientes em relação à aeronave e à rota em questão. Isto significa que não basta que as transportadoras aéreas operadoras que utilizam aeronaves diferentes disponibilizem tripulação adicional em cada destino e que as tripulações de reserva estejam disponíveis para todos os tipos de aeronaves utilizadas e para todas as rotas operadas pela transportadora aérea. Essa obrigação implicaria custos desproporcionados e não se afigura razoável, caso o Tribunal de Justiça considere que as circunstâncias são extraordinárias.

64. Por conseguinte, para se eximir da sua obrigação de indemnização, a transportadora aérea deve demonstrar que tomou todas as medidas proporcionadas e razoáveis que lhe eram exigidas.

[43] Acórdão de 26 de junho de 2019 (C-159/18, EU:C:2019:535).

[44] Acórdão de 11 de junho de 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460, n.ºs 58, 59 e 61).

[45] Este regulamento contém igualmente indicações sobre a importância do bom estado mental dos outros membros da tripulação. Verifica-se que, no caso em apreço, estes últimos não se consideraram imediatamente em condições de realizar o voo após a notícia potencialmente traumática da morte do colega.

[46] N.º 31 das observações da Comissão.

IV. Conclusão

65. Com base na análise acima exposta, proponho ao Tribunal de Justiça que responda à questão prejudicial submetida pelo Landgericht Stuttgart (Tribunal Regional de Estugarda, Alemanha) do seguinte modo:

O artigo 5.º, n.º 3, do Regulamento (CE) n.º 261/2004 do Parlamento Europeu e do Conselho, de 11 de fevereiro de 2004, que estabelece regras comuns para a indemnização e a assistência aos passageiros dos transportes aéreos em caso de recusa de embarque e de cancelamento ou atraso considerável dos voos e que revoga o Regulamento (CEE) n.º 295/91,

deve ser interpretado no sentido de que

o cancelamento do voo com partida de um aeroporto situado fora da base da transportadora aérea operadora em causa, devido à morte súbita do copiloto que passou sem restrições os exames médicos periódicos prescritos, não está abrangido pelo conceito de «circunstâncias extraordinárias», na aceção desta disposição.