CONCLUZIILE AVOCATEI GENERALE
DOAMNA LAILA MEDINA
prezentate la 9 februarie 2023[1]

Cauzele conexate C-156/22-C-158/22

TAP Portugal
împotriva
flightright GmbH (C-156/22)
Myflyright GmbH (C-157/22 și C-158/22)

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

„Trimitere preliminară – Transport aerian – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Articolul 5 alineatul (3) – Norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor – Exonerare de obligația de compensare – Noțiunea de «împrejurări excepționale» – Anularea unui zbor – Deces brusc și neașteptat al unui copilot – Eveniment inerent exercitării normale a activității operatorului efectiv de transport aerian – Eveniment care se află în totalitate în afara controlului real al operatorului efectiv de transport aerian – Eveniment extern – Control asupra evenimentului – Posibilitatea de a prevedea evenimentul”

1. Walter Alexander Raleigh a spus cândva: „motorul este inima unui avion, însă pilotul este sufletul acestuia”.

2. Ambele componente sunt esențiale și trebuie să fie monitorizate în egală măsură pentru buna funcționare a oricărui operator efectiv de transport aerian. În ceea ce privește piloții, dreptul Uniunii a stabilit un număr mare de cerințe, inclusiv cele privind sănătatea piloților, pentru a asigura furnizarea neîntreruptă a serviciilor de transport aerian.

3. Atunci când însă au loc perturbări, Regulamentul (CE) nr. 261/2004[2] (denumit în continuare „Regulamentul nr. 261/2004”) urmărește, astfel cum reiese din considerentul (1) al acestuia, să asigure un înalt nivel de protecție a drepturilor pasagerilor, inclusiv dreptul la compensație în cazul anulării zborului.

4. Cererile de decizie preliminară formulate de Landgericht Stuttgart (Tribunalul Regional din Stuttgart, Germania) privesc interpretarea articolului 5 alineatul (3) din regulamentul menționat. Acestea au fost formulate în cadrul unor litigii între societăți care furnizează asistență juridică

[1] Limba originală: engleza.

[2] Regulamentul Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17).

pasagerilor aerieni, flightright GmbH (cauza C-156/22) și Myflyright GmbH (cauzele C-157/22 și C-158/22), pe de o parte, și TAP Portugal, un operator efectiv de transport aerian, pe de altă parte, și se referă la refuzul acestui operator de a plăti compensații pasagerilor pentru anularea zborului lor. Cele trei cauze conexate privesc același zbor.

5. Se solicită Curții să clarifice dacă decesul neașteptat al unui copilot cu puțin timp înainte de zborul programat poate constitui o împrejurare excepțională în sensul acestei dispoziții.

I. Cadrul juridic

A. Regulamentul nr. 261/2004

6. Considerentele (1), (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 au următorul cuprins:

„(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.

[…]

(14) În conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin operatorilor efectivi de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care evenimentul este cauzat de circumstanțe excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. Astfel de circumstanțe pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului efectiv de transport aerian.

(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 prevede:

„(1) În cazul anulării unui zbor, pasageri[i] în cauză trebuie:

[…]

(c) să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7, cu excepția [cazului] 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 [a se citi: «cu cel mult»] 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 efectiv de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 în cazul în care poate face dovada că anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.

[…]”

8. Articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede cuantumuri specifice ale compensației în funcție de distanța de zbor.

B. Regulamentul (UE) nr. 965/2012

9. Anexa III la Regulamentul (UE) nr. 965/2012[3] stabilește cerințele aplicabile organizațiilor pentru operațiunile aeriene care trebuie respectate de operator în legătură cu pregătirea, experiența și calificarea echipajului de zbor (partea ORO). Subsecțiunea ORO.FC.200 (Componența echipajului de zbor), care figurează în secțiunea 2 (Cerințe suplimentare pentru operațiunile de transport aerian comercial) din subpartea FC (Echipajul de zbor), prevede:

„[…]

(c) Cerințe specifice pentru operațiuni cu avioane în conformitate cu regulile de zbor instrumental (IFR) sau pe timp de noapte.

1. Echipajul de zbor minim este format din doi piloți în cazul tuturor avioanelor cu motoare turbopropulsoare cu o configurație maximă operațională a locurilor pentru pasageri (MOPSC) de peste nouă locuri și în cazul tuturor avioanelor cu turboreactoare.

[…]”

[3] Regulamentul Comisiei din 5 octombrie 2012 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la operațiunile aeriene în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO 2012, L 296, p. 1), în versiunea în vigoare la data faptelor din litigiile principale.

10. Anexa IV la Regulamentul nr. 965/2012 reglementează operațiunile de transport aerian comercial (partea CAT). Subsecțiunile (b) și (c) de la punctul CAT.GEN.MPA.100 (Responsabilitățile echipajului), care figurează în secțiunea 1 (Aeronave motorizate) din subpartea A (Cerințe generale), prevăd:

„(b) Membrul echipajului trebuie:

[…]

4. să respecte toate limitările timpului de zbor și de serviciu (FTL) și restul cerințelor aplicabile activităților sale;

5. dacă îndeplinește sarcini pentru mai mult de un operator:

   (i) să își păstreze documentele individuale cu privire la timpul de zbor și de serviciu, precum și perioadele de odihnă menționate în cerințele FTL aplicabile; și

   (ii) să pună la dispoziția fiecărui operator datele necesare pentru programarea activităților în conformitate cu cerințele FTL aplicabile.

(c) Membrul echipajului nu execută sarcini pe o aeronavă în cazul în care:

[…]

3. nu sunt îndeplinite cerințele medicale aplicabile;

4. persoana respectivă are dubii privind capacitatea sa de a-și îndeplini sarcinile atribuite; sau

5. știe sau suspectează că suferă de oboseală […]”

II. Situația de fapt din procedurile principale și întrebarea preliminară

11. La 17 iulie 2019, TAP Portugal era operatorul efectiv de transport aerian al zborului TP597, cu plecare din Stuttgart (Germania) la ora locală 6.05, având destinația Lisabona (Portugalia) (denumit în continuare „zborul în cauză”).

12. În aceeași zi, la ora 4.15, copilotul care urma să efectueze zborul în cauză a fost găsit decedat în camera sa de hotel din Stuttgart (Germania). Întregul echipaj a fost șocat și s-a declarat inapt pentru zbor. Nu a existat personal de înlocuire disponibil întrucât zborul în cauză trebuia să aibă loc din afara „bazei TAP”. Zborul a fost anulat.

13. La ora 11.25, un echipaj de înlocuire a călătorit de la Lisabona la Stuttgart, unde a sosit la ora 15.20. Pasagerii au fost transportați cu zborul de înlocuire TP593, care a plecat spre Lisabona în aceeași zi, la ora 16.40.

14. În toate cele trei cauze, reclamanții din litigiile principale solicită compensații de la TAP Portugal în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004.

15. TAP Portugal a fost obligată de Amtsgericht Nürtingen (Tribunalul Districtual din Nürtingen, Germania) la plata compensațiilor solicitate de flightright și de Myflyright pentru motivul că, la fel ca în cazul unei îmbolnăviri grave și subite, decesul brusc și neprevăzut al unui membru al echipajului nu constituie un eveniment „extern” care să îl afecteze pe operatorul efectiv de transport aerian respectiv, în măsura în care intră în sfera riscurilor inerente activităților unui operator de transport aerian.

16. TAP Portugal a declarat apel împotriva acestei hotărâri la Landgericht Stuttgart (Tribunalul Regional din Stuttgart, Germania). Potrivit instanței menționate, decesul brusc al copilotului, care era un familist de vârstă mijlocie și care trecuse fără nicio dificultate examinările medicale periodice obligatorii, a fost absolut imprevizibil și surprinzător pentru toți cei din jurul său.

17. În aceste condiții, Landgericht Stuttgart (Tribunalul Regional din Stuttgart) a hotărât să suspende judecarea celor trei cauze și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Articolul 5 alineatul (3) din [Regulamentul nr. 261/2004] trebuie interpretat în sensul că există o împrejurare excepțională, în temeiul acestei dispoziții, atunci când un zbor de pe un aeroport situat în afara bazei operatorului efectiv de transport aerian este anulat deoarece, cu puțin timp înainte de plecarea zborului menționat, în mod brusc și imprevizibil pentru operatorul de transport aerian, un membru al echipajului alocat respectivului zbor (în speță copilotul), care a trecut investigațiile medicale periodice prescrise fără restricții, decedează sau se îmbolnăvește atât de grav încât nu mai este în măsură să efectueze zborul?”

18. Prin Ordonanța președintelui Curții din 4 aprilie 2022, cauzele C-156/22-C-158/22 au fost conexate pentru buna desfășurare a procedurii scrise și orale, precum și în vederea pronunțării hotărârii.

19. Flightright, TAP Portugal, guvernele polonez și portughez, precum și Comisia Europeană au prezentat observații scrise în fața Curții.

III. Apreciere

A. Observații introductive

20. Remarcăm, în primul rând, că întrebarea preliminară se referă la un scenariu în care un membru al echipajului „se îmbolnăvește atât de grav” încât „nu mai este în măsură să efectueze zborul”. În această privință, observăm că prezentele proceduri privesc decesul brusc al unui copilot. Prin urmare, în pofida efectelor similare pe care le-ar avea îmbolnăvirea gravă a unui membru al echipajului asupra efectuării unui zbor, acest scenariu pare ipotetic având în vedere situația de fapt din litigiile principale.

21. În al doilea rând, întrucât prezenta cauză privește decesul unui copilot, amintim că subsecțiunea ORO.FC.200 litera (c) punctul 1 din Regulamentul nr. 965/2012 impune prezența a cel puțin doi piloți în vederea efectuării unui zbor. Într-adevăr, în speță, chiar dacă restul echipajului ar fi putut efectua zborul, cerința privind prezența a doi piloți în echipajul de zbor nu era îndeplinită și, din acest motiv, zborul respectiv nu ar fi putut fi efectuat. În plus, în întrebarea adresată Curții, decesul brusc al copilotului este menționat ca motiv al anulării zborului în discuție.

22. Sugerăm deci Curții să își limiteze răspunsul la aspectul legat de anularea zborului ca urmare a decesului brusc al copilotului, fără a aborda aspectul legat de repercusiunile acestui deces asupra celorlalți membri ai echipajului. În orice caz, întrucât cauza exactă a anulării zborului este o chestiune de fapt, revine instanței de trimitere sarcina de a stabili dacă zborul respectiv a fost anulat *exclusiv* ca urmare a decesului copilotului sau a fost anulat ca urmare a unei *combinații* dintre acest din urmă eveniment și incapacitatea echipajului de a efectua zborul.

23. În aceste condiții, pentru a oferi un răspuns util instanței de trimitere, sugerăm Curții să reformuleze întrebarea astfel încât să rezulte că, în esență, se solicită stabilirea aspectului dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că anularea unui zbor, programat să decoleze de pe un aeroport situat în afara bazei operatorului efectiv de transport aerian în cauză, ca urmare a decesului subit al copilotului, care fusese declarat apt în urma examinărilor medicale periodice prescrise, fără impuneri de restricții, intră în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții, pentru motivul că evenimentul respectiv a avut loc cu puțin timp înainte de zbor și nu putea fi prevăzut de acest operator de transport aerian.

B. Cele două condiții enunțate în jurisprudență

24. Pentru început, reamintim că, în cazul anulării unui zbor, articolul 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede că pasagerii afectați trebuie să primească o compensație din partea operatorului efectiv de transport aerian, în conformitate cu articolul 7 alineatul (1) din acest regulament, cu excepția cazului în care sunt informați în prealabil despre această anulare, cu respectarea termenelor prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din regulamentul menționat.

25. Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, interpretat în lumina considerentelor (14) și (15), exonerează însă operatorul efectiv de transport aerian de această obligație 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. Ținând seama de obiectivul Regulamentului nr. 261/2004, enunțat în considerentul (1) al acestuia, de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor, precum și de faptul că articolul 5 alineatul (3) din regulamentul menționat derogă de la principiul dreptului la compensație al pasagerilor în cazul anulării zborurilor, noțiunea de „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții trebuie să facă obiectul unei interpretări stricte [4].

26. Potrivit unei jurisprudențe constante, pot fi calificate drept „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, evenimentele care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului efectiv de transport aerian în cauză (prima condiție) și scapă de sub controlul efectiv al acestuia (a doua condiție). Deși Curtea a amintit recent că aceste două condiții sunt cumulative și că respectarea lor trebuie să facă obiectul unei aprecieri de la caz la caz [5], observăm că în cadrul aprecierii sale a examinat, pe rând, fiecare condiție, chiar dacă a considerat că prima condiție nu era îndeplinită [6]. Așadar, se pare că aceste două condiții sunt de fapt complementare, în sensul că prima se referă, în general, la raportul dintre domeniul de activitate afectat și activitățile operatorului efectiv de

4 A se vedea în acest sens Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 24 și jurisprudența citată).

5 A se vedea mai recent Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 23 și jurisprudența citată).

6 *Ibidem*, punctul 26 și următoarele.

transport aerian [7], iar a doua se referă, mai specific, la aspectul dacă evenimentul respectiv se află în totalitate în afara controlului real al operatorului efectiv de transport aerian. Totuși, având în vedere că, potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, cele două condiții sunt cumulative, le vom examina ca atare.

27. În plus, trebuie subliniat faptul că jurisprudența referitoare la conținutul și la raportul dintre prima și a doua condiție nu este întotdeauna coerentă. Prin urmare, în prezenta cauză vom examina aceste condiții astfel cum au fost reiterate și clarificate de Curte în recenta Hotărâre Airhelp pronunțată de Marea Cameră [8].

28. În aceste condiții, trebuie să se stabilească dacă decesul subit al unui copilot este susceptibil să constituie o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004.

1. Un eveniment care nu este inerent exercitării normale a activității operatorului efectiv de transport aerian

29. În cadrul acestei condiții, este necesar să se stabilească dacă aspectele referitoare la personalul operatorului efectiv de transport aerian pot constitui, prin natura sau prin originea lor, un eveniment care nu este inerent exercitării normale a activităților acestui operator de transport aerian [9].

30. În această privință trebuie amintit că, în ceea ce privește problemele tehnice ale aeronavei, Curtea a statuat în Hotărârea Wallentin-Hermann [10] că împrejurările în care s-a produs un 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, precum cele enumerate la considerentul (14) al acestui regulament, nu este inerent exercitării normale a activității operatorului efectiv de transport aerian în cauză și se află în afara controlului efectiv al acestuia din cauza naturii sau a originii sale. Curtea a statuat că, întrucât în funcționarea aeronavelor intervin inevitabil probleme tehnice, operatorii de transport aerian se confruntă în cadrul activității lor,cu asemenea probleme. Prin urmare, 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. În schimb, anumite evenimente, cum ar fi un viciu ascuns de fabricație care aduce atingere siguranței zborurilor sau prejudiciile produse de acte de sabotaj sau de terorism, pot să nu fie inerente exercitării normale a activității operatorului efectiv de transport aerian respectiv sau pot scăpa controlului efectiv al acestuia.

31. Noțiunea de caracter inerent a fost clarificată ulterior de Curte în Hotărârea van der Lans [11], în care Curtea a statuat că defectarea anumitor componente ale unei aeronave constituie un eveniment inopinat. Curtea a adăugat însă că o asemenea pană este *legată în mod intrinsec* de sistemul de funcționare foarte complex al aparatului, acesta fiind exploatat de operatorul de transport aerian în condiții, în special meteorologice, adesea dificile, chiar extreme,

7 A se vedea punctul 34 de mai jos.

8 Hotărârea din 23 martie 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 40).

9 A se vedea prin analogie Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226).

10 A se vedea în acest sens Hotărârea din 22 decembrie 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771, punctele 20, 24, 25 și 26). Observăm că, atunci când prezintă în detaliu aceste evenimente, Curtea nu face distincție între prima și a doua condiție.

11 Hotărârea din 17 septembrie 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, punctele 41 și 42).

subînțelegându-se, pe de altă parte, că nicio componentă a unei aeronave nu este inalterabilă. Curtea a concluzionat că, în cadrul activității unui operator de transport aerian, acest eveniment inopinat est inerent exercitării normale a activităților operatorului de transport aerian, operatorul de transport confruntându-se în mod obișnuit cu acest tip de probleme tehnice neprevăzute.

32. Din această jurisprudență rezultă că problemele tehnice ale aeronavei sunt inerente exercitării normale a activităților operatorului efectiv de transport aerian din moment ce, în desfășurarea normală a acestor activități, acesta se confruntă cu probleme tehnice inopinate. În continuare, vom examina în ce măsură problemele legate de membrii personalului sunt inerente exercitării normale a activității operatorului efectiv de transport aerian.

33. În Hotărârea Airhelp, citată anterior [12], Curții i s-a solicitat să stabilească dacă o grevă a piloților organizată într-un cadru legal este inerentă exercitării normale a activității unei întreprinderi de transport. Curtea a statuat că o grevă al cărei obiectiv se limitează să obțină de la o întreprindere de transport aerian majorarea salariului piloților, modificarea programului de lucru, precum și o mai mare previzibilitate în materie de timp de lucru constituie un eveniment inerent exercitării normale a activității acestei întreprinderi, în special atunci când o asemenea grevă este organizată într-un cadru legal. Mai precis, Curtea a invocat considerentul că greva rămâne totuși una dintre expresiile posibile ale negocierii sociale și, prin urmare, trebuie înțeleasă ca un eveniment inerent exercitării normale a activității angajatorului în cauză.

34. Trebuie arătat că Curtea a subliniat că măsurile referitoare la *personalul unui operator efectiv de transport aerian* țin de gestionarea normală a activităților operatorului de transport menționat. Din această hotărâre rezultă că, pentru a stabili dacă este întrunită prima condiție, Curtea examinează raportul dintre domeniul de activitate afectat, și anume aspectele legate de personal, și activitatea unui operator efectiv de transport aerian.

35. Această interpretare ar trebui să se aplice în speță, deoarece planificarea echipajului și aspectele legate de personal sunt aspecte cotidiene pentru operatorii de transport aerian. În ceea ce privește planificarea echipajului, companiile trebuie să respecte legislația în domeniul aviației, condițiile contractuale și așteptările personale [13]. Planificarea echipajului presupune operațiuni complexe, precum formarea echipelor, planificarea orarului de lucru, monitorizarea și formarea, pentru a menționa doar câteva, luând în același timp în considerare aspecte precum gestionarea riscului de oboseală [14]. Absența inopinată a unui membru al echipajului, precum un copilot, ar trebui să fie prevăzută, în principiu, în planificarea echipajului [15].

[12] Hotărârea din 23 martie 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, punctele 28, 29 și 30).

[13] A se vedea de exemplu Regulamentul (UE) nr. 1178/2011 al Comisiei din 3 noiembrie 2011 de stabilire a cerințelor tehnice și a procedurilor administrative referitoare la personalul navigant din aviația civilă în temeiul Regulamentului (CE) nr. 216/2008 al Parlamentului European și al Consiliului (JO 2011, L 311, p. 1), în versiunea în vigoare la data faptelor din litigiile principale.

[14] IATA, ICAO, IFALPA, „Fatigue Management Guide for Airline Operators”, 2015 [online] (disponibil la adresa: https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/). A se vedea în același sens literele (b) și (c) din subsecțiunea CAT.GEN.MPA.100 (Responsabilitățile echipajului), care figurează în secțiunea 1 (Aeronave motorizate) din subpartea A (Cerințe generale) din anexa IV la Regulamentul nr. 965/2012, (partea CAT).

[15] A se vedea de exemplu https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en. *Ibidem*, literele (b) și (c) din subsecțiunea CAT.GEN.MPA.100 (Responsabilitățile echipajului), care figurează în secțiunea 1 (Aeronave motorizate) din subpartea A (Cerințe generale) din anexa IV la Regulamentul nr. 965/2012, (partea CAT).

36. În această privință subliniem că motivul exact al absenței inopinate a copilotului nu ar trebui să fie relevant în scopul calificării absenței ca fiind un eveniment „inerent”. Astfel, întrucât există probabilitatea producerii unui asemenea eveniment [16], acesta ar trebui luat în considerare în organizarea și în gestionarea sistemelor operatorului efectiv de transport aerian. Prin urmare, indiferent dacă absența inopinată a unui copilot este cauzată de motive medicale, de deces sau de alte cauze, *efectul* său este acela că operatorul efectiv de transport aerian în cauză trebuie fie să înlocuiască persoana absentă, fie să anuleze zborul.

37. În consecință, considerăm că absența inopinată a unui copilot constituie o parte obișnuită a activității unui operator efectiv de transport aerian și că un astfel de eveniment, indiferent de cauza sa, ar trebui considerat inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian. Întrucât cele două condiții sunt cumulative [17], nu va fi necesară examinarea celei de a doua condiții în cazul în care Curtea urmează raționamentul nostru. Din motive de exhaustivitate, vom examina totuși a doua condiție, și anume aceea dacă decesul unui copilot este un eveniment care se află în afara controlului operatorului efectiv de transport aerian în cauză.

2. Un eveniment care se află în totalitate în afara controlului real al operatorului efectiv de transport aerian

38. În Hotărârea Airhelp, Curtea a examinat patru criterii pentru a stabili dacă un eveniment trebuie considerat un eveniment care se află în totalitate în afara controlului real al operatorului efectiv de transport aerian în cauză. În speță, numai trei dintre aceste criterii sunt pertinente, al patrulea referindu-se în mod specific la aspectele juridice care decurg din dreptul fundamental la grevă consacrat la articolul 28 din Carta drepturilor fundamentale a Uniunii Europene (denumită în continuare „carta”), care era în discuție în cauza respectivă [18].

39. În funcție de aceste trei criterii, Curtea a examinat, mai exact, în primul rând, dacă evenimentul este previzibil, în al doilea rând, dacă angajatorul păstrează, într-o anumită măsură, controlul asupra evenimentului respectiv și, în al treilea rând, dacă evenimentul este extern operatorului efectiv de transport aerian. Aceste trei criterii par a fi cumulative și constituie criterii minime pentru definirea unui eveniment care se află în totalitate în afara controlului real al operatorului efectiv de transport aerian în cauză. Vom examina aceste criterii în ordine inversă față ordinea urmată de Curte în Hotărârea Airhelp, întrucât, în mod logic, întrebarea dacă un eveniment este „extern” sau „intern” operatorului efectiv de transport aerian precedă întrebarea dacă acest eveniment poate fi controlat de respectivul operator de transport aerian.

a) Un eveniment extern

40. În Hotărârea Airhelp, Curtea arată că, pentru a stabili noțiunea de „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, evenimentele a căror origine este „internă” trebuie diferențiate de cele a căror origine este „externă” operatorului efectiv de transport aerian.

[16] Grupul Băncii Mondiale, „Mortality rate, adult, male (per 1 000 male adults) – European Union”, 2018, disponibil la adresa: Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) – European Union | Data (worldbank.org).

[17] A se vedea punctul 26 de mai sus.

[18] Al patrulea dintre aceste criterii se referea la asigurarea echilibrului dintre libertatea fundamentală de a intra în grevă și libertățile fundamentale ale transportorului aerian, respectiv libertatea de a desfășura o activitate comercială și dreptul său de proprietate, garantate de articolele 16 și 17 din cartă.

41. În primul rând, în ceea ce privește evenimentele „externe”, printre acestea se numără, potrivit Curții, coliziunea dintre o aeronavă și o pasăre [19], deteriorarea unei anvelope din cauza unui corp străin, precum un deșeu mobil, care se afla pe pista unui aeroport [20], prezența de combustibil pe pista unui aeroport, care a determinat închiderea acesteia [21], coliziunea dintre profundorul unei aeronave în poziția de staționare și dispozitivul winglet al aeronavei unei alte companii aeriene, cauzată de deplasarea acesteia din urmă [22], dar și un viciu ascuns de fabricație sau acte de sabotaj ori de terorism [23].

42. Curtea consideră că evenimentele externe au în comun faptul că „își au originea într-un eveniment natural *sau* în fapta unui terț, cum ar fi un alt operator de transport aerian sau o entitate publică ori privată care intervine în activitatea aeriană sau aeroportuară” [24]. În ceea ce privește evenimentele care își au originea într-un eveniment natural, Curtea a statuat că închiderea unei părți a spațiului aerian european în urma erupției vulcanului Eyjafjallajökull reprezintă „împrejurări excepționale” [25]. În ceea ce privește evenimentele care își au originea în fapta unui terț, Curtea subliniază că sunt susceptibile să constituie „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din acest regulament, mișcările de grevă la care participă controlorii de trafic aerian sau personalul unui aeroport în măsura în care asemenea mișcări de grevă nu intră sub incidența exercitării activității acestui operator de transport și, așadar, scapă de sub controlul său efectiv [26].

43. În al doilea rând, în ceea ce privește evenimentele „interne”, Curtea a statuat că o grevă declanșată de membri ai propriului personal al întreprinderii de transport aerian în cauză și cu participarea acestora constituie un eveniment „intern” acestei întreprinderi, inclusiv în ceea ce privește o grevă declanșată la apelul sindicatelor, din moment ce acestea intervin în interesul lucrătorilor întreprinderii respective [27] – Observăm că, anterior, Curtea statuase deja că o grevă, fără participarea sindicatelor sau a reprezentanților personalului, cauzată de anunțul cu privire la o restructurare a întreprinderii nu reprezintă o „împrejurare excepțională” [28].

44. În speță, operatorul de transport ar putea fi considerat responsabil de organizarea personalului său în scopul de a preveni orice perturbare cauzată de îmbolnăvire sau de alte incapacități. Astfel cum s-a arătat deja, organizarea personalului intra în sfera activităților curente desfășurate în mod obișnuit de operatorul de transport aerian [29]. Rezultă că gestionarea curentă a activităților obișnuite intră în categoria evenimentelor „interne”. Prin urmare, atunci când decesul unui copilot survine ca urmare a acțiunii (sau a neglijenței) operatorului efectiv de transport aerian, și anume atunci când decesul unui copilot este legat de activitatea profesională, acesta este un eveniment în întregime „intern”. Situația este diferită atunci când decesul unui

19 Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 26).

20 Hotărârea din 4 aprilie 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, punctul 34).

21 Hotărârea din 26 iunie 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, punctul 29).

22 Ordonanța din 14 ianuarie 2021, Airhelp (C-264/20, nepublicată, EU:C:2021:26, punctul 26).

23 Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 26), și Hotărârea din 17 septembrie 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punctul 38).

24 Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 41). Sublinierea noastră.

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

26 A se vedea în acest sens Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), citată în Hotărârea Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 42).

27 Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 44).

28 Hotărârea din 17 aprilie 2018, Krüsemann și alții (C-195/17, C-197/17-C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17-C-286/17 și C-290/17-C-292/17, EU:C:2018:2588).

29 A se vedea punctele 34-36 de mai sus.

copilot survine fără legătură cu activitatea profesională și nu este cauzat de aceasta. Considerăm, asemenea Comisiei, că acesta ar trebui să fie considerat un „eveniment datorat unor cauze naturale” și să fie, așadar, calificat drept eveniment „extern”.

b) Control, într-o anumită măsură, asupra evenimentului în cauză

45. În Hotărârea Airhelp, Curtea a explicat că un eveniment care se află în întregime sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian vizat este un eveniment pentru care transportatorul are, în principiu, resursele necesare pentru a se pregăti și, dacă este cazul, pentru a-i atenua consecințele, așa încât păstrează, într-o anumită măsură, controlul asupra evenimentelor [30].

46. În această privință observăm că, în domeniul transportului aerian comercial, operatorii de transport aerian trebuie să respecte proceduri tehnice și administrative stricte în desfășurarea activității lor. Prin urmare, în principiu, un operator efectiv de transport aerian nu poate pretinde că nu deține niciun control asupra organizării și a gestionării personalului său. Astfel, acesta trebuie să ia toate măsurile necesare pentru a preveni orice problemă care i-ar putea afecta pe membrii echipajului, mai ales orice problemă care ar putea afecta piloții.

47. Trebuie să subliniem în special faptul că un pilot trebuie să dețină un certificat medical pentru a zbura. Anexa IV la Regulamentul nr. 1178/2011 prevede printre altele că, „atunci când exercită privilegiile asociate unei licențe de pilot comercial (CPL), ale unei licențe de pilot cu echipaj multiplu (MPL) sau ale unei licențe de pilot de transport aerian de linie (ATPL), pilotul trebuie să dețină un certificat medical clasa 1 valabil”, care trebuie reînnoit de un centru de medicină aeronautică sau de un examinator aeromedical [31]. Certificatele medicale clasa 1 sunt valabile timp de 12 luni [32]. Subliniem că scopul examinării aeromedicale periodice este de a asigura aptitudinea din punct de vedere medical a pilotului sau de a reduce la minimum riscul de inaptitudine din punct de vedere medical [33].

48. Cu toate acestea, nici măcar examinările medicale periodice nu garantează că persoana care le efectuează nu va deceda în intervalul dintre examinări. Chiar și în cazul în care operatorul de transport aerian a instituit și a pus în aplicare toate procedurile necesare, anumite evenimente – precum decesul subit și neașteptat al unui copilot aflat într-o stare normală de sănătate în afara bazei obișnuite a operatorului de transport aerian – pot reprezenta evenimente pentru care operatorul de transport aerian nu se poate pregăti și care nu pot fi atenuate.

49. Considerăm că revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă decesul copilotului a fost cauzat de un factor aflat sub controlul operatorului efectiv de transport aerian în cauză. În această privință, instanța națională ar trebui să aprecieze dacă procedurile și cerințele de siguranță în materie de sănătate a copilotului respectiv au fost respectate de operatorul efectiv de transport

30 Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 35).

31 *Ibidem*, subsecțiunea MED.A.030, „Certificatele medicale”, litera (c) punctul 4, și subsecțiunea MED.A.040, „Eliberarea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale”, litera (c) punctul 1 din secțiunea 2, „Cerințe privind certificatele medicale”, care figurează în subpartea A, „Cerințe generale”, din anexa IV (partea MED), în versiunea în vigoare la data faptelor din litigiile principale.

32 *Ibidem*, subsecțiunea MED.A.045, „Valabilitatea, revalidarea și reînnoirea certificatelor medicale”, litera (a) punctele 1 și 2 din secțiunea 2, „Cerințe privind certificatele medicale”, care figurează în subpartea A, „Cerințe generale”, din anexa IV (partea MED). Pentru piloții care desfășoară operațiuni de transport aerian comercial de pasageri cu un singur pilot și au atins vârsta de 40 de ani, precum și pentru piloții care au atins vârsta de 60 de ani, certificatul medical clasa 1 este valabil timp de șase luni și poate fi reînnoit după noi examinări sau evaluări aeromedicale.

33 În ceea ce privește responsabilitățile operatorului și cerințele în materie de personal, a se vedea subsecțiunea ORO.GEN.110, „Responsabilitățile operatorului”, literele (e) și (g) din secțiunea 1, „Dispoziții generale”, și subsecțiunea ORO.GEN.210, „Cerințe privind personalul”, literele (c) și (e) din secțiunea 2, „Managementul”, care figurează în subpartea GEN, „Cerințe generale”, din anexa III (partea ORO) la Regulamentul nr. 965/2012.

aerian, dacă examinările medicale prevăzute au fost efectuate în mod corect și dacă, în urma controalelor periodice, a rezultat vreun element care să indice că starea de sănătate a copilotului nu era suficient de bună pentru a-și îndeplini atribuțiile de serviciu. În cazul în care aceste trei puncte sunt confirmate, se poate, în opinia noastră, concluziona că decesul copilotului a survenit în speță cu totul în afara controlului operatorului efectiv de transport aerian.

c) Previzibilitatea evenimentului în discuție

50. În Hotărârea Airhelp, Curtea arată că greva constituie pentru lucrători un drept garantat prin articolul 28 din cartă, iar faptul că aceștia îl invocă și declanșează, în consecință, o mișcare în acest sens trebuie considerat ca intrând sub incidența caracterului previzibil pentru orice angajator, în special atunci când o asemenea grevă este precedată de un preaviz [34].

51. Procedând astfel, Curtea aplică definiția clasică din dicționar potrivit căreia un eveniment previzibil sau o situație previzibilă este una care poate fi cunoscută sau intuită înainte de a se produce [35]. O altă definiție a termenului „previzibil” este însă „care poate fi anticipat *în mod rezonabil*” [36]. Termenul „rezonabil” implică o examinare a probabilității. Așadar, Curtea trebuie să determine cât de probabil era ca un operator de transport aerian să fi putut anticipa rezultatele evenimentelor în cauză. În esență, aceasta o apreciere de la caz la caz care impune stabilirea contextului în care s-a produs evenimentul, ceea ce necesită o examinare a datelor statistice abstracte și o examinare concretă a persoanei în discuție.

52. Trebuie arătat că în speță revine instanței de trimitere sarcina de a stabili, ținând seama de datele statistice de care dispune, dacă decesul unui bărbat de puțin peste 40 de ani constituie un eveniment probabil. În această privință trebuie amintit că examinările aeromedicale sunt tot mai frecvente odată cu înaintarea în vârstă. De exemplu, perioada de valabilitate a certificatelor medicale clasa 1 este redusă la 6 luni în cazul titularilor de licențe care au atins vârsta de 60 de ani. Aceste certificate pot fi reînnoite în continuare numai după examinări sau evaluări aeromedicale [37]. Din această cerință se poate deduce că riscurile pentru sănătate la care sunt expuși piloții cresc odată cu înaintarea în vârstă.

53. În ceea ce privește datele specifice referitoare la copilotul în discuție, cererea de decizie preliminară nu conține nicio precizare cu privire la cauza decesului său. În întrebarea adresată se menționează că acesta a efectuat în totalitate examinările medicale periodice prevăzute. De asemenea, se precizează că decesul brusc al unui tată de familie în vârstă de puțin peste 40 de ani a fost un șoc puternic pentru echipaj.

54. În această privință observăm că, în împrejurările din speță, certificatele medicale clasa 1 menționate mai sus au o valabilitate de 12 luni [38], iar după expirare titularul trebuie să solicite reînnoirea certificatului respectiv. Prin urmare, deși se putea prezuma că, în speță, copilotul în cauză a fost declarat apt în urma controalelor medicale necesare și se afla într-o stare bună de sănătate, revine instanței de trimitere sarcina de a stabili această situație de fapt.

[34] Hotărârea din 23 martie 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 32).

[35] A se vedea de exemplu versiunea online a *Cambridge Dictionary* (definiție disponibilă la adresa: https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable).

[36] A se vedea versiunea online a *Merriam-Webster Dictionary* (https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable). Sublinierea noastră.

[37] A se vedea nota de subsol 32 de mai sus. În mod similar, certificatele clasa 1 trebuie reînnoite la fiecare șase luni de către titularii de licență care desfășoară operațiuni de transport aerian comercial de pasageri cu un singur pilot și au împlinit vârsta de 40 de ani.

[38] A se vedea punctul 47 de mai sus.

55. În consecință, se pare că în cazul de față decesul copilotului constituie un eveniment cu un grad redus de probabilitate și deci ar trebui considerat, în împrejurările cauzei, ca fiind imprevizibil pentru operatorul de transport aerian.

3. Concluzie provizorie

56. Având în vedere cele de mai sus, propunem Curții să constate că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că anularea unui zbor de pe un aeroport situat în afara bazei operatorului efectiv de transport aerian în cauză ca urmare a decesului subit al copilotului, care fusese declarat apt în urma examinărilor medicale periodice prevăzute, fără impuneri de restricții, nu intră în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții.

57. În cazul în care Curtea constată totuși că decesul copilotului a reprezentat o împrejurare excepțională, aceasta trebuie să examineze noțiunea de măsuri rezonabile pe care trebuie să le adopte un operator de transport aerian.

C. Noțiunea de măsuri rezonabile potrivit jurisprudenței

58. Pentru a fi exonerat de obligația de compensare, operatorul de transport trebuie să demonstreze că a luat toate măsurile rezonabile care îi reveneau. În Hotărârea Germanwings [39], Curtea a statuat că revine operatorului efectiv de transport aerian sarcina de a utiliza toate mijloacele umane, materiale și financiare de care dispune. În Hotărârea Wallentin-Hermann [40], Curtea a statuat că respectarea de către operatorul efectiv de transport aerian a normelor minime de întreținere a unei aeronave nu este suficientă pentru a se dovedi că operatorul de transport a luat toate măsurile posibile.

59. Totuși, în Hotărârea Eglītis și Ratnieks [41], Curtea a considerat că nu se poate impune operatorului efectiv de transport aerian să planifice, în mod general și nediferențiat, o rezervă de timp minimă aplicabilă fără distincție tuturor operatorilor de transport aerian în toate situațiile în care survin împrejurări excepționale. Amploarea rezervei de timp necesare nu ar trebui să determine transportatorul să facă sacrificii insuportabile în raport cu capacitățile sale comerciale.

60. În plus, în Hotărârea Pešková și Peška [42], Curtea a statuat că operatorul efectiv de transport aerian nu este responsabil pentru nerespectarea de către alte entități, precum controlorii de trafic aerian, a obligațiilor lor de a lua măsuri preventive în cadrul jurisdicției acestora. Mai mult, în Hotărârea Moens [43], Curtea a statuat că prezența combustibilului pe o pistă a unui aeroport, care a condus la închiderea acesteia, este o împrejurare care nu ar fi putut fi evitată chiar dacă ar fi fost adoptate toate măsurile rezonabile.

[39] Hotărârea din 4 aprilie 2019 (C-501/17, EU:C:2019:288).

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

[41] Hotărârea din 12 mai 2011 (C-294/10, EU:C:2011:303, punctele 31 și 35), precum și, pentru o poziție similară, Concluziile avocatului general Tanchev prezentate în cauza Moens (C-159/18, EU:C:2018:1040, punctul 33).

[42] Hotărârea din 4 mai 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, punctele 43 și 44).

[43] Hotărârea din 26 iunie 2019 (C-159/18, EU:C:2019:535).

61. În final, în Hotărârea Transportes Aéreos Portugueses [44], privind aterizarea și întreruperea unui zbor din cauza comportamentului perturbator al unui pasager, Curtea a dat cea mai clară definiție a argumentului privind „măsurile rezonabile”. Curtea a precizat că măsurile rezonabile nu pot, în principiu, să se limiteze la a oferi pasagerilor afectați o redirecționare către destinația lor finală prin zborul următor operat de el însuși și care sosește la destinație în ziua următoare zilei prevăzute inițial pentru sosirea lor. Astfel, diligența impusă acestui operator de transport aerian pentru a-i permite să se exonereze de obligația sa de compensare presupune ca acesta să pună în aplicare toate mijloacele aflate la dispoziția sa pentru a asigura o redirecționare rezonabilă, satisfăcătoare și cât mai repede posibil, printre care figurează căutarea altor zboruri directe sau indirecte operate eventual de alți operatori de transport aerian care aparțin sau nu aceleiași alianțe aeriene și care sosesc la un orar mai puțin tardiv decât zborul următor al operatorului de transport aerian în cauză. Totuși, revine instanței de trimitere sarcina de a verifica dacă o astfel de redirecționare ar fi putut constitui un sacrificiu care nu putea fi asumat de compania aeriană în raport cu capacitățile sale în momentul relevant.

62. Trebuie să subliniem că decesul unui copilot, indiferent de împrejurările specifice în care a avut loc, ar conduce, în orice caz, la anularea zborului dacă nu ar fi disponibil niciun pilot care să îl înlocuiască. Într-adevăr, după cum s-a menționat mai sus, Regulamentul nr. 965/2012 prevede că, pentru tipul de avion utilizat pentru astfel de zboruri, operatorul efectiv de transport aerian trebuie să asigure un echipaj compus din cel puțin doi piloți. Aceasta înseamnă că comandantul nu ar fi fost autorizat să efectueze singur zborul de întoarcere, fără un copilot [45].

63. În plus, astfel cum a explicat Comisia [46], dispozițiile privind siguranța aviației nu permit oricărui pilot să acționeze ca pilot înlocuitor. Pilotul înlocuitor trebuie să fie pe deplin calificat și să aibă suficientă pregătire și experiență în ceea ce privește avionul și ruta în cauză. Aceasta înseamnă că nu este suficient ca operatorii efectivi de transport aerian care utilizează aeronave diferite să pună la dispoziție echipaje suplimentare la fiecare destinație și ca echipajele de rezervă să fie disponibile pentru toate tipurile de avioane utilizate și pentru toate rutele la orice destinație deservită de operatorul de transport aerian respectiv. O astfel de obligație ar presupune costuri disproporționate și nu pare a fi rezonabilă în cazul în care Curtea ar constata caracterul extraordinar al împrejurărilor.

64. În consecință, pentru a fi exonerat de obligația de compensare, operatorul de transport aerian trebuie să demonstreze că a luat toate măsurile proporționale și rezonabile pe care trebuia să le ia.

[44] Hotărârea din 11 iunie 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460, punctele 58, 59 și 61).

[45] Acest regulament conține de asemenea indicații cu privire la importanța stării psihice bune a celorlalți membri ai echipajului. Se pare că, în speță, în urma veștii potențial traumatizante despre decesul colegului lor, aceștia nu s-au considerat a fi imediat apți să efectueze zborul.

[46] Punctul 31 din observațiile Comisiei.

IV. Concluzie

65. Pe baza analizei prezentate mai sus, propunem Curții să răspundă la întrebarea preliminară adresată de Landgericht Stuttgart (Tribunalul Regional din Stuttgart, Germania) după cum urmează:

Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91

trebuie interpretat în sensul că

anularea unui zbor de pe un aeroport situat în afara bazei operatorului efectiv de transport aerian în cauză, ca urmare a decesului subit al copilotului, care fusese declarat apt în urma examinărilor medicale periodice prevăzute, fără restricții, nu intră în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale” în sensul acestei dispoziții.