



## Repertoriul jurisprudenței

HOTĂRÂREA CURȚII (Camera a treia)

11 mai 2023\*

„Trimitere preliminară – Transporturi aeriene – Regulamentul (CE) nr. 261/2004 – Compensarea pasagerilor aerieni în eventualitatea anulării unui zbor – Articolul 5 alineatul (3) – Exonerare de obligația de compensare – Noțiunea de «împrejurări excepționale» – Absență inopinată, din cauza bolii sau a decesului, a unui membru al echipajului indispensabil pentru efectuarea zborului”

În cauzele conexe C-156/22-C-158/22,

având ca obiect trei cereri de decizie preliminară formulate în temeiul articolului 267 TFUE de Landgericht Stuttgart (Tribunalul Regional din Stuttgart, Germania), prin deciziile din 3 februarie 2022, primite de Curte la 17 februarie 2022, în procedurile

**TAP Portugal**

împotriva

**flightright GmbH** (C-156/22),

**Myflyright GmbH** (C-157/22 și C-158/22),

CURTEA (Camera a treia),

compusă din doamna K. Jürimäe, președintă de cameră, domnii M. Safjan (raportor), N. Piçarra, N. Jääskinen și M. Gavalec, judecători,

avocat general: doamna L. Medina,

grefier: domnul A. Calot Escobar,

având în vedere procedura scrisă,

luând în considerare observațiile prezentate:

- pentru TAP Portugalia, de K. Brecke, B. Liebert și U. Stepler, Rechtsanwälte;
- pentru flightright GmbH, de M. Michel și R. Weist, Rechtsanwälte;
- pentru guvernul polonez, de B. Majczyna, în calitate de agent;

\* Limba de procedură: germana.

– pentru guvernul portughez, de P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, L. Guerreiro și P. Pisco Santos, în calitate de agenți;

– pentru Comisia Europeană, de G. Braun, G. Wilms și N. Yerrell, în calitate de agenți,

după ascultarea concluziilor avocatei generale în ședința din 9 februarie 2023,

pronunță prezenta

### Hotărâre

- 1 Cererile de decizie preliminară privesc interpretarea articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 11 februarie 2004 de stabilire a unor norme comune în materie de compensare și de asistență a pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și anulării sau întârzierii prelungite a zborurilor și de abrogare a Regulamentului (CEE) nr. 295/91 (JO 2004, L 46, p. 1, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 218, rectificare în JO 2016, L 94, p. 17 și în JO 2023, L 39, p. 67).
- 2 Aceste cereri au fost formulate în cadrul unor litigii între TAP Portugal (denumită în continuare „TAP”), pe de o parte, și fliight GmbH (cauza C-156/22) și Myflyright GmbH (cauzele C-157/22 și C-158/22), pe de altă parte, în legătură cu dreptul la compensație al pasagerilor în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, în urma anulării unui zbor ca urmare a decesului inopinat al copilotului avionului cu puțin timp înainte de plecarea programată a zborului.

### Cadrul juridic

- 3 Considerentele (1), (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 au următorul cuprins:
  - „(1) Măsurile adoptate de Comunitate[a Europeană] 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) [...] [O]bligațiile 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.”

4 Articolul 5 din acest regulament, intitulat „Anularea zborului”, 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 [situației] 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 redirectionare 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 redirectionare care să le permită să plece cel târziu cu o oră înainte de ora de plecare prevăzută și să ajungă la destinația finală în mai puțin de două ore după ora de sosire prevăzută.

[...]

(3) Operatorul 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.

[...]”

5 Articolul 7 alineatul (1) din regulamentul menționat, intitulat „Dreptul la compensație”, are următorul cuprins:

„Când se face trimitere la prezentul articol, pasagerii primesc o compensație în valoare de:

- (a) 250 EUR pentru toate zborurile de 1 500 kilometri sau mai puțin;
- (b) 400 EUR pentru toate zborurile intracomunitare de peste 1 500 kilometri și pentru toate zborurile cuprinse între 1 500 și 3 500 kilometri;
- (c) 600 EUR pentru toate zborurile care nu intră sub incidența literei (a) sau (b).

Pentru stabilirea distanței se ia în considerare ultima destinație unde pasagerul urmează să sosească după ora prevăzută datorită refuzului la îmbarcare sau anulării zborului.”

### **Litigiile principale și întrebarea preliminară**

6 Cele trei cauze conexe se referă la anularea unuia și aceluiași zbor, întrucât pasagerii vizați și-au cedat drepturile născute din această anulare societăților fliightright (cauza C-156/22) și, respectiv, Myflyright (cauzele C-157/22 și C-158/22), care oferă asistență juridică pasagerilor aeriени.

- 7 La 17 iulie 2019, TAP trebuia, în calitate de operator efectiv de transport aerian, să asigure un zbor cu plecare din Stuttgart (Germania) și cu destinația Lisabona (Portugalia), plecarea fiind prevăzută pentru ora 6.05.
- 8 În aceeași zi, la ora 4.15, copilotul care trebuia să efectueze zborul în discuție a fost găsit decedat în camera sa de hotel. Șocat de acest eveniment, întregul echipaj s-a declarat inapt pentru zbor. Întrucât niciun membru al personalului de înlocuire nu era disponibil în afara bazei TAP, zborul de la ora 6.05 a fost anulat. Ulterior, un echipaj de înlocuire a părăsit Lisabona la ora 11.25 cu destinația Stuttgart, unde a ajuns la ora 15.20. Pasagerii au fost transportați apoi la Lisabona cu un zbor de înlocuire programat la ora 16.40.
- 9 TAP a refuzat să plătească flihtright și Myflyright compensația prevăzută la articolul 7 alineatul (1) din Regulamentul nr. 261/2004, invocând faptul că decesul inopinat al copilotului constituia o împrejurare excepțională, în sensul articolului 5 alineatul (3) din acest regulament.
- 10 În cele trei cauze în discuție, TAP a fost obligată de Amtsgericht Nürtingen (Tribunalul Districtual din Nürtingen, Germania) să plătească această compensație pentru motivul că, la fel ca o boală neașteptată și subită, decesul imprevizibil și brusc al unui membru al echipajului (denumite în continuare „bolile sau decesele inopinate”) nu constituie un eveniment exterior care afectează operatorul de transport, întrucât ține de un risc inerent activităților operatorului de transport aerian.
- 11 TAP a declarat apel la Landgericht Stuttgart (Tribunalul Regional din Stuttgart, Germania), instanța de trimitere. Aceasta din urmă explică faptul că, potrivit cercetărilor sale, o parte din jurisprudența germană împărtășește abordarea urmată de Amtsgericht Nürtingen (Tribunalul Districtual din Nürtingen), la fel procedând Cour de cassation (Curtea de Casație) franceză. În schimb, o instanță neerlandeză ar fi statuat recent că boala inopinată a unui membru al echipajului trebuie asimilată unui eveniment exterior care scapă de sub controlul operatorului de transport aerian.
- 12 Considerând că operatorul de transport aerian trebuie, în principiu, să se constituie garant al aptitudinii de zbor și al disponibilității personalului său și că, prin urmare, acesta este de asemenea obligat, în principiu, să dispună de o anumită rezervă de personal de înlocuire, instanța de trimitere arată totuși că problematica în discuție este controversată atât în jurisprudența europeană, cât și în doctrină.
- 13 În aceste condiții, Landgericht Stuttgart (Tribunalul Regional din Stuttgart) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții, în cele trei cauze cu care este sesizat, 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 fost declarat pe deplin apt în urma examinărilor medicale periodice prescrise, decedează sau se îmbolnăvește atât de grav încât nu mai este în măsură să efectueze zborul?”
- 14 Prin Decizia președintelui Curții din 4 aprilie 2022, cauzele C-156/22-C-158/22 au fost conexe pentru buna desfășurare a procedurii scrise și orale, precum și în vederea pronunțării hotărârii.

## Cu privire la întrebarea preliminară

- 15 Prin intermediul întrebării formulate în mod identic în cele trei cauze cu care este sesizată, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că absența inopinată, din cauza bolii sau a decesului, a unui membru al echipajului indispensabil pentru efectuarea unui zbor, intervenită cu puțin timp înainte de plecarea prevăzută a acestui zbor, intră în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale”, în sensul dispoziției respective.
- 16 În această privință, trebuie amintit că, în temeiul articolului 5 alineatul (1) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, pasagerii vizați de anularea unui zbor au dreptul 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 au fost informați în prealabil despre anularea respectivă, cu respectarea termenelor prevăzute la articolul 5 alineatul (1) litera (c) punctele (i)-(iii) din regulamentul menționat.
- 17 Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, interpretat în lumina considerentelor (14) și (15) ale acestuia, exonerează însă operatorul efectiv de transport aerian de obligația de compensare menționată dacă poate face dovada că anularea este cauzată de „împrejurări excepționale” care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.
- 18 Potrivit unei jurisprudențe constante a Curții, noțiunea de „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 desemnează evenimente care, prin natura sau prin originea lor, nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză și scapă de sub controlul efectiv al acestuia, cele două condiții fiind cumulative, iar respectarea lor trebuind să facă obiectul unei aprecieri de la caz la caz [Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 23, și Hotărârea din 7 iulie 2022, SATA International – Azores Airlines (Deficiență a sistemului de alimentare cu combustibil), C-308/21, EU:C:2022:533, punctul 20].
- 19 Astfel, ținând seama, pe de o parte, de obiectivul regulamentului respectiv, enunțat în considerentul (1) al acestuia, de a asigura un înalt nivel de protecție a pasagerilor și, pe de altă parte, 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 (Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 24 și jurisprudența citată).
- 20 Trebuie să se înceapă prin a determina dacă absența inopinată, din cauza bolii sau a decesului, a unui membru al echipajului indispensabil pentru efectuarea unui zbor, intervenită cu puțin timp înainte de plecarea prevăzută a acestuia din urmă, poate constitui, prin natura sau prin originea sa, un eveniment care nu este inerent exercitării normale a activității operatorului efectiv de transport aerian.
- 21 În această privință, este necesar să se constate că măsurile referitoare la personalul operatorului efectiv de transport aerian țin de exercitarea normală a activităților acestuia din urmă. Aceasta este situația măsurilor referitoare la condițiile de muncă și de remunerare a personalului unui astfel de operator de transport (Hotărârea din 23 martie 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, punctul 29), din care fac parte măsurile referitoare la planificarea echipajelor și a programului de lucru al personalului.

- 22 Prin urmare, operatorii efectivi de transport aerian se pot confrunta în mod obișnuit, în exercitarea activității lor, cu absența inopinată, din cauza bolii sau a decesului, a unuia sau mai multor membri ai personalului indispensabili pentru efectuarea unui zbor, inclusiv cu puțin timp înainte de plecarea acestuia. Prin urmare, gestionarea unei asemenea absențe rămâne legată intrinsec de problema planificării echipajului și a programului de lucru al personalului, astfel încât un asemenea eveniment inopinat este inerent exercitării normale a activității operatorului efectiv de transport aerian.
- 23 Trebuie precizat că, atunci când, precum în speță, absența este legată de decesul inopinat al unui membru al personalului indispensabil pentru efectuarea unui zbor, intervenit cu puțin timp înainte de plecarea acestuia, o astfel de situație, oricât de tragică și definitivă ar fi, nu se distinge, din punct de vedere juridic, de cea în care un zbor nu poate fi efectuat pentru motivul că un astfel de membru al personalului s-a îmbolnăvit, în mod inopinat, cu puțin timp înainte de plecarea zborului. Astfel, absența propriu-zisă, din cauza bolii sau a decesului, a unuia sau mai multor membri ai echipajului, fie ea și inopinată, iar nu cauza medicală precisă a acestei absențe, este cea care constituie un eveniment inerent exercitării normale a activității operatorului de transport respectiv, așa încât acesta din urmă trebuie să se aștepte la apariția unor asemenea situații neprevăzute în cadrul planificării echipajelor sale și a programului de lucru al personalului său.
- 24 Pe de altă parte, faptul că o astfel de absență inopinată s-a produs în condițiile în care membrul echipajului în cauză fusese declarat apt în urma examinărilor medicale regulate prevăzute de reglementarea aplicabilă nu poate repune în discuție concluzia indicată la punctul 22 din prezenta hotărâre. Astfel, orice persoană, inclusiv cea care a fost declarată aptă în urma examinărilor medicale periodice, poate fi, în orice moment, victima unei boli sau a unui deces inopinate.
- 25 Întrucât prima dintre cele două condiții cumulative menționate la punctul 18 din prezenta hotărâre nu este îndeplinită, nu este necesar să se verifice respectarea celei de a doua dintre aceste condiții.
- 26 Având în vedere ansamblul motivelor care precedă, este necesar să se răspundă la întrebarea adresată în mod identic în cele trei cauze principale că articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 trebuie interpretat în sensul că absența inopinată, din cauza bolii sau a decesului, a unui membru al echipajului indispensabil pentru efectuarea unui zbor, intervenită cu puțin timp înainte de plecarea prevăzută a acestui zbor, nu intră în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale”, în sensul dispoziției respective.

### **Cu privire la cheltuielile de judecată**

- 27 Întrucât, în privința părților din acțiunea principală, procedura are caracterul unui incident survenit la instanța de trimitere, este de competența acesteia să se pronunțe cu privire la cheltuielile de judecată. Cheltuielile efectuate pentru a prezenta observații Curții, altele decât cele ale părților menționate, nu pot face obiectul unei rambursări.

Pentru aceste motive, Curtea (Camera a treia) declară:

**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**

**absența inopinată, din cauza bolii sau a decesului, a unui membru al echipajului indispensabil pentru efectuarea unui zbor, intervenită cu puțin timp înainte de plecarea prevăzută a acestui zbor, nu intră în sfera noțiunii de „împrejurări excepționale”, în sensul dispoziției respective.**

Semnături