Repertoriul jurisprudenței

CONCLUZIILE AVOCATULUI GENERAL
EVGENI TANCHEV
prezentate la 12 aprilie 2018 [1]

Cauzele conexate 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

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia și Gabriel Neufeldt, ambii reprezentați legal de părinții lor, Sandra și Thomas Neufeldt (C-197/17)
Ivan Wallmann (C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (C-199/17)
Susanne de Winder (C-200/17)
Holger și Nicole Schlosser (C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (C-202/17)
Eberhard Schmeer (C-203/17)
Brigitte Wittmann (C-226/17)
Reinhard Wittmann (C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (C-278/17)
Thomas Kiehl (C-279/17)
Ralph Eßer (C-280/17)
Thomas Schmidt (C-281/17)
Werner Ansorge (C-282/17)
Herbert Blesgen (C-283/17)
Simone Künnecke
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (C-284/17)
Marta Gentile

1 Limba originală: engleza.

Marcel Gentile (C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (C-291/17)
împotriva
TUIfly GmbH
[24 de cereri de decizie preliminară formulate de
Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra, Germania)]
și
EUflight.de GmbH (C-292/17)
împotriva
TUIfly GmbH

[cerere de decizie preliminară formulată de
Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Regional din Düsseldorf, Germania)]

„Decizie preliminară - Transport aerian - Regulamentul (CE) nr. 261/2004 - Articolul 5 alineatul (3) - Compensații acordate pasagerilor în eventualitatea refuzului la îmbarcare și a anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor - Noțiunea «împrejurări excepționale» - Absența semnificativă a personalului de zbor ca urmare a așa-numitelor «greve spontane» sub pretextul concediului medical - Legătură de cauzalitate - Caracterul evitabil”

I. Introducere

1. O așa-numită „grevă spontană”[2] disimulată în concedii medicale reprezintă „împrejurări excepționale”, în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004[3], astfel încât un operator de transport aerian să nu fie obligat să plătească compensații pasagerilor care au suferit întârzieri și anulări ale zborurilor ca urmare a acesteia?

2. Aceasta este în esență întrebarea principală supusă analizei Curții prin intermediul cererilor de decizie preliminară conexate, trimise de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra, Germania) și de Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf, Germania), în fața cărora mai mulți pasageri au formulat acțiuni prin care solicită compensații în temeiul Regulamentului nr. 261/2004, ca urmare a anulării sau a întârzierii prelungite a zborurilor lor din cauza absenței pentru motive medicale a unei părți semnificative a personalului însărcinat cu efectuarea zborurilor operatorului de transport aerian.

2 Pe site-ul http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html, „grève sauvage” este definită ca „grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat”. Pe site-ul https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike, dicționarul Cambridge definește „wildcat strike” ca „o grevă spontană (refuzul de a munci, ca formă de protest) fără un avertisment din partea lucrătorilor și, de multe ori, fără sprijinul oficial al sindicatelor”. Pentru o analiză a grevelor spontane din perspectiva dreptului Uniunii, a se vedea Alan Bogg, „*Viking and Laval*: The International Labour Law Perspective” în Mark R. Freeland și Jeremias Prassl, *Viking, Laval and Beyond* (2014, Hart Publishing) p. 41-74.

3 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, Ediție specială, 07/vol. 12, p. 12) (denumit în continuare „Regulamentul nr. 261/2004”).

3. Această cauză oferă, așadar, Curții posibilitatea să își dezvolte jurisprudența privind interpretarea Regulamentului nr. 261/2004, care, trebuie amintit, are un impact real asupra vieții cetățenilor Uniunii Europene și asupra tuturor persoanelor care călătoresc în interiorul frontierelor sale.

II. Cadrul legal

4. Considerentele (1), (2), (14) și (15) ale Regulamentului nr. 261/2004 sunt redactate astfel:

„(1) Măsurile adoptate de Comunitate în domeniul transportului aerian ar trebui, între altele, să urmărească asigurarea unui înalt nivel de protecție a pasagerilor. În plus, ar trebui să se țină seama pe deplin de cerințele impuse de protecția consumatorilor în general.

(2) Refuzul la îmbarcare și anularea sau întârzierea prelungită a zborurilor pot cauza pasagerilor dificultăți și neplăceri grave.

[…]

(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.”

5. Articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 prevede:

„Operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7, în cazul în care poate face dovada că anularea este cauzată de împrejurări excepționale care nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile.”

III. Situația de fapt din litigiul principal și întrebările preliminare

A. Trimiterea formulată de Amtsgericht Hannover

6. Reclamanții din cele 24 de cauze pendinte în fața Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) au rezervat zboruri la TUIfly GmbH (denumită în continuare „TUIfly”), un operator de transport aerian cu sediul în Hanovra, Germania. Reclamanții solicită compensații din partea TUIfly în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004[4], întrucât zborurile acestora au fost anulate sau au suferit întârzieri prelungite în perioada cuprinsă între 3 octombrie 2016 și 8 octombrie 2016.

4 Referitor la nivelurile compensațiilor datorate în situația în care un zbor este anulat sau întârziat, a se vedea punctul 38 de mai jos.

7. Anulările și întârzierile zborurilor în discuție au fost determinate de un incident care a avut loc la începutul lunii octombrie 2016, când un număr mare de membri ai personalului de zbor TUIfly au intrat brusc în concediu medical, fapt ce a dus la anularea a peste 100 de zboruri și întârzieri ale multor altora.

8. Acest număr mare de concedii medicale a apărut după ce conducerea TUIfly și-a informat angajații la 30 septembrie 2016 cu privire la planurile de restructurare avute în vedere, inițiativă care a fost puternic contestată.

9. Potrivit deciziei de trimitere, rata absenteismului pentru motive medicale a personalului TUIfly se ridică în general la aproximativ 10 % din forța de muncă, incluzând personalul navigant tehnic și personalul de cabină. Totuși, ca urmare a anunțului din 30 septembrie 2016 din partea conducerii TUIfly privind măsurile de restructurare, rata absenteismului pentru motive medicale a personalului societății a crescut brusc, în special în perioada cuprinsă între 3 octombrie 2016 și 9 octombrie 2016, atingând apogeul la 7 octombrie 2016, cu o pondere de 89 % din personalul navigant tehnic și 62 % din personalul de cabină absent pentru motive de boală.

10. În consecință, la 3 octombrie 2016, TUIfly a abandonat complet planul de zboruri original și a conceput unul nou. De asemenea, TUIFly a contractat subchartere de la alte companii aeriene și a chemat alți lucrători din concediu.

11. La 3 octombrie 2016, din cauza lipsei de personal, 24 de zboruri au fost efectuate cu întârziere prelungită. La 4 octombrie 2016, 7 zboruri au fost anulate, iar 29 de zboruri au fost efectuate cu întârziere prelungită. Începând de la 5 octombrie 2016, s-a anulat un număr mare de zboruri. La 7 și 8 octombrie 2016, TUIfly a anulat toate zborurile din Germania către destinațiile lor pe baza ipotezei că zborul de întoarcere la sfârșitul călătoriei nu mai poate fi garantat.

12. La 7 octombrie 2016, conducerea TUIfly pârâte a informat lucrătorii că s-a ajuns la un consens cu reprezentanții lucrătorilor, cu privire la planurile de restructurare. Drept urmare, rata de îmbolnăvire a personalului de zbor a revenit la normal.

13. În acțiunea principală, TUIfly susține că nu este obligată să plătească despăgubiri reclamanților, întrucât anularea zborurilor sau întârzierile în cauză au fost cauzate de „împrejurări excepționale” în înțelesul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. Reclamanții susțin că TUIfly nu este scutită de plata unor despăgubiri, având în vedere că evenimentele respective nu constituie, în principiu, împrejurări excepționale și ar fi putut fi evitate dacă ar fi fost adoptate toate măsurile rezonabile.

14. În aceste condiții, Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) a hotărât să suspende judecarea celor 24 de cauze și să adreseze Curții următoarele întrebări preliminare:

„1) Absența pentru motive medicale a unei părți semnificative a personalului însărcinat cu efectuarea zborurilor operatorului efectiv de transport aerian este o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004? În cazul unui răspuns afirmativ la prima întrebare: care trebuie să fie rata absenteismului pentru a admite o asemenea împrejurare?

2) În cazul unui răspuns negativ la prima întrebare: absența spontană a unei părți semnificative a personalului însărcinat cu efectuarea zborurilor operatorului efectiv de transport aerian, cauzată de o grevă neconformă cu legislația muncii și cu contractul colectiv de muncă (denumită în continuare „grevă spontană”) este o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004? În cazul unui răspuns afirmativ la a doua întrebare: care trebuie să fie rata absenteismului pentru a admite o asemenea împrejurare?

3) În cazul unui răspuns afirmativ la prima sau la a doua întrebare: împrejurarea excepțională trebuie să fi existat cu privire la zborul anulat sau operatorul efectiv de transport aerian poate să elaboreze un nou plan de zbor pentru motive economice?

4) În cazul unui răspuns afirmativ la prima sau la a doua întrebare: noțiunea de caracter evitabil se raportează la împrejurarea excepțională sau la consecințele producerii împrejurării excepționale?"

B. Trimiterea formulată de Amtsgericht Hannover

15. În acțiunea principală pendinte în fața Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf), un singur reclamant a introdus o acțiune împotriva TUIfly, prin care solicită compensații în temeiul articolului 7 din Regulamentul nr. 261/2004. Din decizia de trimitere rezultă că reclamantul EUflight.de continuă această cerere în numele pasagerului care i-a cesionat dreptul său la compensațiile datorate în conformitate cu regulamentul în discuție, ca urmare a anulării unui zbor la 7 octombrie 2016.

16. Potrivit deciziei de trimitere, Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) pornește de la premisa că incidența bruscă a unui mare număr de concedii medicale ale angajaților, indiferent dacă este atribuită unui val de îmbolnăviri reale sau unei așa-numite „greve spontane", poate fi calificată drept „împrejurare excepțională" în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. Cu toate acestea, instanța de trimitere are îndoieli dacă există o legătură de cauzalitate suficientă între aceste împrejurări excepționale și anularea zborului în cauză, întrucât anularea s-a produs în contextul reorganizării planului de zbor al TUIfly începând cu 2 octombrie 2016. În special, instanța de trimitere arată că, având în vedere că TUIfly nu precizează care echipaj era planificat pentru zborul în cauză, societatea va fi scutită de obligația de a plăti compensații în temeiul existenței unor împrejurări excepționale doar dacă legătura de cauzalitate între aceste împrejurări și anularea zborului poate fi interpretată în sens larg.

17. În aceste condiții, Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) a hotărât să suspende judecarea cauzei și să adreseze Curții următoarea întrebare preliminară:

„Se consideră că anularea unui zbor a fost cauzată de o împrejurare excepțională în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/04 și atunci când împrejurările respective (în speță: «greva spontană» sau «valul de îmbolnăviri») afectează zborul în discuție numai în mod indirect, întrucât acestea au condus la reorganizarea întregului plan de zbor al operatorului de transport aerian, iar această organizare include anularea programată a zborului respectiv? În temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/04, un operator de transport aerian poate fi exonerat de obligația de plată a unor compensații și atunci când, în lipsa reorganizării, zborul în discuție ar fi putut fi efectuat, întrucât echipajul alocat acestuia ar fi fost disponibil, dar, prin reorganizare, a fost realocat altor zboruri?"

IV. Procedura în fața Curții

18. În temeiul articolului 54 din Regulamentul de procedură al Curții, cele 24 de trimiteri preliminare formulate de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) și trimiterea preliminară formulată de Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) au fost conexate pentru buna desfășurare a procedurii scrise și orale a procedurii, precum și în vederea pronunțării

hotărârii[5].

19. Observații scrise au fost prezentate Curții de reprezentanții reclamanților în nouă dintre cauzele conexate[6], precum și de TUIfly, de guvernul german, de guvernul polonez și de Comisie.

20. Reprezentanții reclamanților în unsprezece dintre cauzele conexate[7], TUIfly, guvernul francez, guvernul german și Comisia au participat la ședința care a avut loc la 25 ianuarie 2018.

V. Analiză

21. Analiza noastră este împărțită în trei secțiuni principale. În primul rând, vom face o observație preliminară privind examinarea întrebărilor adresate Curții. În al doilea rând, vom aborda anumite probleme preliminare legate de admisibilitate care au fost ridicate de TUIfly. În al treilea rând, vom proceda la analiza pe fond a celor patru întrebări trimise, precedată de o prezentare a jurisprudenței Curții referitoare la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2014, care reprezintă temeiul evaluării ulterioare.

A. Observație preliminară

22. Prin cele patru întrebări preliminare adresate, Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) ridică în esență problema dacă o așa-numită „grevă spontană” disimulată în concedii medicale care, direct sau indirect, a determinat o anulare a zborului sau o întârziere semnificativă reprezintă „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, fapt care exonerează operatorul de transport aerian de obligația sa de a plăti o compensație pasagerilor din litigiul principal.

23. În temeiul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, operatorul de transport aerian nu este obligat să plătească compensații în conformitate cu articolul 7 din regulament, „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”.

24. În consecință, articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 indică faptul că pentru a beneficia de respectiva scutire operatorul de transport aerian trebuie să dovedească trei elemente principale: 1. existența unor „împrejurări excepționale”, 2. legătura de cauzalitate între anularea zborului sau întârzierea semnificativă și împrejurările excepționale și 3. împrejurările excepționale care „nu au putut fi evitate în pofida adoptării tuturor măsurilor posibile”[8].

25. Cele patru întrebări adresate de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) se referă la toate aceste trei condiții. Prima și a doua întrebare se referă la prima dintre aceste condiții, și anume dacă un val de concedii medicale sau o așa-numită „grevă spontană” se califică drept „împrejurări excepționale”. A treia întrebare privește cea de a doua condiție, referitoare la legătura de

5 Am luat notă de faptul că, inițial, au existat 28 de trimiteri preliminare formulate de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra), dar 3 dintre acestea, respectiv cele din cauzele C-196/17, C-276/17 și C-277/17 au fost retrase, rămânând astfel 25. Observăm, în plus, că judecata celor 19 trimiteri preliminare în cauzele C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17-C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 și C-429/17, formulate de Amtsgerich Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra), dintre care una (C-352/17) a fost retrasă, a fost suspendată în temeiul articolului 55 din Regulamentul de procedură al Tribunalului până la data la care Curtea se va pronunța în prezentele cauze.

6 Cauzele conexate C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 și C-292/17.

7 Cauzele C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 și C-292/17. Astfel, reprezentanții reclamanților care au depus observații scrise în fața Curții au participat, de asemenea, la audiere, cu excepția celor din cauzele C-280/17 și C-284/17. Reprezentanții reclamanților în cauzele C-226/17, C-228/17, C-282/17 și C-283/17 au prezentat doar observații verbale în fața Curții.

8 A se vedea de exemplu Concluziile avocatului general Sharpston prezentate în cauza Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punctul 31).

cauzalitate, respectiv dacă este suficient ca împrejurările excepționale să reprezinte doar o cauză indirectă a anulării sau întârzierii prelungite determinate de reorganizarea planului de zbor al TUIfly. A patra întrebare se referă la cea de a treia condiție: dacă ar fi trebuit „evitate” chiar împrejurările excepționale în sine sau consecințele acestora.

26. Unica întrebare adresată de Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) are în vedere aspectul dacă, în ipoteza în care un val de îmbolnăviri sau o așa-numită „grevă spontană” reprezintă „împrejurări excepționale”, anularea zborului se consideră a fi determinată de împrejurări excepționale dacă afectează doar indirect zborul în discuție, întrucât echipajul pentru acest zbor a fost, într-adevăr disponibil, iar zborul ar fi fost efectuat dacă nu ar fi intervenit reorganizarea întregului plan de zbor al operatorului TUIfly, alocând echipajul respectiv altor zboruri, în temeiul respectivelor împrejurări excepționale.

27. În consecință, întrebarea adresată de Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) este foarte asemănătoare cu cea de a treia întrebare preliminară adresată de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra). Prin urmare, vom analiza cele două întrebări preliminare împreună.

B. Admisibilitate

28. TUIFly susține că trimiterea preliminară prezentată de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Regional din Hanovra) este inadmisibilă în parte. Aceasta afirmă că prima și a doua întrebare depășesc obiectul litigiului principal, în măsura în care aceste întrebări pleacă de la premisa unei ponderi ridicate a concediilor medicale în rândul întregului personal al operatorului de transport aerian, în timp ce litigiul principal implică o pondere ridicată a concediilor medicale doar în rândul personalului navigant, adică piloți, stewardese și stewarzi. Aceasta consideră, de asemenea, că prima și a doua întrebare, prin care se urmărește obținerea unor indicații în ceea ce privește rata de absenteism care constituie o împrejurare excepțională, privesc o apreciere a situației de fapt, de competența instanței naționale, iar nu a Curții. Mai mult, TUIfly afirmă că cea de a treia întrebare nu are nicio legătură cu obiectul litigiului din acțiunea principală, întrucât TUIfly nu a elaborat un nou plan de zbor „pentru motive economice” și, în orice caz, această întrebare este prea abstractă.

29. De asemenea, observăm că, deși guvernul german nu a invocat o excepție de inadmisibilitate în ceea ce privește trimiterea formulată de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra), acesta consideră totuși că un răspuns la prima întrebare preliminară adresată de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) nu este pertinentă pentru soluționarea litigiului principal, de vreme ce nu a existat o îmbolnăvire în masă a personalului de zbor al TUIfly, ci mai degrabă o așa-numită „grevă spontană”.

30. În opinia noastră, întrebările adresate de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) sunt admisibile.

31. Potrivit unei jurisprudențe constante, întrebările referitoare la interpretarea dreptului Uniunii adresate de instanța națională în cadrul normativ și faptic pe care îl definește sub propria răspundere și a cărui exactitate Curtea nu are competența să o verifice beneficiază de o prezumție de pertinență. Curtea poate refuza să statueze asupra unei cereri de decizie preliminară formulate de o instanță națională numai dacă este evident că interpretarea solicitată a dreptului Uniunii nu are nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul litigiului principal, atunci când problema este de natură ipotetică ori atunci când Curtea nu dispune de elementele de fapt sau de drept necesare pentru a răspunde în mod util la întrebările care i-au fost adresate [9].

9 A se vedea de exemplu Hotărârea din 14 decembrie 2017, Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970, punctul 59 și jurisprudența citată).

32. În plus, această prezumție de pertinență nu poate fi infirmată de simpla circumstanță că una dintre părțile din acțiunea principală contestă anumite fapte de care depinde definirea obiectului procedurii [10].

33. În speță, din decizia de trimitere și din contextul stabilit de prima și a doua întrebare, astfel cum au fost formulate de instanța de trimitere, reiese că aceste întrebări se referă la personalul de zbor al TUIfly. Nu se contestă faptul că părțile interesate, în sensul articolului 23 din statut au avut posibilitatea să își exprime în mod eficient punctul de vedere cu privire la aceste întrebări.

34. În plus, nu rezultă în mod evident că întrebările adresate nu au nicio legătură cu realitatea sau cu obiectul acțiunii principale. De asemenea, nu există nicio sugestie în decizia de trimitere că întrebările preliminare se referă la o chestiune pur ipotetică.

35. În consecință, nu există motive suficiente pentru a răsturna prezumția de pertinență de care se bucură întrebările preliminare adresate de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra).

C. Cu privire la temeinicie

1. Prezentare generală a jurisprudenței Curții referitoare la articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004

36. Din jurisprudența constantă a Curții rezultă existența unei cerințe de interpretare stricte a excepțiilor de la dispozițiile care conferă pasagerilor drepturi [11]. Cu toate acestea, jurisprudența recunoaște în egală măsură că prin adoptarea Regulamentului nr. 261/2004, legiuitorul urmărea în egală măsură să creeze un echilibru între interesele pasagerilor aerieni și cele ale operatorilor de transport aerian [12]. În acest context, derogarea de la obligația operatorilor de transport aerian de plată a unor despăgubiri pentru anulări și întârzieri mari în cazul unor „împrejurări excepționale”, un termen care nu este definit în Regulamentul nr. 261/2004, a fost interpretată de Curte după cum urmează.

37. Curtea a respins argumentele de natură să demonstreze că problema costurilor financiare excesive asupra operatorilor de transport aerian trebuie să predomine în ceea ce privește interpretarea articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, subliniind că reiese din jurisprudență importanța pe care o are obiectivul de protecție a consumatorilor, inclusiv a pasagerilor aerieni, care poate justifica consecințe economice negative, chiar considerabile, pentru anumiți operatori economici [13].

38. Curtea a subliniat că respectivul cuantum al compensației, stabilit la 250, la 400 și la 600 de euro, în funcție de distanța zborurilor respective, mai poate fi redus cu 50 %, conform articolului 7 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul nr. 261/2004, atunci când întârzierea este, în cazul zborurilor care nu intră în domeniul de aplicare al articolului 7 alineatul (2) literele (a) și (b) din regulamentul respectiv, mai mică de patru ore [14], iar respectarea obligațiilor prevăzute de Regulamentul nr. 261/2004 nu aduce atingere dreptului acestor operatori de transport aerian de a pretinde compensații de la orice

10 A se vedea de exemplu Hotărârea din 22 septembrie 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, punctul 34 și jurisprudența citată).

11 Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, punctul 38). A se vedea de asemenea Concluziile avocatului general Sharpston prezentate în cauza Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:416, punctul 48), în care avocatul general evidențiază stabilirea de către Curte în mod clar în Hotărârea din 10 ianuarie 2006, IATA și ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, punctul 48), a faptului că „protecția pasagerilor” reprezintă „obiectivul direct” al Regulamentului nr. 261/2004.

12 Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson (C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 39).

13 Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson (C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 81 și jurisprudența citată).

14 Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson (C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 78).

persoană care a cauzat întârzierea, inclusiv de la părți terțe, astfel cum se prevede la articolul 13 din regulament. O asemenea compensație este, prin urmare, susceptibilă să atenueze sau chiar să înlăture sarcina financiară suportată de operatorii de transport menționați ca urmare a îndeplinirii acestor obligații.

39. În plus, nu este excesiv, așa cum Curtea a statuat, ca acestea să fie suportate de la bun început, sub rezerva dreptului la reparație menționat mai sus, de către operatorii de transport aerian cu care pasagerii în cauză au încheiat un contract de transport care le dă dreptul la un zbor care nu ar trebui să fie nici anulat, nici întârziat [15].

40. Norma stabilită de textul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 a fost definită cu mai mare precizie prin interpretarea de către Curte. Aceasta a reținut că, potrivit considerentului (14) al Regulamentului 261/2004, astfel de împrejurări pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului de transport aerian [16]. Curtea a dedus de aici că 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 de transport aerian vizat și scapă de sub controlul efectiv al acestuia [17]. În acest sens, Curtea a reținut că o coliziune între o aeronavă și o pasăre, precum și eventuala deteriorare provocată de această coliziune, nefiind legate în mod intrinsec de sistemul de funcționare al aparatului, nu sunt, prin natura sau prin originea lor, inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat. Acest eveniment scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian [18]. Pentru a ajunge la această concluzie, Curtea a stabilit ca „operatorii de transport aerian să nu fie încurajați să se abțină de la adoptarea măsurilor impuse de un asemenea incident făcând să prevaleze menținerea și punctualitatea zborurilor lor asupra obiectivului privind siguranța acestora din urmă” [19].

41. Acestea fiind spuse, Curtea a statuat că, o pană precum cea în discuție în litigiul principal, provocată de defectarea prematură a anumitor componente ale unei aeronave, constituie, desigur, un eveniment inopinat, dar că o asemenea pană este legată în mod intrinsec de sistemul de funcționare foarte complex al aparatului, astfel încât acest eveniment inopinat este inerent exercitării normale a activităților operatorului de transport aerian, operatorii de transport confruntându-se în mod obișnuit cu probleme tehnice neprevăzute. În plus, prevenirea unei asemenea defecțiuni nu scapă de sub controlul efectiv al operatorului de transport aerian [20].

42. În sfârșit, Curtea a arătat că „un viciu ascuns de fabricație care aduce atingere siguranței zborurilor” s-ar putea să rezulte din evenimente care nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian vizat și care *scapă* de sub controlul efectiv al acestuia [21], situația fiind aceeași în cazul prejudiciilor produse de acte de sabotaj sau de terorism [22].De asemenea, Curtea a arătat că închiderea unei părți a spațiului aerian european în urma erupției unui vulcan reprezintă „împrejurări excepționale” [23].

15 Hotărârea din 23 octombrie 2012, Nelson (C-581/10 și C-629/10, EU:C:2012:657, punctul 80 și jurisprudența citată).

16 Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 21 și jurisprudența citată).

17 Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 22 și jurisprudența citată).

18 Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 24).

19 Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 25).

20 Hotărârea din 17 septembrie 2015 van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, punctele 41-43).

21 Sublinierea noastră.

22 Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctul 26).

23 Hotărârea din 31 ianuarie 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, punctul 34).

43. În plus, în jurisprudența sa Curtea a statuat că legiuitorul Uniunii nu a intenționat să confere un caracter exonerator de obligația de a despăgubi pasagerii în cazul anulării unui zbor tuturor împrejurărilor excepționale, ci numai acelor împrejurări *care nu au putut fi evitate, deși au fost luate toate măsurile posibile*[24].

44. Întrucât nu toate împrejurările excepționale sunt exoneratoare, îi revine celui care intenționează să le invoce, precum TUIfly, sarcina de a dovedi, în plus, că acestea nu au putut în niciun caz să fie evitate prin măsuri adaptate situației, mai exact prin măsuri care, în momentul în care intervin respectivele împrejurări excepționale, corespund în special condițiilor tehnice și economice care pot fi asumate de operatorul de transport aerian vizat.

45. Acesta trebuie să demonstreze că, chiar dacă utiliza toate resursele umane și materiale, precum și resursele financiare de care dispunea, nu ar fi putut, în mod evident, fără să fi acceptat sacrificii care nu puteau fi asumate în raport cu capacitățile întreprinderii sale în momentul relevant, *să evite ca împrejurările excepționale cu care se confrunta să determine anularea zborului*[25].

46. În acest context, Curtea a reținut o accepțiune flexibilă și individualizată a noțiunii „măsură rezonabilă”, lăsând instanței naționale sarcina de a aprecia dacă, în împrejurările speței, se putea considera că operatorul de transport aerian a adoptat măsurile adaptate situației[26].

47. Curtea a reținut că operatorul de transport aerian trebuie să țină cont în mod rezonabil, la momentul planificării zborului, de riscul de întârziere legat de eventuala survenire a unor împrejurări excepționale[27]. Pentru a evita ca orice întârziere, chiar insignifiantă, care rezultă din survenirea unor împrejurări excepționale să conducă în mod inevitabil la anularea zborului, un operator de transport aerian rezonabil trebuie să își planifice resursele în timp util, astfel încât să dispună de o anumită rezervă de timp pentru a putea, în măsura posibilului, să efectueze zborul respectiv odată ce împrejurările excepționale au încetat[28].

48. În raport cu aceste argumente, Curtea a reținut că, în ceea ce privește pasagerii cărora li s-a refuzat îmbarcarea, din cuprinsul considerentului (15) al Regulamentului nr. 261/2004 reiese că „circumstanțele extraordinare” nu pot viza decât „o anumită aeronavă dintr-o anumită zi”, ceea ce nu poate fi cazul unui refuz la îmbarcare adresat unui pasager din cauza reorganizării zborurilor ca urmare a unor astfel de circumstanțe care au afectat un zbor precedent. Noțiunea „circumstanțe extraordinare” urmărește să limiteze obligațiile operatorului de transport aerian, ba chiar să îl exonereze de aceste obligații, atunci când evenimentul în cauză nu ar fi putut fi evitat, chiar dacă s-ar fi adoptat toate măsurile rezonabile. Dacă un astfel de operator de transport este obligat să anuleze un zbor prevăzut pentru ziua în care are loc greva personalului unui aeroport, apoi ia decizia de a-și reorganiza zborurile ulterioare, acest operator de transport nu poate fi nicidecum considerat constrâns de respectiva grevă să refuze îmbarcarea unui pasager care s-a prezentat în mod corect pentru îmbarcare la două zile după anularea zborului respectiv[29].

49. În acest context, Curții i s-a solicitat să stabilească dacă o așa-numită „grevă spontană” constituie o „împrejurare excepțională” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 și care sunt consecințele care decurg dacă răspunsul este afirmativ.

24 Sublinierea noastră.

25 Hotărârea din 22 decembrie 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, punctele 39-41). Sublinierea noastră. A se vedea de asemenea Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctele 28 și 29 și jurisprudența citată).

26 Hotărârea din 4 mai 2017, Pešková și Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, punctul 30).

27 Hotărârea din 12 mai 2011, Eglītis și Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punctul 27).

28 Hotărârea din 12 mai 2011, Eglītis și Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, punctul 28).

29 Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, punctul 37).

2. Propunere de răspuns la prima întrebare

50. Privit separat, răspunsul la prima întrebare este evident. Pe de o parte, pe baza jurisprudenței rezumate mai sus, modalitățile de gestionare a concediului medical pentru o întreprindere care desfășoară activități într-o comunitate sănătoasă se numără printre aspectele care sunt inerente exercitării normale a activității operatorilor de transport aerian și care sunt sub controlul efectiv al respectivului operator de transport. Pe de altă parte, un absenteism masiv cauzat de o pandemie sau de o altă problemă de sănătate publică nu este inerentă exercitării normale a activității operatorilor de transport aerian și nu se află sub controlul efectiv al respectivului operator de transport. Prima situație descrisă nu se încadrează în noțiunea „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, în timp ce cea de a doua situație s-ar încadra.

51. Cu toate acestea, reiese atât din dosarul cauzei, cât și din argumentele prezentate în ședință, că nu aceasta este situația de fapt din litigiul principal. Ceea ce a avut loc a fost un absenteism în masă, disimulat în concedii medicale, în executarea unei „greve spontane”. Astfel, în timp ce prima întrebare, luată individual, va primi un răspuns afirmativ, acest lucru nu este suficient pentru a soluționa litigiul principal, care vizează de fapt o așa-numită „grevă spontană”, iar nu o pandemie sau o altă problemă de sănătate publică. Aceasta este esența orientării solicitate de instanța de trimitere [30].

52. În consecință, pentru prima întrebare propunem următorul răspuns:

„Doar absența efectivă pentru motive medicale a unei părți semnificative a personalului însărcinat cu efectuarea zborurilor operatorului efectiv de transport aerian reprezintă o «împrejurare excepțională» în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Revine instanței de trimitere sarcina de a stabili, ținând seama în mod corespunzător de toate împrejurările de fapt relevante, rata exactă a absenteismului care, în astfel de împrejurări, se impune pentru ca situația să se poată încadra în noțiunea «împrejurări excepționale».”

3. Propunere de răspuns la a doua întrebare

53. Prin intermediul celei de a doua întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă o așa-numită „grevă spontană” se încadrează în sfera noțiunii „împrejurări excepționale” în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. În cazul în care răspunsul la această întrebare este afirmativ, instanța de trimitere solicită să se stabilească nivelul ratei absenteismului necesar pentru a constitui, în principiu, împrejurări excepționale.

54. Astfel cum Curtea a subliniat în jurisprudența sa, la interpretarea unei dispoziții de drept al Uniunii trebuie să se țină cont nu doar de termenii utilizați, ci și de contextul acesteia și de obiectivele urmărite de reglementarea din care face parte [31]. În acest sens, dispozitivul unui act al Uniunii nu poate fi disociat de motivarea acestuia și, dacă este necesar, trebuie să fie interpretat luându-se în considerare motivele care au condus la adoptarea lui [32].

55. Pe de o parte, considerentul (1) al Regulamentului nr. 261/2004 face referire la asigurarea unui „înalt nivel de protecție” a pasagerilor, în timp ce considerentul (2) al acestui regulament indică faptul că refuzul la îmbarcare și anularea sau întârzierea prelungită a zborurilor pot cauza pasagerilor dificultăți și neplăceri grave.

30 A se vedea punctele 28-35 de mai sus.

31 A se vedea de exemplu Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 41 și jurisprudența citată).

32 Hotărârea din 19 noiembrie 2009, Sturgeon și alții (C-402/07 și C-432/07, EU:C:2009:716, punctul 42 și jurisprudența citată).

56. Pe de altă parte, considerentul (14) al Regulamentului nr. 261/2004 stabilește că în conformitate cu Convenția de la Montreal, obligațiile care revin operatorilor de transport aerian ar trebui limitate sau responsabilitatea lor exonerată în cazurile în care evenimentul este cauzat de împrejurări excepționale, care nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate. Astfel de împrejurări pot surveni în special în caz de instabilitate politică, condiții meteorologice incompatibile cu desfășurarea zborului în cauză, riscuri legate de siguranță, deficiențe neprevăzute care pot afecta siguranța zborului și greve care afectează operațiunile operatorului de transport aerian.

57. Așadar, obiectivele Regulamentului nr. 261/2004 înclină spre includerea „grevelor” în noțiunea „împrejurări excepționale”. Acest lucru este susținut de jurisprudența Curții referitoare la interpretarea noțiunii „împrejurări excepționale” până în prezent, amintită mai sus, cel puțin în contextul absenței semnificative care afectează capacitatea operațională, în special în ceea ce privește așa-numitele „greve spontane”. Având în vedere că o grevă spontană este neconformă cu legislația, se află în afara controlului efectiv al operatorului de transport aerian [33]. Această interpretare este susținută și de *lucrările pregătitoare* ale articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004. În cursul acestor consultări, noțiunea „forță majoră” a fost înlocuită cu „circumstanțe extraordinare”. În conformitate cu Poziția comună a Consiliului, această modificare a fost efectuată pentru motive de claritate juridică [34].

58. În plus, în cadrul unei Uniuni de drept, așa-numitele „greve spontane” nu sunt inerente exercitării normale a activității operatorului de transport aerian în cauză. Acestea nu sunt similare unei situații legate în mod intrinsec de sistemul de funcționare al aparatului de zbor, astfel încât să fie inerent exercitării normale a activității operatorului de transport aerian. În plus, în opinia noastră, informarea angajaților cu privire la o posibilă restructurare nu aduce „greva spontană” în sfera de control a TUIfly, având în vedere că greva spontană nu era consecința inevitabilă a acestei măsuri [35].

59. Acestea fiind spuse, pentru a oferi un răspuns util instanței de trimitere, care să cuprindă toate elementele relevante din dreptul Uniunii, este important să se reitereze (a se vedea punctele 43-48 de mai sus) că, în conformitate cu jurisprudența Curții, simpla existență a unor „împrejurări excepționale” nu este suficientă pentru a exonera operatorul de transport aerian de obligația de a acorda compensația pe care ar fi obligat să o plătească pentru anularea zborului și întârzierea semnificativă în temeiul Regulamentului nr. 261/2004. Derogarea de la articolul 5 alineatul (3) din acest regulament se aplică numai în ceea ce privește împrejurările excepționale care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă ar fi fost luate toate măsurile rezonabile de către operatorul de transport aerian în cauză. Astfel cum s-a explicat la punctele 43-48 de mai sus, este de datoria TUIfly să dovedească faptul că acesta nu a fost în măsură să împiedice ca împrejurările excepționale cu care se confruntă să conducă la anularea zborului [36].

60. Revine de asemenea instanței de trimitere, pe baza tuturor faptelor relevante, sarcina să stabilească ce rată a absenteismului, în contextul unei așa-numite „greve spontane”, este necesară pentru a putea fi considerată „împrejurare excepțională” în temeiul Regulamentului nr. 261/2004.

33 Propunerea Comisiei referitoare la Regulamentul nr. 261/2004 se referă la împrejurări excepționale, independente de „responsabilitatea” operatorului de transport aerian. A se vedea de exemplu COM(2001) 784 final, p. 6, punctul 20.

34 Concluziile avocatului general Sharpston prezentate în cauza Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punctul 50) care fac referire la Poziția comună și la Comunicarea către Parlamentul European din 25 martie 2003 [SEC(2003) 361 final] în care Comisia a arătat că condițiile privind compensarea, astfel cum sunt prevăzute de Poziția comună (CE) nr. 27/2003 adoptată de Consiliu la 18 martie 2003 (JO 2003, C 125 E, p. 63), „ar lega mai strâns compensația de dificultățile și de inconvenientele ocazionate de anulările zborurilor”.

35 Arătăm în continuare că o concluzie în sensul că o grevă spontană reprezintă o împrejurare excepțională este în consonanță cu recenta propunere a Comisiei de modificare a Regulamentului nr. 261/2004, care prevede o listă nelimitativă a circumstanțelor considerate „împrejurări excepționale” în sensul regulamentului. Această propunere include „conflicte de muncă la operatorul de transport aerian sau la furnizori de servicii esențiale, cum ar fi aeroporturile și furnizorii de servicii de navigație aeriană.” A se vedea punctul 1 (vii) din Anexa 1 la COM(2013) 130 final, p. 30. A se vedea de asemenea și punctul 1 (vii) din Anexa 1 la Rezoluția legislativă a Parlamentului European din 5 februarie 2014, P7 _TA(2014) 0092: „conflicte de muncă ***neprevăzute*** la operatorul de transport aerian sau la furnizori de servicii esențiale, cum ar fi aeroporturile și furnizorii de servicii de navigație aeriană”. Subliniere în textul original.

36 Regulile naționale în materie de probă se aplică în acest sens, sub rezerva respectării principiilor efectivității și echivalenței. A se vedea Concluziile avocatului general Sharpston prezentate în cauza Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punctele 63-72).

61. În consecință, propunem următorul răspuns la a doua întrebare:

„Absența spontană a unei părți semnificative a personalului însărcinat cu efectuarea zborurilor operatorului efectiv de transport aerian, cauzată de o grevă neconformă cu legislația muncii și cu contractul colectiv de muncă («grevă spontană») este o «împrejurare excepțională» în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Cu toate acestea, exonerarea care figurează la articolul 5 alineatul (3) se aplică numai în cazul întârzierilor și anulărilor care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă operatorul de transport aerian în cauză ar fi luat toate măsurile rezonabile. Revine instanței de trimitere sarcina de a stabili acest aspect, precum și rata absenteismului necesară pentru ca situația respectivă să poată fi considerată o împrejurare excepțională în contextul unei greve spontane”.

4. Propunere de răspuns la a treia întrebare

62. Prin intermediul celei de a treia întrebări adresate de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) și prin întrebarea adresată de Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf), instanțele de trimitere solicită în esență să se stabilească întinderea legăturii de cauzalitate dintre împrejurarea excepțională și anularea zborului și, cu titlu special, dacă legătura de cauzalitate este întreruptă prin decizia TUIfly de a elabora un nou plan de zbor.

63. Conform considerentului (15) al Regulamentului nr. 261/2004, se consideră 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 [37].

64. Considerăm că răspunsul la a treia întrebare este determinat de constatările Curții în hotărârea pronunțată în cauza Finnair [38] (punctul 48 de mai sus), potrivit căreia, dacă un operator de transport este obligat să anuleze un zbor prevăzut pentru ziua în care are loc greva personalului unui aeroport, iar apoi ia decizia de a-și reorganiza zborurile ulterioare, acest operator de transport nu poate fi nicidecum considerat constrâns de respectiva grevă să refuze îmbarcarea unui pasager care s-a prezentat în mod corect pentru îmbarcare la două zile după anularea zborului respectiv. Cu alte cuvinte, împrejurările excepționale trebuie să fi avut loc la momentul la care a fost anulat zborul și nu se aplică prin extensie la noul plan conceput în funcție de împrejurările excepționale. Această situație este în concordanță cu obligația transportatorilor stabilită în jurisprudența Curții în sensul că un operator de transport aerian rezonabil trebuie să își planifice resursele în timp util, astfel încât să dispună de o anumită rezervă de timp pentru a putea, în măsura posibilului, să efectueze zborul respectiv odată ce împrejurările excepționale au încetat (a se vedea punctul 47 de mai sus) [39].

65. În consecință, propunem următorul răspuns la a treia întrebare:

„Împrejurarea excepțională trebuie să fi existat la momentul la care zborul a fost anulat sau întârziat, după caz.”

37 Sublinierea noastră

38 Hotărârea din 4 octombrie 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604).

39 A se vedea de asemenea în acest sens Concluziile avocatului general Bot prezentate în cauza C-22/11, Finnair, EU:C:2012:223, punctele 53, 54 și 61.

5. Răspunsul la a patra întrebare

66. În cazul unui răspuns afirmativ la a doua sau la a treia întrebare, prin intermediul celei de a patra întrebări, instanța de trimitere solicită în esență să se stabilească dacă noțiunea de caracter evitabil, referitoare la probarea faptului că împrejurările excepționale „nu pot fi evitate în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate” se raportează la împrejurarea excepțională sau și la consecințele producerii împrejurării excepționale.

67. Formularea [40] „în pofida tuturor măsurilor rezonabile adoptate” din articolul 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004 se referă în mod logic la „anulare” și nu la incidența „împrejurărilor excepționale”, deși pronumele relativ „care” ar putea fi considerat că generează o ambiguitate în această privință. Totuși, astfel cum indică expresia scrisă cu caractere italice de la punctul 45 de mai sus, Curtea a stabilit deja aspectul esențial, respectiv obligația operatorului de transport aerian de a evita ca împrejurările excepționale *cu care se confrunta să „determine anularea zborului*”.

68. Astfel, „măsurile rezonabile” se referă mai degrabă la consecințele împrejurărilor excepționale, decât la incidența acestora. De exemplu, un operator de transport aerian nu ar avea obligația de a lua măsuri pentru a preveni apariția cazurilor de erupții vulcanice, dar, în același timp, un operator de transport aerian este obligat să ia măsuri rezonabile pentru a preveni anularea unui zbor atunci când se confruntă cu o astfel de incidență. Aceste măsuri ar putea include, de exemplu, redirecționarea zborurilor afectate.

69. Această interpretare, adăugăm, este în conformitate cu considerentul (15) al Regulamentului nr. 261/2004, care se referă la „impactul” asupra operatorilor de transport aerian al unor împrejurări excepționale, și cu referirea la adoptarea „măsurilor rezonabile”, în scopul „evitării întârzierilor sau anulărilor”. Aceasta este de asemenea conformă cu obiectivul prezentat la considerentul (1) al acestui regulament de a asigura un „înalt nivel de protecție” pentru consumatori, precum și cu contextul mai larg al Regulamentului nr. 261/2004 [41].

70. În consecință, propunem următorul răspuns la a patra întrebare:

„Noțiunea de caracter evitabil se raportează doar la consecințele producerii împrejurării excepționale.”

VI. Concluzie

71. În consecință, propunem Curții să răspundă la întrebările preliminare adresate de Amtsgericht Hannover (Tribunalul Districtual din Hanovra) și de Amtsgericht Düsseldorf (Tribunalul Districtual din Düsseldorf) după cum urmează:

„1) Doar absența efectivă pentru motive medicale a unei părți semnificative a personalului însărcinat cu efectuarea zborurilor operatorului efectiv de transport aerian reprezintă o «împrejurare excepțională» în sensul 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. Revine instanței de trimitere sarcina de a stabili, ținând seama în mod corespunzător de toate împrejurările de fapt relevante, rata exactă a absenteismului care, în astfel de împrejurări, se impune pentru ca situația să se poată încadra în noțiunea «împrejurări excepționale».”

40 Cu privire la metodele de interpretare aplicabile articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul nr. 261/2004, a se vedea punctul 54 de mai sus.

41 Pentru o opinie contrară, formulată în contextul în care „împrejurările excepționale” în discuție priveau defecțiuni tehnice și care precedă jurisprudența la care am făcut referire, a se vedea Concluziile avocatului general Sharpston prezentate în cauza Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, punctele 24 și 32).

2) Absența spontană a unei părți semnificative a personalului însărcinat cu efectuarea zborurilor operatorului efectiv de transport aerian, cauzată de o grevă neconformă cu legislația muncii și cu contractul colectiv de muncă («grevă spontană») este o «împrejurare excepțională» în sensul articolului 5 alineatul (3) din Regulamentul (CE) nr. 261/2004. Cu toate acestea, exonerarea care figurează la articolul 5 alineatul (3) se aplică numai în cazul întârzierilor și anulărilor care nu ar fi putut fi evitate chiar dacă operatorul de transport aerian în cauză ar fi luat toate măsurile rezonabile. Revine instanței de trimitere sarcina de a stabili acest aspect, precum și rata absenteismului necesară pentru ca situația respectivă să poată fi considerată o împrejurare excepțională în contextul unei greve spontane.

3) Împrejurarea excepțională trebuie să fi existat la momentul la care zborul a fost anulat sau întârziat, după caz.

4) Noțiunea de caracter evitabil se raportează doar la consecințele producerii împrejurării excepționale.”