

# Anonimizirana različica

Prevod

C-308/21 - 1

**Zadeva C-308/21**

## **Predlog za sprejetje predhodne odločbe**

### **Datum vložitve:**

14. maj 2021

### **Predložitveno sodišče:**

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada — Juiz 4) (prvostopenjsko sodišče na Azorih – civilni senat v Ponta Delgadi – sodišče št. 4) (Portugalska)

### **Datum predložitvene odločbe:**

25. januar 2021

### **Tožče stranke:**

KU

OP

GC

### **Tožena stranka:**

SATA International – Azores Airlines SA

---

**Tribunal Judicial da Comarca de Faro (Portugalska)**

**Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4**

**(prvostopenjsko sodišče na Azorih – civilni senat v Ponta Delgadi – sodišče št. 4)**

[...] (ni prevedeno)

Tožba v rednem postopku

[...] (ni prevedeno)

***Vložitev predloga za sprejetje predhodne odločbe Sodišču – Člen 94 Poslovnika Sodišča***

\*

***(1) Povzetek predmeta spora in upoštevna dejstva;***

V obravnavani zadevi, v kateri so združeni trije različni postopki, so tri tožeče stranke kupile letalske vozovnice za dva leta med letališčem v Lizboni in avtonomno regijo Azori (otoka São Miguel in Pico), predvidena za 10. maj 2017. Eden od letov je bil odpovedan in tožeči stranki je bil ponujen alternativni let; drugi let je imel pri vzletu zamudo. V vseh primerih so tožeče stranke prispele v namembni kraj z več kot triurno zamudo glede na predviden čas prihoda.

Vzrok za zamudo je bila nepredvidena in nepričakovana okvara v sistemu za dovod goriva, do katere je prišlo na letališču na navedeni dan, ob 13.19h. Zaradi te okoliščine je bilo treba reorganizirati vse zračne dejavnosti z bazo v Lizboni, ne le dejavnosti navedene letalske družbe, poleg tega pa je bil za odpravo te okvare potreben prevoz v centre za oskrbo z gorivom na bližnjih letališčih. Poleg tega je treba navesti, da iz dokazanih dejstev izhaja, da sistem za dovod goriva ni v odgovornosti samega letališča v Lizboni, temveč ga zagotavlja tretji subjekt.

Postavlja se vprašanje, ali več kot triurna zamuda ali odpoved letov, do katerih je prišlo zaradi okvare v dovodu goriva na odhodnem letališču, kadar je to odgovorno za upravljanje sistema za dovod goriva, pomeni „**izredne razmere**“ v smislu in za namene določb **člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004**.

\*

V obravnavanem primeru je **upoštevno dejansko stanje** naslednje:

**(a.1) Postopek 957/20.5T8PDL**

1. Tožeča stranka KU je na podlagi rezervacije št. NM8E8P kupila vozovnico za leta št. S4321 in SP107, ki ju je opravila tožena stranka in ki sta bila načrtovana za 10. maja 2017, z vzletom iz Lizbone (LIS) ob 12.50h, s prihodom na letališče Santa María (Azori) (SMA), predvidenim za 19.15h (po lokalnem času) 10. maja 2017 in prestopanjem na letališču Ponta Delgada (Azori) (PDL), kamor naj bi priletela ob 14.15h in od koder naj bi vzletela ob 18.45h (po lokalnem času).
2. Tožeča stranka se je prijavila na navedeni let in se vkrcala na letalo.

3. Let št. S4321 je prispel v namembni kraj, letališče Ponta Delgada (Azori) (PDL), ob 19.30h, zaradi česar se tožeča stranka ni mogla vkrcati na let št. SP107.
4. Razdalja med Lizbono in Santa Marío je 1407,62 km.

**(a.2) Postopek 963/20.0T8PDL**

5. Tožeča stranka CG je na podlagi rezervacije št. NW53AK kupila vozovnico za let št. S4321, ki ga je opravila tožena stranka in ki je bil načrtovan za 10. maj 2017, z vzletom z letališča v Lizboni (LIS) ob 12.50h in prihodom na letališče v Ponta Delgadi (Azori) (PDL) ob 14.15h (po lokalnem času).
6. Tožeča stranka se je prijavila na navedeni let in se vkrcala na letalo.
7. Ta let je imel zamudo in je prispel na letališče v Ponta Delgadi (Azori) (PDL) ob 19.30h, to je z zamudo 5 ur in 15 minut glede na prvoten predviden čas prihoda.
8. Razdalja med Lizbono in Ponta Delgado je 1422,09 km.

**(a.3) Postopek 961/20.3T8PDL**

9. Tožeča stranka OP je na podlagi rezervacije št. 619R8M kupila vozovnico za let št. S4142, ki ga je opravila tožena stranka in ki je bil načrtovan za 10. maj 2017, z vzletom na letališču otoka Pico (Azori) (PIX) ob 17.35 in prihodom na letališče v Lizboni (LIS), predvidenim za 21.05 (po lokalnem času).
10. Let S4142 je tožena stranka odpovedala.
11. Zaradi te odpovedi je bil tožeči stranki kot alternativen let ponujen let št. S4136, z vzletom ob 21.25h z letališča v Terceiri (TER) in kot namembnim krajem letališčem v Lizboni (LIS) dne 10. maja 2017.
12. Razdalja med otokom Pico in Lizbono je 1662,34 km.

**(a.4) Obramba tožene stranke**

13. Dne 10. maja 2017 ob 13.19h je na letališču v Lizboni prišlo do okvare v sistemu za dovod goriva.
14. Ta dogodek je bil nepredviden in nepričakovan.
15. Zaradi tega dogodka je bilo treba reorganizirati vse zračne dejavnosti, ki imajo bazo v Lizboni, ne le dejavnosti navedene letalske družbe, poleg tega pa je bil za odpravo te okvare potreben prevoz v centre za oskrbo z gorivom na bližnjih letališčih.

16. Samo letališče v Lizboni ne zagotavlja sistema za dovod goriva, temveč ga zagotavlja tretji subjekt.
17. Let št. S4321 je bilo treba opraviti na liniji Lizbona – Porto – Ponta Delgada.
18. Ker ni bilo mogoče opraviti leta št. S4143, predvidenega na liniji Lizbona – otok Pico, letala za vrnitev (Pico – Lizbona) ni bilo v Pico ob uri, načrtovani za let št. S4142.

\*

**(2) Vsebina nacionalnih določb, ki se uporabljajo v obravnavanem sporu, in, po potrebi, upoštevna nacionalna sodna praksa**

Ker gre v obravnavanem primeru za uporabo **evropske uredbe [Uredba (ES) št. 261/2004 z dne 11. februarja 2004]**, ni upoštevnih nacionalnih določb.

Vendar na nacionalni ravni v sodni praksi obstaja določeno soglasje glede opredelitve razmer, ki so bile zgoraj navedene kot „**izredne razmere**“ v smislu in za namene **člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 del Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004**, vendar ta opredelitev predložitvenem sodišču zbuja zadržke iz razlogov, navedenih v nadaljevanju.

V postopkih št. 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL in 955/20.9T8PDL, katerih predmet so bili ti isti leti in o katerih so odločala različna sodišča, je bilo namreč odločeno, da navedena letalska družba ni imela obveznosti plačila odškodnine, določene v členu 5(1)(c) in členu 7 Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004.

\*

**(3) Predstavitev razlogov, ki so predložitvenemu sodišču vzbudili dvom glede razlage ali veljavnosti nekaterih določb prava Unije**

V obravnavani zadevi ima predložitveno sodišče resne pomisleke glede tega, kako naj bi se razlagal pojem „**izredne razmere**“, določen v **členu 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004**, v povezavi z zgoraj opisanim dejanskim stanjem in glede na sodno prakso Sodišča v zvezi z navedeno določbo.

V sodbi **Wallentin-Hermann (C-549/07)**<sup>1</sup> se je namreč Sodišče sklicevalo zlasti na **uvodno izjavo 14** navedene uredbe, v skladu s katero je bilo kot razlagalno pravilo določeno, da je treba obveznosti dejanskih letalskih prevoznikov omejiti

<sup>1</sup> Sodba z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:2008:71).

ali izključiti, kadar se zgodi dogodek zaradi izrednih razmer, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi, to je razmer, med katerimi so zlasti **vremenski pogoji, ki so nezdružljivi z izvedbo zadevnega leta**. Toda Sodišče je navedeno pravilo razlagalo ozko, in sicer da se lahko izredne razmere, navedene kot primeri v uvodni izjavi 14, štejejo za izredne samo, če se nanašajo na dogodek, ki **ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in ki zaradi značilnosti ali izvora ni opazen pri dejanskem nadzoru (točke od 15 do 34, zlasti točki 22 in 23)**. Koristno je prebrati zelo jasno razlogovanje iz zadevne sodbe:

19. *Kot je razvidno iz uvodne izjave 12 in člena 5 Uredbe št. 261/2004, je zakonodajalec Skupnosti nameraval zmanjšati težave in nevšečnosti, ki jih potnikom povzroča odpoved letov, s spodbujanjem letalskih prevoznikov, naj potnike vnaprej obvestijo o tem in naj v določenih okoliščinah predlagajo spremembo poti, ki ustreza predpisanim merilom. Če navedeni prevozniki teh ukrepov ne bi mogli sprejeti, je zakonodajalec Skupnosti želel, da potnikom plačajo odškodnino, razen kadar so vzrok odpovedi izredne razmere, ki se jim ni bilo mogoče izogniti, tudi če so bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.*

20. *V teh okoliščinah je očitno, da čeprav člen 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 določa načelo pravice potnikov do odškodnine ob odpovedi leta, je treba odstavek 3 tega člena, v katerem so opredeljene okoliščine, v katerih dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati te odškodnine, šteti za izjemo od tega načela. To določbo je zato treba razlagati ozko.*

21. *Kot je razvidno iz uvodne izjave 14 Uredbe št. 261/2004, je v zvezi s tem zakonodajalec Skupnosti navedel, da **takšne razmere lahko nastanejo zlasti v primerih politične nestabilnosti, vremenskih pogojev, ki so nezdružljivi z izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem, nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, kakor tudi ob stvkih, ki prizadenejo delovanje letalskega prevoznika.***

22. *Iz te navedbe v preambuli Uredbe št. 261/2004 je razvidno, da zakonodajalec Skupnosti teh dogodkov, ki so naštetih zgolj kot primer, samih po sebi ni štetil za izredne razmere, temveč je le opozoril, da lahko zaradi njih nastanejo take razmere. Torej niso vse razmere, ki spremljajo take dogodke, nujno razlogi za oprostitev obveznosti plačila odškodnine iz člena 5(1)(c) te uredbe.*

23. *Čeprav je zakonodajalec Skupnosti v zvezi s tem omenil ‚nepredviden[e] pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta‘ in čeprav je tehnično napako na letalu mogoče šteti kot tako pomanjkljivost, vseeno velja, da je okoliščine, ki spremljajo tak dogodek, mogoče opredeliti kot ‚izredne‘ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 le, če se nanašajo na dogodek, ki tako kot dogodki, naštetih v uvodni izjavi 14, ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega*

*prevoznika in ki zaradi značilnosti ali izvora ni opazen pri dejanskem nadzoru.“*

Kot je mogoče razbrati iz navedenih točk, Sodišče trdi, da je treba **člen 5(3) navedene uredbe razlagati ozko**, da bi se povečala raven varstva potnikov. Razmer, navedenih v uvodni izjavi 14, kot takih ni mogoče razumeti kot „izredne razmere“, temveč kot razmere, ki jih je mogoče opredeliti kot izredne, če niso značilne za običajno opravljanje dejavnosti zadevnega prevoznika in zaradi značilnosti ali izvora niso opazne pri dejanskem nadzoru. V tem primeru je menilo, da se tehnične napake, ki so odkrite pri vzdrževanju letal ali ki nastanejo zaradi pomanjkanja takega vzdrževanja, zato ne morejo kot take šteti za „izredne razmere“ iz člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 (točka 25).

V sodbi **McDonagh (C-12/11)**<sup>2</sup> je Sodišče izoblikovalo sodno prakso, predstavljeno v prejšnjem odstavku, in razglasilo, da se v vsakdanjem jeziku izraz „izredne razmere“ dobesedno nanaša na razmere „zunaj običajnega“. V okviru letalskega prevoza ta izraz označuje **dogodek, ki ni značilen za običajno opravljanje dejavnosti zadevnega prevoznika in nanj ni mogoče učinkovito vplivati zaradi njegove narave in njegovega izvora**. Dodaja, da je namen navedene uredbe zagotavljanje visoke ravni varstva potnikov, hkrati pa ta uredba upošteva zahteve glede varstva potrošnikov na splošno, saj odpoved leta potnikom povzroči velike nevšečnosti. V tem primeru je menilo, da izbruh vulkana Eyjafjallajökull in posledično zaprtje zračnega prostora ustrezata pojmu „izredne razmere“ (točke od 26 do 34).

V sodbi **van der Lans (C-257/14)**<sup>3</sup> je razglasilo, da **je treba izjemno iz člena 5(3) Uredbe razlagati ozko** in da je v primeru tehničnih napak na letalih te razmere mogoče opredeliti kot „izredne“ pod zelo strogimi pogoji, navedenimi v prejšnji točki. Kot primer je navedlo, da proizvajalec letal, ki sestavljajo floto zadevnega letalskega prevoznika, ali pristojni organ ugotovi, da imajo ta letala, ki so sicer že v uporabi, skrito napako, ki je nastala pri izdelavi in ki vpliva na varnost letov. To velja tudi, če bi na letalih nastale poškodbe zaradi sabotaže ali terorističnih dejanj. **Sodišče je v navedeni zadevi razglasilo, da predčasna odpoved nekaterih delov zrakoplova ni bila nepričakovan dogodek, ki bi bil zunaj dejanskega nadzora zadevnega letalskega prevoznika, temveč da je bila neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti navedenega prevoznika (točke od 32 do 49).**

V sklepu **Siewert (C-394/14)**<sup>4</sup> je Sodišče razglasilo, da dogodka, kot je trk letaliških pomičnih stopnic za vkrcanje v letalo, ni mogoče opredeliti kot „izredne razmere“, ki letalskega prevoznika oproščajo obveznosti plačila odškodnine

<sup>2</sup> Sodba z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

<sup>3</sup> Sodba z dne 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

<sup>4</sup> Sklep z dne 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

potnikom v primeru velike zamude leta, opravljenega s tem letalom (**točke od 12 do 23**).

V sodbi [**Pešková in Peška**] (C-315/15)<sup>5</sup> je Sodišče ugotovilo, da tudi kadar bi bilo mogoče trk letala s ptico obravnavati kot „izredne razmere“, dejstvo, da je bil let odpovedan zato, ker letalska družba ni zaupala ustrezno usposobljenemu strokovnjaku za izvedbo varnostnega pregleda in je zahtevala dodaten pregled strokovnjaka, ki mu zaupa, izključuje, da gre za „izredne razmere“ v smislu in za namene člena 5(3) navedene uredbe (točke od 18 do 26).

Še bolj nedavno je Sodišče v sodbi **Krüsemann in drugi** (C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 in od C-290/17 do C-292/17),<sup>6</sup> trdilo, da „**divja stavka**“ **letalskega osebja** ne pomeni „izrednih okoliščin“, ki bi letalsko družbo oprostila njene obveznosti plačila odškodnine v primeru odpovedi ali velike zamude leta. Sodišče je namreč odločilo, da spontana odsotnost z dela precejšnjega dela letalskega osebja („divja stavka“, do kakršne je prišlo v navedenem primeru) ne spada pod pojem „izrednih okoliščin“, saj imajo lahko letalski prevozniki v običajnih okoliščinah pri izvajanju svoje dejavnosti nesoglasja ali spore s člani svojega osebja ali delom tega osebja. Zato je treba tveganja, ki izhajajo iz socialnih posledic ukrepov [prestrukturiranja], obravnavati kot neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika (**točke od 29 do 49**).

Kot je mogoče sklepati iz tega majhnega izbora sodne prakse, je Sodišče že razglasilo, da položaji, kot so (a) tehnične napake, odkrite med vzdrževanjem letal ali nastale zaradi pomanjkljivosti pri tem vzdrževanju, (b) predčasna odpoved nekaterih delov letala, (c) trk letaliških pomičnih stopnic za vkrcanje ob letalo (d) nezaupanje v ustrezno usposobljenega strokovnjaka za izvedbo varnostnih pregledov letala in „divja stavka“ osebja letalskega osebja, ne pomenijo „izrednih okoliščin“ v smislu in za namen **člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004**, ob upoštevanju ozke razlage, podane glede navedene določbe, in cilja, da se poveča raven varstva potrošnikov.

Natančneje, obstajajo številni pomisleki v zvezi s tem, ali položaj, kakor je predstavljen zgoraj, **ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika**, glede na razlago, oblikovano v sodni praksi Sodišča.

Zato ima predložitveno sodišče glede na okoliščine obravnavanega primera pomisleke, ali je položaj, kakršen je tisti, ki je predmet spora, zajet v pojmu

<sup>5</sup> Sodba z dne 4. maja 2017, [**Pešková in Peška**] (C-315/15, EU:C:2017:342).

<sup>6</sup> Sodba [z dne 17. aprila 2018,] **Krüsemann in drugi** (združene zadeve C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 in od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258).

**„izredne razmere“ v smislu in za namene uvodne izjave 14 in člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 del Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004.**

Ker gre v skladu z nacionalno zakonodajo za odločbo, zoper katero glede na višino zahtevka ni pravnega sredstva, mora predložitveno sodišče vložiti predlog za sprejetje predhodne odločbe.

Glede na zgoraj navedene preudarke je treba Sodišču predložiti to vprašanje za predhodno odločanje:

\*

*„Ali več kot triurna zamuda ali odpoved letov, do katerih je prišlo zaradi okvare v dovodu goriva na odhodnem letališču, ki je odgovorno za upravljanje sistema za dovod goriva, pomeni ‚izredno okoliščino‘ v smislu in za namene člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004?“*

\*

[...] (ni prevedeno)

[nadaljnji potek postopka]