

Predmet C-52/23

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

3. veljače 2023.

Sud koji je uputio zahtjev:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

24. siječnja 2023.

Tužitelj:

flightright GmbH

Tuženik:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[omissis]

Amtsgericht Frankfurt am Main (Općinski sud u Frankfurtu na Majni, Njemačka) Frankfurt na Majni, 24. siječnja 2023.
[omissis]

Rješenje

U sporu

Flightright GmbH, [omissis] Potsdam

tužitelj

[omissis]

protiv

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [omissis] Lisboa, Portugal

tuženika

[omissis]

riješeno je:

- I. **Postupak se prekida.**
- II. **U svrhu tumačenja članka 5. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta [...] te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91, u skladu s člankom 267. UFEU-a Sudu Europske unije upućuju se sljedeća pitanja:**
 1. **Je li riječ o izvanrednoj okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe ako nastupe meteorološki uvjeti koji onemogućuju izvođenje leta, neovisno o izvanrednoj prirodi meteoroloških uvjeta?**
 2. **U slučaju niječnog odgovora na prvo pitanje, može li se izvanredna priroda meteoroloških uvjeta odrediti s obzirom na njihovu regionalnu i sezonsku učestalost u određenom mjestu i vremenu njihova pojavljivanja?**

Obrazloženje

I.

Na temelju prava koje mu je ustupilo dvoje putnika, tužitelj traži od tuženika odštetu na temelju Uredbe.

Ustupitelji su rezervirali zračni prijevoz kod tuženika kao stvarnog zračnog prijevoznika koja je i potvrđena. Let TP1860 od Ponta Delgade (Azori) do Lisabona s daljnjim letom TP572 do Frankfurta na Majni trebao je poletjeti 23. ožujka 2019. u 13.30. Povezani let trebao je poletjeti u 18.15 i sletjeti u 22.25. Let TP1860 je otkazan. Ustupitelji su prevezeni 24. ožujka 2019. te su stigli u Frankfurt na Majni s više od 24 sata zakašnjenja. U Ponta Delgadi mogući su opasni vjetrovi.

Tuženik tvrdi da je do otkazivanja leta došlo zbog toga što zrakoplov predviđen za sporni let TP1860 23. ožujka 2019. nije mogao sletjeti u Ponta Delgadu. Razlog tomu bila je oluja koja je dovela do toga da je komponenta bočnog vjetrova od 41,16 čvorova bila previsoka za slijetanje Airbusa A319 u Ponta Delgadu, što tužitelj osporava tvrdeći da o tome nema saznanja. Ni drugi slični zrakoplovi nisu mogli sletjeti. Ustupiteljima prava rezerviran je sljedeći dostupni let.

II.

Odluka ovisi o tome treba li u skladu s tuženikovim tvrdnjama pretpostaviti da je riječ o izvanrednoj okolnosti u smislu članka 5. Uredbe.

Tužba je osnovana čak i ako tuženikove tvrdnje ne opisuju izvanrednu okolnost.

1. U skladu s člankom 5. Uredbe, stvarni zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu ako može dokazati da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete.

(a) Izvanredne okolnosti jesu one koje nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole zbog svoje naravi i uzroka (vidjeti presudu Suda od 22. prosinca 2008., C-549/07 [omissis]) i stoga okolnosti koje nisu u skladu s uobičajenim razvojem situacije i koje nisu obuhvaćene onim što je obično povezano ili može biti povezano s odvijanjem prijevoza putnika u zračnom prometu (vidjeti presudu Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) od 21. kolovoza 2012., X ZR 138/11 [omissis]). U praksi zračni prijevoznici u tom pogledu, kao i u ovom slučaju, redovito navode meteorološke uvjete koji onemogućuju izvođenje određenog leta.

(b) Točno je da meteorološki uvjeti koji onemogućuju izvođenje leta mogu biti izvanredna okolnost, kao što je to već predvidio autor Uredbe (uvodna izjava 14.). Stoga je za početak najprije dovoljno da meteorološki uvjeti onemogućuju izvođenje leta. To se u načelu čini prikladnim jer zračni prijevoznik ne može utjecati na vremenske prilike. Nije jasno zašto bi zračni prijevoznik, a da nije kriv, trebao biti odgovoran za okolnosti na koje ni na koji način ne može utjecati. U tom slučaju nije riječ o nemaru u pogledu izvođenja leta. Usto, samo postojanje izvanredne okolnosti još ne oslobađa odgovornosti za odštetu jer je zračni prijevoznik također dužan izbjeći posljedice izvanredne okolnosti razumnim mjerama (vidjeti članak 5. stavak 3. Uredbe).

(c) S druge strane, ne može se zanemariti činjenica da je zračni promet nužno povezan s izloženošću vremenskim prilikama. To je u prirodi stvari. Utjecaji vremenskih prilika uvijek postoje, oni se stalno mijenjaju i ponekad upravo na način da se neki let više ne može, odnosno da se više ne može sigurno izvesti. Međutim, ako se te okolnosti redovito pojavljuju, uvijek ih treba očekivati. Stoga postoje dvojbe je li općenito dovoljno da meteorološki uvjeti negativno utječu na planirano izvođenje leta. Naprotiv, u skladu s tekstom članka 5. stavka 3. Uredbe, meteorološkim uvjetima treba biti svojstvena izvanredna priroda.

Primjerice, nije jasno zašto bi se zračni prijevoznik trebao osloboditi odgovornosti ako planira let u Funchal na Madeiri gdje se nalazi zračna luka za koju je poznato da nad njome često dolazi do smicanja vjetra. Zračni prijevoznik svjesno izvodi let u pogledu kojeg postoji pojačana opasnost od pojave meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje određenog leta kad primjerice zbog tog smicanja vjetra zaista nastupi nepravilnost prilikom izvođenja leta. Slično je i u ovom slučaju zato što je nesporno da su u Ponta Delgadi mogući opasni vjetrovi. Čini se očitim da se zračni prijevoznik treba pripremiti na takve događaje.

(d) Ovaj sud smatra da je potrebno usko tumačenje.

(aa) Ne čini se da autor Uredbe u uvodnoj izjavi 14. općenito kvalificira meteorološke uvjete koji onemogućuju obavljanje zračnog prometa kao izvanrednu okolnost. Naprotiv, u toj se odredbi navodi da se navedene okolnosti mogu pojaviti u takvim meteorološkim uvjetima. To ide u prilog, ali se u svakom slučaju ne protivi, uskom tumačenju kojim se postiže i cilj autora Uredbe koji se odnosi na osiguravanje visoke razine zaštite putnika (uvodna izjava 1.).

U skladu s definicijom izvanredne okolnosti, ne moraju biti ispunjena dva prethodno navedena kriterija kontrole i redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika. Moguće je da nije ispunjen prvonavedeni kriterij, ali drugonavedeni kriterij svakako je ispunjen ako se pretpostavi da je izloženost vremenskim prilikama dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika.

Članak 5. stavak 3. Uredbe u tom pogledu upućuje na usko tumačenje. U skladu s tekstom, već pojam „izvanredno” upućuje na rjeđe pojavljivanje. Ono što se redovito događa ne može biti izvanredno. U interesu visoke razine zaštite putnika čini se primjerenim da se dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika ispita u pojedinačnom slučaju na temelju konkretnog oblika okolnosti.

Pravno postupanje bilo bi slično onom u slučajevima tehničkih kvarova. Sud je u svojoj presudi od 22. prosinca 2008., C-549/07 [*omissis*] naveo da sudovi trebaju provjeriti pripisuju li se tehnički problemi na koje se poziva zračni prijevoznik događajima koji nisu dio redovnog obavljanja njegove djelatnosti te su izvan njegove stvarne kontrole (vidjeti t. 26. i 27.). Rješavanje tehničkog problema nastalog zbog neodržavanja zrakoplova treba smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika (t. 24.). Drukčije je primjerice u slučaju u kojem bi proizvođač zrakoplova koji čine flotu dotičnog zračnog prijevoznika ili nadležno tijelo uočilo da ti zrakoplovi, iako se već koriste, imaju skriveni proizvodni nedostatak koji utječe na sigurnost leta. Isto vrijedi i u slučaju štete na zrakoplovima prouzročene činom sabotaze ili terorizma (t. 26.). Nadalje, Sud je u navedenoj presudi naveo da učestalost tehničkih problema utvrđenih u pogledu određenog zračnog prijevoznika kao takva nije okolnost na temelju koje se može zaključiti da postoje odnosno da ne postoje „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (t. 36.).

U skladu s tim, u ovom slučaju treba provjeriti pripisuju li se meteorološki uvjeti, na koje se poziva zračni prijevoznik, događajima koji nisu dio redovnog obavljanja njegove djelatnosti i koji su izvan njegove stvarne kontrole, što treba pojasniti ovim zahtjevom za prethodnu odluku.

(bb) Ta ocjena ne protivi se sudskoj praksi Suda u kojoj se pravi razlika između „vanjskih” i „unutarnjih” događaja.

Suprotno tuženikovu mišljenju iz njegova podneska od 15. prosinca 2022., Sud više ne pravi razliku samo prema „područjima” i „kontroli”, nego i ovisno o tome je li riječ o događajima koji prema svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole (presuda od 23. ožujka 2021., C-28/20, t. 23.). Štoviše, razgraničenje Suda između „vanjskih” i „unutarnjih” događaja služi primjeni kriterija kontrole (vidjeti *op. cit.*, t. 41.). U ovom slučaju ne osporava se nepostojanje kontrole. Ništa drugo ne proizlazi iz presude od 7. srpnja 2022., C-308/21 (vidjeti t. 24. i 25.).

(cc) Kad je riječ o zahtjevu za prethodnu odluku u predmetu C-388/22 koji je već uputio ovaj sud, u kojem su se prethodna pitanja, osim na nepovoljne meteorološke uvjete, odnosila i na odluke uprave zračnog prometa, ni iz Komisijina očitovanja od 21. rujna 2022. u tom predmetu ne proizlaze stajališta koja se tomu nužno protive.

U dijelu u kojem je u tom zahtjevu za prethodnu odluku bila riječ o meteorološkim uvjetima, Komisija je najprije posebno naglasila aspekt (nepostojanja) kontrole koji nije relevantan za pitanje o tumačenju jer, kao ni u tom predmetu, taj aspekt nije sporan u ovom zahtjevu (t. 33.). U preostalom je dijelu i Komisija u svakom slučaju smatrala da meteorološke uvjete, „kao što su općenito oluje ili munje”, ne bi trebalo smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika (t. 37.). Osim toga, očito je da smatra da je izvanredna okolnost nastupila samo ako se ne može izvesti predmetni let (t. 38.). Koliko je to uspio razaznati ovaj sud, Komisija u okviru očitovanja nije konkretno razmatrala pitanje izvanredne prirode meteoroloških uvjeta.

(dd) Pritom bi trebali postojati i kriteriji kako bi se u tom slučaju izvanredne okolnosti mogle razlikovati od okolnosti koje nisu izvanredne.

Izvanredna priroda vremenskih prilika mogla bi se ocijeniti ovisno o regijama i godišnjim dobima na temelju obilježja klimatskih uvjeta koja su različita diljem svijeta. Ti uvjeti više nisu izvanredni u mjestima u kojima se određeni meteorološki uvjeti u određenim razdobljima pojavljuju češće nego u drugim mjestima. Zračni prijevoznik koji obavlja djelatnost zračnog prometa u regijama ili razdobljima u kojima se javljaju posebne meteorološke pojave u tom se slučaju izlaže opasnosti od toga da na njega utječe okolnost koja je tada samo uobičajena [*omissis*] [izvor iz nacionalne pravne teorije].

(ee) Zračni prijevoznici ne opterećuju se nerazumno takvim tumačenjem.

Usporedive zaključke iznio je nezavisni odvjetnik u točki 40. svojeg mišljenja od 14. ožujka 2013. u predmetu C-509/11 u pogledu članka 17. Uredbe br. 1371/2007 [poveznica na internetsku stranicu] [*omissis*]: „Međutim, u kontekstu ugovora o željezničkom prijevozu putnika, najčešći uzroci više sile – odnosno nepovoljni vremenski uvjeti, oštećenja na željezničkoj infrastrukturi te sukobi između poslodavaca i zaposlenika – zapravo imaju predvidljivu statističku učestalost, iako

se njihova pojedinačna pojava ne može sa sigurnošću predvidjeti. To znači da željeznički prijevoznici unaprijed znaju za mogućnost njihove pojave. To također znači da se mogu uzeti u obzir prilikom određivanja cijene karata”.

U skladu s tim, i zračni prijevoznici mogli bi u iznos vrijednosti karte uključiti događaje povezane s meteorološkim uvjetima i koji zapravo imaju predvidljivu statističku učestalost i koji mogu dovesti do nepravilnosti u pogledu letova za koje postoji obveza odštete ako je riječ o tome da bi financijska opterećenja koja proizlaze iz odšteta zbog okolnosti povezanih s meteorološkim uvjetima mogla premašiti ono što je razumno.

2. Kao što je navedeno, u ovom je slučaju poznata posebna opasnost od opasnih vjetrova u Ponta Delgadi. Posljedično, tuženikovo pozivanje na izvanrednu okolnost u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe relevantno je samo ako nije važna činjenica iz prethodne rečenice.

[omissis]

[formalnosti]