

Anonimizirana različica

Prevod

C-545/22 – 1

Zadeva C-545/22

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

15. avgust 2022

Predložitveno sodišče:

Landgericht Düsseldorf (Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

9. avgust 2022

Tožena stranka in pritožnica:

Air Europa Lineas Aereas

Tožeči stranki in nasprotni stranki v pritožbenem postopku:

VO

GR

[...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno)

Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija)

Sklep

(z dne 9. avgusta 2022)

v sporu

družbe Air Europa Lineas Aereas, [...] (ni prevedeno) Frankfurt,

tožena stranka in pritožnica,

[...] (ni prevedeno)

proti

1. VO, [...] (ni prevedeno) Bremen,
2. GR, [...] (ni prevedeno) Bremen,

tožeči stranki in nasprotni stranki v pritožbenem postopku,

[...] (ni prevedeno)

je 22. civilni senat Landgericht Düsseldorf (deželno sodišče v Düsseldorfu)
[...] (ni prevedeno)

sklenil:

Postopek se prekine.

Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267, prvi odstavek, točka (b), in tretji odstavek, PDEU predloži to vprašanje glede razlage prava Unije:

Ali je treba člen 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 razlagati tako, da so za odpoved leta krive izredne razmere, če letalska družba po izbruhu svetovne pandemije COVID-19 zaradi zloma svetovnega letalskega prometa začnši z marcem leta 2020 zaradi ekonomske neizkoriščenosti letov ter varovanja zdravja posadke in pilotov zelo zmanjša število predvidenih letov, številne lete pa odpove, ne da bi bila k odpovedi prisiljena z ukrepi javnih organov, kot so zaprtja letališč, prepovedi letov ali prepovedi vstopa?

Obrazložitev:

I.

Tožeči stranki, zakonca VO in GR, sta pri toženi stranki rezervirali odhodna leta iz Düsseldorfa preko Madrida v Miami za 7. marec 2020 (številki letov: UX 1446 + UX 97) in povratna leta iz Miamija preko Madrida v Düsseldorf za 16./17. marec 2020 (številki letov: UX 98 in UX 1447).

Tožena stranka je odpovedala povratna leta, predvidena za 16./17. marec 2020 (številki letov: UX 98 in UX 1447). Tožeči stranki sta bili o odpovedi obveščeni šele 16. marca 2020 na letališču v Miamiju. Nadomestni prevoz tožečima strankama ni bil ponujen.

Tožeči stranki sta pri Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija) vložili tožbo za plačilo odškodnine v skladu s členom 7(1)(c) Uredbe št. 261/2004 v višini 600,00 EUR za vsako od njiju.

Tožena stranka se sklicuje na to, da so za odpoved leta krive izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, ki se jim ni bilo mogoče izogniti z ustreznimi ukrepi. V zvezi s tem se sklicuje na omejitve potovanj zaradi pandemije COVID-19. Zaradi pandemije COVID-19 naj bi se svetovni letalski promet zaustavil. Letalske družbe naj bi zato prerazporedile svoje vozne rede, zelo zmanjšale število predvidenih letov, številne lete pa odpovedale. To naj bi veljalo tudi za leta UX 98 in UX 1447, predvidena za 16./17. marec 2020. Leta naj bi bila odpovedana tudi zaradi varovanja zdravja posadke. Novi koronavirus, njegova nevarnost in načini širjenja naj bi bili povsem neznani. Tožena stranka naj ne bi hotela izpostaviti svoje posadke takemu tveganju.

Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) je s sodbo [...] (ni prevedeno), razglašeno 1. decembra 2021, ugodilo tožbi in toženi stranki med drugim naložilo plačilo odškodnine v višini 600,00 EUR vsaki od tožečih strank.

Tožena stranka je zoper to sodbo v predpisani obliki in predpisanem roku vložila pritožbo. Tožeči stranki se strinjata s prvostopenjsko sodbo.

II.

Uspeh pritožbe tožene stranke je odvisen [...] (ni prevedeno) od odgovora na zgoraj navedeno vprašanje.

Konkretno:

Pritožba bi bila neutemeljena, če bi se izkazalo, da razlogi za odpoved spornih letov, predvidenih za 16./17. marec 2020, iz Miamija preko Madrida v Düsseldorf (številki letov: UX 98 in UX 1447), ki jih je navedla tožena stranka, in sicer prostovoljno zmanjšanje predvidenih letov iz ekonomskih razlogov zaradi zloma mednarodnega letalskega prometa in varovanja zdravja posadke zaradi svetovne pandemije COVID-19, ne pomenijo izrednih razmer v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.

V skladu s členom 5(3) Uredbe št. 261/2004 je letalski prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 7 te uredbe, če lahko dokaže, da so za odpoved ali zamudo leta pri prihodu, ki traja tri ure ali več, krive „izredne razmere“, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustreznimi ukrepi, in da je – če je prišlo do takih razmer – sprejel položaju ustrezne ukrepe s tem, da je uporabil celotno osebje ter vsa materialna in finančna sredstva, ki jih je imel na voljo, da bi preprečil, da bi bil zadevni let zaradi teh razmer odpovedan ali imel veliko zamudo, ne da bi bilo od njega mogoče zahtevati, da privoli v nevzdržne žrtve glede na zmogljivosti svojega podjetja v upoštevem trenutku (glej [...] (ni prevedeno) sodbi z dne 4. aprila 2019, C-501/17, Germanwings/Pauels, [ECLI:EU:C:2019:288] [...] (ni prevedeno) točka 19, in z dne 11. junija 2020, C-74/19, LE/Transportes Aéreos Portugueses, [ECLI:EU:C:2020:460] [...] (ni prevedeno) točka 36).

1.

V skladu s sodno prakso Sodišča pojem „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 označuje le dogodke, ki po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere ta dejansko ne more vplivati, pri čemer sta ta pogoja kumulativna in je njuno izpolnjevanje treba presojeti v vsakem posameznem primeru (glej [...] (ni prevedeno) sodbo z dne 23. marca 2021, C-28/20, Airhelp/SAS, [ECLI:EU:C:2021:226] [...] (ni prevedeno), 561, točka 23). Pri tem je treba dogodke, katerih izvor je „notranji“, razlikovati od dogodkov, katerih izvor je glede na dejanskega letalskega prevoznika „zunanji“. Pod pojem „izredne razmere“ spadajo samo „zunanji“ dogodki. Tem zunanjim dogodkom je skupno to, da so posledica dejavnosti letalskega prevoznika in zunanjih okoliščin, ki so v praksi bolj ali manj pogoste, vendar letalski prevoznik nanje ne more vplivati, ker izvirajo iz naravnega dogodka ali dejanja tretje osebe, kot je drug letalski prevoznik ali javni oziroma zasebni subjekt, ki sodeluje pri letalski ali letalski dejavnosti (glej [...] (ni prevedeno) navedeno sodbo, točka 39 in naslednje).

2.

Najprej je treba opozoriti, da se za pandemijo COVID-19 kljub posledicam za potovanja, ki so na splošno resne in se čutijo po vsem svetu, še vedno uporablja Uredba št. 261/2004. Ta uredba poleg „izrednih razmer“, navedenih v njenem členu 5(3), ne priznava še ločene kategorije „posebej izrednih“ dogodkov, zaradi katerih bi bil letalski prevoznik brez nadaljnje obravnave oproščen vseh svojih obveznosti iz navedene uredbe (glej [...] (ni prevedeno) sodbo z dne 31. januarja 2013, C-12/11, Denise McDonagh/Ryanair Ltd., [ECLI:EU:C:2013:43] [...] (ni prevedeno) točka 30).

3.

Tožena stranka se sklicuje na omejitve potovanj zaradi pandemije COVID-19. Letalska industrija naj bi bila zaradi omejitev pri vstopu, ki so bile od sredine marca leta 2020 uvedene po vsem svetu, prisiljena močno omejiti svoje delovanje. Letalski promet naj bi se v prvi fazi pandemije med marcem in junijem leta 2020 zelo zmanjšal. Število medcelinskih letalskih povezav naj bi se zelo zmanjšalo oziroma naj bi bile take letalske povezave povsem ustavljene. Zato naj se nenapovedanim spremembam voznega reda ali odpovedim letov v tem času ne bi bilo mogoče izogniti. To naj bi veljalo tudi za leta UX 98 in UX 1447, predvidena za 16./17. marec 2020. Z odpovedmi naj bi se tudi zavarovalo zdravje posadk in pilotov. Novi koronavirus, njegova nevarnost in načini širjenja naj bi bili povsem neznani. Tožena stranka naj ne bi hotela izpostaviti svojih zaposlenih takemu tveganju.

Senat meni, da s temi navedbami ni mogoče utemeljiti izrednih razmer. Sicer svetovna pandemija COVID-19 in s tem povezane omejitve potovanj ter tveganja za okužbo po svoji naravi ali vzroku niso več neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika, ker to za toženo stranko ni obvladljivo in na pandemijo ne more vplivati. Vendar tožena stranka ni zadostno

4

izkazala, da je za odpoved povratnih letov (številki letov: UX 98 in UX 1447), predvidenih za 16./17. marec 2020, neposredno v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 „kriva“ pandemija COVID-19 in da tožena stranka kot letalska družba ni mogla vplivati na posledice, ki jih je imela svetovna pandemija COVID-19 za sporna leta.

Evropska komisija je v svojem obvestilu z dne 18. marca 2020, 2020/C 89 I/01, sicer navedla:

„Komisija meni, da ukrepi, ki jih javni organi sprejmejo za zaježitev pandemije COVID-19, po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti prevoznikov in nanje ti dejansko ne morejo vplivati. V členu 5(3) je navedena izjema od pravice do odškodnine pod pogojem, da so „vzrok“ za zadevno odpoved izredne razmere, katerim se ni bilo mogoče izogniti kljub sprejetju vseh ustreznih ukrepov. Ta pogoj bi se moral šteti za izpolnjenega, kadar javni organi neposredno prepovejo nekatere lete ali prepovejo premike oseb na način, ki dejansko izključuje opravljanje zadevnih letov. Ta pogoj je lahko izpolnjen tudi, kadar do odpovedi leta pride v razmerah, v katerih premiki oseb niso popolnoma prepovedani, ampak le omejeni na osebe, upravičene do odstopanj (na primer državljani ali rezidenti zadevne države). Če se nobena taka oseba ne bi udeležila določenega leta, bi slednji ostal prazen, če ne bi bil odpovedan. V takih primerih lahko prevoznik upravičeno ne odlašajo zelo dolgo, ampak let pravočasno odpove (in četudi ni prepričan glede pravic različnih potnikov do potovanja), da se lahko sprejmejo primerni organizacijski ukrepi, vključno z vidika oskrbe potnikov, ki jo mora zagotoviti prevoznik. V takih primerih in glede na razmere se še vedno lahko šteje, da je „vzrok“ odpovedi ukrep, ki so ga sprejeli javni organi. Glede na razmere to lahko velja tudi za lete v nasprotni smeri od letov, ki jih neposredno zadeva prepoved premikov oseb. Tudi pri odpovedi leta, za katero se odloči letalski prevoznik, in dokaže, da je ta odločitev utemeljena zaradi varovanja zdravja posadke, bi se moralo šteti, da so njen „vzrok“ izredne razmere. Navedeni argumenti niso in ne morejo biti izčrpani, saj lahko v področje uporabe člena 5(3) spadajo tudi druge posebne razmere v zvezi s COVID-19.“

Vendar ta priporočila Komisije za sodno oblast niso zavezujoča. Sodišče je sicer presodilo, da priporočila in mnenja v smislu člena 288, četrti odstavek, PDEU sicer niso podlaga za pravice posameznikov, na katere bi se lahko državljani Unije sklicevali pred nacionalnimi sodišči. Vendar naj bi bila nacionalna sodišča pri odločanju o sporih, ki potekajo pred njimi, zavezana upoštevati priporočila in mnenja, zlasti, če jim priporočila lahko pomagajo pri razlagi drugih določb nacionalnega prava ali prava Unije (glej sodbo Sodišča z dne 13. decembra 1989, C-322/88, Grimaldi, [ECLI:EU:C:1989:646, točka 18] [...] (ni prevedeno). Postavlja se že vprašanje, ali so smernice za razlago, ki jih je pripravila Komisija, priporočila in mnenja v smislu člena 288, četrti odstavek, PDEU in ne ukrepi *sui generis*. Vsekakor zahteva, da morajo nacionalna sodišča upoštevati smernice, ne more pomeniti, da so te pri razlagi dejansko zavezujoče, ampak le, da morajo nacionalna sodišča pri razlagi prava Unije preučiti vsebino teh smernic.

Zadevna priporočila tudi vsebinsko niso prepričljiva. Ob upoštevanju cilja Uredbe št. 261/2004, navedenega v njeni uvodni izjavi 1, da se zagotovi visoka raven varstva potnikov, in dejstva, da člen 5(3) navedene uredbe odstopa od načela pravice potnikov do odškodnine v primeru odpovedi njihovega leta, je treba pojem „izredne razmere“ v smislu te določbe razlagati ozko (glej [...] (ni prevedeno) sodbo z dne 23. marca 2021, C-28/20, Airhelp/SAS, [ECLI:EU:C:2021:226] [...] (ni prevedeno) točka 24). Sicer je verjetno pravilno šteti, da gre za izredne razmere, kadar javni organi neposredno prepovejo nekatere lete ali prepovejo ali omejijo premike oseb na način, ki dejansko izključuje opravljanje zadevnih letov (na primer zaprtja letališč, prepovedi letov, prepovedi vstopa itd.). Pretirano pa je šteti, da gre za izredne razmere tudi, kadar je sicer let pravno in dejansko mogoče opraviti brez omejitev, vendar se letalske družbe zaradi ekonomskih preudarkov (na primer, da preprečijo prazna letala) odločijo za zmanjšanje števila letalskih povezav in odpoved letov. Tako obsežna razbremenitev letalskih družb škoduje potnikom in je v nasprotju s ciljem Uredbe št. 261/2004, da se vzpostavi visoka raven njihovega varstva.

Pri takih ekonomskih preudarkih gre nedvomno za „notranje“, ne pa „zunanje“ vzroke. V teh primerih letalske družbe tudi „lahko vplivajo“ na položaj, ker se na lastno odgovornost in prostovoljno odločijo za odpoved leta, ne da bi jih v to „prisilile“ zunanje okoliščine.

4.

Prav tako ne zadostuje, da ob odpovedi leta vladajo izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004. Poleg tega morajo biti za odpoved konkretnega leta „krive“ ravno te izredne razmere, pri čemer se odpovedi ne sme biti mogoče izogniti z ustreznimi ukrepi. To je pri pandemiji COVID-19 možno, če posamezne lete prepove na primer upravljavec letališča ali kontrola zračnega prometa ali če javni organi zaprejo letališča ali se z zakonom določijo prepovedi vstopa. Poleg tega je iz uvodne izjave 15 Uredbe št. 261/2004 razvidno, da se lahko „izredne razmere“ nanašajo le na „določen zrakoplov določenega dne“, kar torej ne more veljati za zavrnitev vkrcanja potniku zaradi prerazporeditve letov po razmerah, ki vplivajo (tudi) na druge lete. Pojem „izredne razmere“ je namreč namenjen omejevanju obveznosti letalskega prevoznika ali celo njihovi izključitvi, če se zadevnemu dogodku ne bi bilo mogoče izogniti, čeprav bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Če pa se letalska družba prostovoljno odloči za prerazporeditev letov zaradi razmer, ki vplivajo (tudi) na druge lete, nikakor ni mogoče šteti, da je bil letalski prevoznik zaradi teh razmer prisiljen odpovedati nek let (glej [...] (ni prevedeno) sodbo z dne 4. oktobra 2012, C-22/11, Finnair Oyj/Timy Lassooy, [...] (ni prevedeno) točka 37: zavrnitev vkrcanja zaradi prerazporeditve voznega reda, ki je bila posledica stavke kontrolorjev zračnega prometa). Ta sodna praksa se verjetno lahko uporabi za zmanjšanje števila predvidenih letov med pandemijo COVID-19.

5.

6

Ugovor tožene stranke, da je odpovedala let tudi zato, da bi zavarovala zdravje posadke, prav tako ni utemeljen. Tudi odpovedi zaradi varnosti in zdravja posadke pri delu ni mogoče šteti za izredne razmere. Prvič, pri varnosti in zdravju posadke pri delu, ki ju mora zagotoviti letalska družba kot delodajalec, gre za notranjo okoliščino, ki spada v pristojnost tožene stranke, ne pa za „zunanjo okoliščino“. Tožena stranka je na morebitna višja tveganja za zdravje posadke in pilotov zaradi pandemije COVID-19 tudi lahko vplivala, saj bi jih lahko obvladala z ustreznimi varnostnimi ukrepi (HEPA filtri, obvezno nošenje mask itd.). Prav tako bi lahko to, da bi se pavšalno upoštevalo varovanje zdravja posadke, privedlo do tega, da bi se lahko v primeru izredno preudarnega in preventivnega ravnanja „zaradi varovanja zdravja“ odpovedal že vsak let, ki je lahko tvegan, ne da bi za to obstajali konkretni indici. To pa bi nazadnje „dalo proste roke“ letalskim prevoznikom, ker lahko načeloma pri vsaki letalski povezavi – tudi ne glede na korona krizo – zaradi mednarodnih letov, na katerih so v majhnem prostoru potniki iz različnih držav, obstaja višje tveganje za zdravje.

Ker Sodišče Evropske unije, kolikor je razvidno, še ni odločalo o teh vprašanjih, mu je treba predložiti predlog za sprejetje predhodne odločbe.

[...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno) (navedbe o nacionalnem postopkovnem pravu)

[...] (ni prevedeno) (podpisi)

[...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno) (formalnosti)