

# Anonimizirana verzija

Prijevod

C-545/22 – 1

**Predmet C-545/22**

**Zahtjev za prethodnu odluku**

**Datum podnošenja:**

15. kolovoza 2022.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Landgericht Düsseldorf (Njemačka)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

9. kolovoza 2022.

**Tuženik i žalitelj:**

Air Europa Lineas Aereas

**Tužitelji i druge stranke u žalbenom postupku:**

VO

GR

---

[omissis]

[omissis]

**Landgericht Düsseldorf (Zemaljski sud u Düsseldorfu, Njemačka)**

**Rješenje**

[od 9. kolovoza 2022.]

U sporu

Air Europa Lineas Aereas, [omissis] Frankfurt,

tuženik i žalitelj,

[omissis]

protiv

1. osobe VO, [omissis] Bremen,
2. osobe GR, [omissis] Bremen,

tužitelja i drugih stranaka u žalbenom postupku,

[omissis]

22. građansko vijeće Landgerichta Düsseldorf (Zemaljski sud u Düsseldorfu)  
[omissis]

**riješilo je:**

postupak se prekida.

U skladu s člankom 267. prvim stavkom točkom (b) i člankom 267. trećim stavkom UFEU-a, Sudu Europske unije upućuje se sljedeće pitanje o tumačenju prava Unije:

treba li članak 5. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 tumačiti na način da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti ako zračni prijevoznik nakon izbijanja pandemije bolesti COVID-19 na svjetskoj razini, zbog kolapsa globalnog zračnog prometa, od ožujka 2020. u svojem rasporedu letova drastično smanji broj letova i otkáže brojne letove zbog toga što popunjenost letova nije ekonomski isplativa te kako bi zaštitio zdravlje posade i pilota a da na otkazivanje nije bio primoran mjerama tijela javne vlasti kao što su zatvaranja zračnih luka, zabrane letova ili zabrane ulaska?

**Obrazloženje:**

**I.**

Tužitelji, odnosno supružnici VO i GR, kod tuženika su za 7. ožujka 2020. rezervirali odlazni let iz Düsseldorfa preko Madrida u Miami (brojevi letova: UX 1446 i UX 97) i povratni let iz Miamija preko Madrida u Düsseldorf za 16. odnosno 17. ožujka 2020. (brojevi letova: UX 98 i UX 1447).

Tuženik je otkazao povratne letove od 16. odnosno 17. ožujka 2020. (brojevi letova: UX 98 i UX 1447). Tužitelji su za otkazivanje saznali tek 16. ožujka 2020. u zračnoj luci u Miamiu. Nije im ponuđen zamjenski prijevoz.

Oba su tužitelja Amtsgerichtu Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu, Njemačka) podnijela tužbu za plaćanje odštete u iznosu od 600,00 eura u skladu s člankom 7. stavkom 1. točkom (c) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu.

Tuženik se poziva na to da je do otkazivanja došlo zbog izvanrednih okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu i da se one nisu mogle izbjeći razumnim mjerama. U tom se pogledu poziva na ograničenja putovanjâ zbog pandemije bolesti COVID-19. Zbog pandemije bolesti COVID-19 zračni je promet obustavljen diljem svijeta. Stoga su zračni prijevoznici reorganizirali svoje rasporede letova, drastično smanjili broj letova i otkazali brojne letove. To je bio slučaj i s letovima UX 98 i UX 1447 od 16. odnosno 17. ožujka 2020. Do otkazivanja je došlo i radi zaštite zdravlja posade. Novi koronavirus i s njime povezane opasnosti te načini širenja bili su potpuno nepoznati. Tuženik nije htio izložiti svoju posadu takvom riziku.

Amtsgericht Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu) usvojio je tužbu presudom objavljenom 1. prosinca 2021. [omissis] i naložio tuženiku, među ostalim, da svakom od tužitelja plati odštetu u iznosu od 600,00 eura.

Tuženik je protiv te presude u propisanom obliku i roku podnio žalbu. Tužitelji zagovaraju prvostupanjsku presudu.

## II.

Ishod tuženikove žalbe ovisi [omissis] o prethodno navedenom pitanju.

### Konkretno:

žalba je neosnovana ako razlozi koje je naveo tuženik za otkazivanje spornih letova od 16. odnosno 17. ožujka 2020. iz Miamija preko Madrida u Düsseldorf (brojevi letova: UX 98 i UX 1447), odnosno dobrovoljno smanjenje broja letova u rasporedu iz ekonomskih razloga, zbog kolapsa međunarodnog zračnog prometa i radi zaštite zdravlja posade u kontekstu globalne pandemije bolesti COVID-19, nisu izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu.

U skladu s člankom 5. stavkom 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, zračni se prijevoznik oslobađa svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 7. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu ako može dokazati da je do otkazivanja ili kašnjenja leta u dolasku u trajanju od tri sata ili duljem došlo zbog „izvanrednih okolnosti” koje se nisu mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera a, u slučaju nastanka takve okolnosti, da je poduzeo sve mjere koje odgovaraju situaciji upotrijebivši sve svoje osoblje i sva materijalna i financijska sredstva kojima raspolaže kako bi izbjegao da ona dovede do otkazivanja ili duljeg kašnjenja predmetnog leta, pri čemu se od njega ne može zahtijevati nepodnošljiva žrtva u pogledu kapaciteta njegova poduzeća u relevantnom trenutku (vidjeti [omissis] presudu od 4. travnja 2019., C-501/17, Germanwings/Pauels, (ECLI:EU:C:2019:288) [omissis] t.19. i presudu od 11. lipnja 2020., C-74/19, LE/Transportes Aéreos Portugueses, (ECLI:EU:C:2020:460) [omissis] t. 36.).

1.

Prema sudskoj praksi Suda, pojam „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu može obuhvaćati samo događaje koji prema svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole, pri čemu su ta dva uvjeta kumulativna i to jesu li oni ispunjeni treba ocjenjivati od slučaja do slučaja (vidjeti [*omissis*] presudu od 23. ožujka 2021., C-28/20, Airhelp/SAS, (ECLI:EU:C:2021:226) [*omissis*], 561, t. 23.). Pritom događaje čiji je uzrok „unutarnji” treba razlikovati od onih čiji je uzrok „vanjski” u odnosu na stvarnog zračnog prijevoznika. Pojmom „izvanredne okolnosti” obuhvaćeni su samo „vanjski” događaji. Tim je vanjskim događajima zajedničko da proizlaze iz djelatnosti zračnog prijevoznika i vanjskih okolnosti koje su više ili manje česte u praksi, ali nad kojima zračni prijevoznik nema kontrolu jer im je uzrok prirodni događaj ili radnja treće osobe, poput drugog zračnog prijevoznika ili javnog ili privatnog subjekta koji ometa djelatnost zračnog prijevoza ili zračne luke (vidjeti [*omissis*] *op. cit.* t. 39. i sljedeće).

2.

Prije svega, pandemija bolesti COVID-19 obuhvaćena je područjem primjene Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu unatoč općem značajnom i globalnom utjecaju na putovanja. Uredba o pravima putnika u zračnom prometu ne sadržava povrh „izvanrednih okolnosti” navedenih u članku 5. stavku 3. zasebnu kategoriju „posebno izvanrednih” događaja na temelju koje se zračni prijevoznici automatski oslobađaju svih svojih obveza iz Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu (vidjeti [*omissis*] presudu od 31. siječnja 2013., C-12/11, Denise McDonagh/Ryanair Ltd., (ECLI:EU:C:2013:43) [*omissis*] t. 30.).

3.

Tuženik se poziva na ograničenja putovanjâ zbog pandemije bolesti COVID-19. Zbog ograničenja ulaska koja su na svjetskoj razini uvedena od sredine ožujka 2020., zrakoplovna industrija bila je primorana znatno smanjiti svoje poslovanje. Zračni je promet bio u velikom padu tijekom prve faze pandemije od ožujka do lipnja 2020. Drastično se smanjio broj međukontinentalnih zračnih linija, odnosno te su linije potpuno obustavljene. Stoga su u to vrijeme bile neizbježne kratkoročne promjene rasporeda letova ili otkazivanja letova. To je bio slučaj i s letovima UX 98 i UX 1447 od 16. odnosno 17. ožujka 2020. Otkazivanja su izvršena i u svrhu zaštite zdravlja posade i pilotâ. Novi koronavirus i s njime povezane opasnosti te načini širenja bili su potpuno nepoznati. Tuženik nije htio izložiti svoje zaposlenike takvom riziku.

Ovo vijeće smatra da se tim argumentom ne može opravdati postojanje izvanrednih okolnosti. Točno je da globalna pandemija bolesti COVID-19 te povezana ograničenja putovanjâ i opasnosti od zaraze prema svojoj prirodi i zbog svojeg uzroka više nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika jer tuženik na to ne može utjecati i pandemija je izvan njegove kontrole. Međutim, tuženik nije dovoljno dokazao da je do otkazivanja povratnog leta (brojevi letova:

4

UX 98 i UX 1447) od 16. odnosno 17. ožujka 2020. „došlo” izravno zbog pandemije bolesti COVID-19 u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu i da su se učinci globalne pandemije bolesti COVID-19 na let sporan u ovom slučaju nalazili izvan tuženikove kontrole kao zračnog prijevoznika.

Točno je da je Europska komisija u svojoj Obavijesti od 18. ožujka 2020. C (2020) 1830 *final* navela:

„U slučaju da javna tijela poduzimaju mjere radi sprečavanja širenja pandemije covid-19, Komisija smatra da takve mjere zbog svoje prirode i porijekla nisu svojstvene uobičajenom obavljanju djelatnosti prijevoznika pa su stoga izvan njihove stvarne kontrole. U članku 5. stavku 3. [Uredbe] obustavlja se pravo na odštetu pod uvjetom da je do otkazivanja „došlo” zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su poduzete sve razumne mjere. Taj bi se uvjet trebao smatrati ispunjenim ako tijela javne vlasti izravno zabrane određene letove ili zabrane kretanje osoba na način koji *de facto* onemogućuje da se let u pitanju izvede. Taj se uvjet može ispuniti i ako do otkazivanja leta dođe u okolnostima u kojima odgovarajuće kretanje osoba nije u potpunosti zabranjeno, ali je ograničeno na osobe na koje se primjenjuju odstupanja (npr. državljani ili rezidenti države u pitanju). Ako nijedna takva osoba ne bi putovala nekim letom, let bi bio prazan ako se ne otkaže. U takvim situacijama može biti opravdano da prijevoznik ne čeka predugo, nego da otkaže let (čak i ako nije siguran imaju li razni putnici pravo na putovanje) na vrijeme kako bi poduzeo odgovarajuće organizacijske mjere, uključujući skrb za koju je odgovoran prema putnicima. U takvim slučajevima i ovisno o okolnostima otkazivanje se i dalje može smatrati „uzrokovanim” mjerama koje su poduzela javna tijela. Ovisno o okolnostima, to se može odnositi i na letove u suprotnom smjeru od smjera letova na koje se izravno odnosi zabrana kretanja osoba. Ako zračni prijevoznik odluči otkazati let i dokaže da je ta odluka bila opravdana na temelju zaštite zdravlja posade, i to se otkazivanje smatra „uzrokovanim” izvanrednim okolnostima. Popis prethodnih elemenata nije i ne može biti iscrpan jer i druge posebne okolnosti u vezi s covidom-19 mogu biti obuhvaćene člankom 5. stavkom 3. [Uredbe].”

Međutim, te Komisijine preporuke nisu obvezujuće za sudbenu vlast. Točno je da je Sud odlučio da se preporukama i mišljenjima u smislu članka 288. četvrtog stavka UFEU-a ne utemeljuju individualna prava na koja se građani Unije mogu pozvati pred nacionalnim sudovima. Ipak, nacionalni sudovi moraju uzeti u obzir preporuke i mišljenja prilikom odlučivanja o sporovima koji se pred njima vode, osobito ako se preporukama može pojasniti tumačenje drugih odredbi nacionalnog prava ili prava Unije (vidjeti presudu Suda od 13. prosinca 1989., C-322/88, Grimaldi, (ECLI:EU:C:1989:646, t. 18.) [*omissis*]). Već je dvojbeno jesu li Komisijine smjernice za tumačenje preporuke i mišljenja u smislu članka 288. četvrtog stavka UFEU-a, a ne mjere *sui generis*. U svakom slučaju, zahtjev da nacionalni sudovi uzmu u obzir smjernice ne može značiti da su one zapravo obvezujuće prilikom tumačenja, nego samo da nacionalni sudovi prilikom tumačenja prava Unije moraju razmotriti sadržaj smjernica.

Ni preporuke nisu sadržajno uvjerljive. Uzimajući u obzir, s jedne strane, cilj te uredbe, naveden u njezinoj uvodnoj izjavi 1., koji se sastoji u osiguravanju visoke razine zaštite putnika i, s druge strane, činjenicu da članak 5. stavak 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu odstupa od načela obeštećivanja putnika u slučaju otkazivanja njihova leta, pojam „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe treba tumačiti usko (vidjeti [*omissis*] presudu od 23. ožujka 2021., C-28/20, Airhelp/SAS, (ECLI:EU:C:2021:226) [*omissis*] t. 24.). Točno je da se može pretpostaviti da postoje izvanredne okolnosti ako tijela javne vlasti izravno zabrane određene letove ili zabrane ili ograniče kretanje osoba na način koji *de facto* onemogućuje da se let u pitanju izvede (primjerice, zatvaranja zračnih luka, zabrane letova, zabrane ulaska itd.). Međutim, pretjerano je pretpostaviti da postoje izvanredne okolnosti čak i ako je točno da je izvođenje leta pravno i činjenično moguće bez ograničenja, ali zračni prijevoznici odluče smanjiti broj letova i otkazati letove iz ekonomskih razloga (primjerice, radi izbjegavanja praznih letova). Tako dalekosežno rasterećenje zračnih prijevoznika ide na teret putnika te se protivi svrsi Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, a to je uspostavljanje visoke razine zaštite putnika.

Takvi ekonomski razlozi jasno predstavljaju „unutarnje” uzroke, a ne uzroke „vanjske” prirode. Zračni prijevoznici u tim slučajevima imaju i „kontrolu” nad situacijom jer odlučuju otkazati let na vlastitu odgovornost i dobrovoljno a da na to nisu „primorani” vanjskim okolnostima.

4.

Također nije dovoljno da u trenutku otkazivanja leta postoje izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu. Do otkazivanja konkretnog leta također mora „doći” upravo zbog tih izvanrednih okolnosti i potrebno je da se otkazivanje nije moglo izbjeći razumnim mjerama. To je moguće u okviru pandemije bolesti COVID-19 ako, primjerice, upravitelj zračne luke ili kontrola zračnog prometa zabrane pojedinačne letove, ako tijela javne vlasti zatvore zračne luke ili ako postoje zakonske zabrane ulaska. Nadalje, iz uvodne izjave 15. Uredbe br. 261/2004 proizlazi da se „izvanredne okolnosti” smiju odnositi samo na „određeni zrakoplov određenog dana” što je isključeno kada je putniku uskraćen ukrcaj jer su letovi preraspoređeni zbog okolnosti koje su se odnosile (i) na druge letove. Naime, pojam „izvanredne okolnosti” služi tomu da se obveze zračnog prijevoznika ograniče ili da se te prijevoznike čak oslobodi od obveza ako se odnosni događaj nije mogao izbjeći niti uz poduzimanje svih razumnih mjera. Međutim, ako zračni prijevoznik dobrovoljno odluči prerasporediti svoje letove zbog okolnosti koja utječe (i) na druge letove, ni u kojem se slučaju ne može smatrati da je zračni prijevoznik zbog tih okolnosti bio primoran otkazati određeni let (vidjeti [*omissis*] presudu od 4. listopada 2012., C-22/11, Finnair Oyj/Timy Lassooy, [*omissis*] t. 37.: u pogledu uskraćenog ukrcaja zbog reorganizacije rasporeda letova uslijed štrajka kontrolora zračnog prometa). Ta sudska praksa može se primijeniti na smanjenje broja letova u rasporedu letova tijekom pandemije bolesti COVID-19.

6

5.

Što se tiče dijela u kojem tuženik tvrdi da je otkazivanje služilo i zaštiti zdravlja posade, ni taj se prigovor ne može prihvatiti. Ni otkazivanje radi zaštite sigurnosti i zdravlja posade ne treba smatrati izvanrednim okolnostima. Prije svega, zaštita sigurnosti i zdravlja posade, koja je obuhvaćena područjem obveza zračnog prijevoznika kao poslodavca, unutarnja je okolnost na koju utječe tuženik, a ne „vanjska okolnost”. Tuženik je mogao imati kontrolu i nad sve većim zdravstvenim rizicima u okviru pandemije bolesti COVID-19 za posadu i pilote jer ih je mogao ukloniti odgovarajućim sigurnosnim mjerama (HEPA filtri, obveza nošenja maski itd.). Općenito vođenje brige o zaštiti zdravlja posade može dovesti i do toga da se u slučaju krajnje opreznog i preventivnog pristupa „radi zaštite zdravlja” može otkazati već svaki mogući let a da pritom nisu relevantni konkretni dokazi. Međutim, to bi u konačnici predstavljalo „odriješene ruke” jernačelno svaki let, čak i neovisno o krizi uzrokovanoj koronavirusom, može predstavljati veći zdravstveni rizik zbog međunarodnih letova s putnicima različitog podrijetla u skućenom prostoru.

Pred Sudom valja pokrenuti prethodni postupak, s obzirom na to da dosad, koliko je vidljivo, nije odlučivao o tom pitanju.

[omissis]

[omissis] [razmatranja o nacionalnom postupovnom pravu]

[omissis] [potpisi]

[omissis]

[omissis] [formalnosti]