

**Predmet C-388/22**

**Zahtjev za prethodnu odluku**

**Datum podnošenja:**

14. lipnja 2022.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Amtsgericht Frankfurt am Main (Njemačka)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

3. lipnja 2022.

**Tužitelj:**

flightright GmbH

**Tuženik:**

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

---

**Amtsgericht Frankfurt am Main (Općinski sud u Frankfurtu na Majni,  
Njemačka)** Frankfurt na Majni, 3. lipnja 2022.

[*omissis*]

**Rješenje**

u sporu

Flightright GmbH, [*omissis*]

tužitelj

[*omissis*] protiv

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [*omissis*]

tuženik

[*omissis*] riješio 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 u polasku 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 konkretnom obliku tih 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?**
- 3. Je li riječ o izvanrednoj okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe kad je odluka, koju je donijela uprava zračnog prometa, u vezi s određenim zrakoplovom određenog dana dovela do dugog kašnjenja leta, kašnjenja leta preko noći, ili do otkazivanja jednog ili više letova tim zrakoplovom, neovisno o razlogu te odluke?**
- 4. U slučaju niječnog odgovora na treće pitanje, mora li sam razlog za odluku biti izvanredan, tako da ne treba očekivati da će taj razlog nastupiti?**

### **Obrazloženje**

#### **I.**

Na temelju prava koje mu je ustupio putnik, tužitelj traži od tuženika odštetu na temelju Uredbe.

Ustupitelj je izvršio rezervaciju za zračni prijevoz kod tuženika kao stvarnog zračnog prijevoznika koja je i potvrđena. Let TP118 od Porto Alegrea do Lisabona s daljnjim letom LH1167 do Frankfurta na Majni trebao je poletjeti 9. ožujka 2017. u 21:10 sati. Povezani let trebao je poletjeti u 12:05 sati 10. ožujka 2017. i sletjeti u 16:10 sati. Let TP118 bio je otkazan. Ustupitelj je prevezen 10. ožujka 2017./11. ožujka 2017. te je u Frankfurt na Majni stigao s više od 27 sati zakašnjenja.

Tuženik tvrdi da je do otkaza leta došlo zbog toga što zrakoplov predviđen za sporni let TP118 nije mogao sletjeti u Porto Alegre. Razlog za to jest taj da je nevrjeme koje je vladalo 9. ožujka 2017. dovelo do toga da slijetanje nije bilo moguće te je zrakoplov bio prisiljen sletjeti u Curitiba. Prilikom prvog pokušaja slijetanja, olujni su oblaci bili izravno nad prilaznim područjem uzletno-sletne staze, prilikom drugog pokušaja odobrenje za prilaz uopće nije ni bilo dano. Zbog

prekoračenja radnog vremena, posada je tek sljedećeg dana dovršila let do Porto Alegrea. U Porto Alegreu tuženik pak nije imao zamjenski zrakoplov. Ustupitelju je rezervacija promijenjena na najraniji i najbrži mogući let, što tužitelj osporava tvrdeći da o tome nema saznanja.

Tužitelj tvrdi da je slijetanje bilo moguće nakon 23 sata UTC.

## 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 tuženikov navod ne opisuje 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 (presuda Suda od 22. prosinca 2008., C-549/07 [*omissis*] t. 23.) 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 (presuda Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) od 21. kolovoza 2012., X ZR 138/11 [*omissis*] t. 10. i 14.). U praksi zračni prijevoznici u tom pogledu, kao i u ovom slučaju, redovito navode meteorološke uvjete i/ili odluke uprave zračnog prometa.

(b) Točno je da meteorološki uvjeti koji onemogućuju izvođenje leta mogu biti izvanredna okolnost, kao što je to već previdio 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).

To vrijedi i za odluke uprave zračnog prometa koje se navode u uvodnoj izjavi 15. Zračni prijevoznik dužan je postupiti u skladu s uputama uprave zračnog prometa.

(c) S druge strane, ne može se zanemariti činjenica da je zračni promet nužno povezan s izloženošću vremenskim prilikama i utjecaju uprave zračnog prometa.

Prvonavedeni element u prirodi je stvari. Utjecaji vremenskih prilika uvijek postoje; oni se stalno mijenjaju i ponekad upravo na način da se neki let ne može, odnosno da se više ne može (sigurno) izvesti. Drugonavedeni element temelji se

na propisima u području zračnog prometa. Letovi se stalno reguliraju i izvode se tek kad se donese odluka u korist određenog leta. Nepovoljni učinci na planirano izvođenje leta koji proizlaze iz utjecaja uprave zračnog prometa sveprisutni su, neovisno o tome uzrokuju li te učinke vremenske prilike, poremećaji u radu ili nešto drugo.

Te se okolnosti redovito pojavljuju i uvijek ih treba očekivati. Stoga postoje dvojbe je li općenito dovoljno da meteorološki uvjeti negativno utječu na planirano izvođenje leta ili da je uprava zračnog prometa donijela odluku u pogledu određenog leta. Naprotiv, u skladu s tekstom članka 5. stavka 3. Uredbe, meteorološkim uvjetima i odluci 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.

Isto tako, dvojbena je treba li pretpostaviti da je riječ o izvanrednoj okolnosti u pogledu odluka uprave zračnog prometa ako primjerice dolazi do dodjela *slotova* koje se temelje na općenitim ograničenjima kapaciteta. Ograničenja kapaciteta na zračnoj liniji mogu se smatrati „uobičajenim” poremećajem u obavljanju djelatnosti zračnog prometa koje općenito treba očekivati, kao što je to slučaj sa zastojem na autocesti. To se u svakom slučaju može odnositi na zračne prostore koje obilježava intenzivna aktivnost kao što je to zračni prostor Europe u spornom razdoblju. Slično tomu, kontrolne mjere koje se temelje na uobičajenim meteorološkim pojavama također ne predstavljaju izvanrednu okolnost.

Pritom se u pogledu kontrolnih mjera čak mogu zamisliti slučajevi u kojima je uzrok sam predmetni zračni prijevoznik. Tako je, primjerice, moguće da se zrakoplov zračnog prijevoznika zbog tehničkog kvara mora vratiti u zračnu luku polaska zbog čega se uslijed prisilnog slijetanja koje treba izvršiti privremeno obustavlja rad zračne luke za druge letove, a na taj način i za drugi let istog zračnog prijevoznika koji zbog toga kasni. Unatoč uputama koje u pogledu zakašnjelog leta pružaju treće strane, poput uprave zračnog prometa, uzrokovana je okolnost za koju je prema sudskoj praksi Suda odgovoran stvarni zračni prijevoznik (vidjeti presudu od 22. prosinca 2008., C-549/07 [*omissis*]).

Slična je situacija u ovom slučaju u kojem treba donijeti odluku. Nije ni navedeno ni razvidno da su nevremena u Porto Alegreu u ožujku kao i odluke uprave zračnog prometa koje se na tome temelje bile izvanredne naravi te se stoga čini dvojbena mogu li meteorološki uvjeti i uskraćeno dopuštenje za slijetanje biti izvanredne prirode i nije li stoga štoviše logičnije da se zračni prijevoznik poput tuženika u situaciji poput predmetne na takve događaje morao pripremiti.

(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 *moгу* pojaviti u takvim meteorološkim uvjetima. Isto tako, u uvodnoj izjavi 15. navodi se da *će se smatrati* da postoje izvanredne okolnosti onda kad je riječ o odluci koju je donijela uprava zračnog prometa. Stoga ne treba nužno od toga polaziti. To ide u prilog, ali se u svakom slučaju ni 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 ne postoji prvonavedeni element, ali drugonavedeni element svakako postoji ako se pretpostavi da je izloženost vremenskim prilikama dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika. Kao dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika može se kvalificirati i činjenica da je obavljanje zračnog prometa koje provode zračni prijevoznici nužno i uvijek pod regulatornom nadležnošću tijela.

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.) 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 uočili 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 ili odluke uprave zračnog prometa, na koje se poziva zračni prijevoznik, događajima koji su izvan njegove stvarne kontrole i, što je potrebno u okviru zahtjeva za prethodnu odluku razjasniti, nisu dio redovnog obavljanja njegove djelatnosti.

(bb) Pritom bi trebali postojati i kriteriji kako bi se u tim slučajevima 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*].

Odluke uprave zračnog prometa mogu ovisiti o razlogu zbog kojeg su donesene, odnosno o tome je li razlog za kontrolnu mjeru bio izvanredne prirode [*omissis*]. To se primjerice može potvrditi u slučajevima koje ne treba očekivati zato što nisu dio poslovne prakse, što mogu biti primjerice preusmjeravanja zbog nesreća, teroristički napadi, politička zbivanja ili neobično ekstremni vremenski uvjeti, dok bi se mogli isključiti općenita ograničenja kapaciteta, meteorološki uvjeti koji nisu pobliže određeni i drugi slični slučajevi.

(cc) 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 (<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&pagel n-dex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944>; pristup 1. 12. 2021.): „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 kontrolnim mjerama 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 i kontrolnim mjerama mogla premašiti ono što je razumno.

2. Budući da, u skladu s iznesenim, nije ni navedeno ni razvidno da su nevremena u Porto Alegreu u ožujku i odluke uprave zračnog prometa koje su donesene na temelju toga izvanredne prirode, tuženikovo pozivanje na izvanrednu okolnost u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe relevantno je stoga samo ako nije bitna činjenica iz prethodne rečenice.

[*omissis*]