

**Zadeva C-388/22**

**Predlog za sprejetje predhodne odločbe**

**Datum vložitve:**

14. junij 2022

**Predložitveno sodišče:**

Amtsgericht Frankfurt am Main (Nemčija)

**Datum predložitvene odločbe:**

3. junij 2022

**Tožeča stranka:**

flightright GmbH

**Tožena stranka:**

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

---

**Amtsgericht Frankfurt am Main (okrajno sodišče v Frankfurtu na Majni,  
Nemčija)** Frankfurt na Majni, 3. 6. 2022

[...] (ni prevedeno)

**Sklep**

V sporu

Flightright GmbH, [...] (ni prevedeno)

tožeča stranka

[...] (ni prevedeno)

proti

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [...] (ni prevedeno)

tožena stranka

[...] (ni prevedeno)

se s k l e n e :

**I. Postopek se prekine.**

**II. Sodišču Evropske unije (v nadaljevanju: Sodišče) se na podlagi člena 267 PDEU zaradi razlage člena 5 Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 predložijo ta vprašanja:**

- 1. Ali obstajajo izredne razmere v smislu člena 5(3) zadevne uredbe, če nastopijo vremenski pogoji, ki niso združljivi z izvedbo leta, ne glede na to, za kakšne konkretne vremenske pogoje gre?**
- 2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen, ali se lahko izrednost vremenskih pogojev določi glede na njihovo regionalno in sezonsko pogostost na kraju samem in glede na čas njihovega nastopa?**
- 3. Ali obstajajo izredne razmere v smislu člena 5(3) zadevne uredbe, kadar odločitev sistema upravljanja zračnega prometa za določen zrakoplov določenega dne vpliva na nastanek velike zamude, zamude prek noči ali na odpoved enega leta ali več letov tega zrakoplova, ne glede na razlog te odločitve?**
- 4. Če je odgovor na tretje vprašanje nikalen, ali mora biti sam razlog za odločitev izreden, tako da z njegovim nastopom ni treba računati?**

**Obrazložitev**

**I.**

Tožeča stranka na podlagi odstopljene pravice potnika od tožene stranke zahteva plačilo odškodnine v skladu z zadevno uredbo.

Odstopnik je imel potrjeno rezervacijo za letalski prevoz s toženo stranko kot dejanskim letalskim prevoznikom. Let TP118 iz Porta Alegreja v Lizbono z naslednjim letom LH1167 v Frankfurt na Majni bi se moral začeti 9. 3. 2017 ob 21.10. Povezovalni let bi se moral začeti 10. 3. 2017 ob 12.05 in končati ob 16.10. Let TP118 je bil odpovedan. Odstopnik je bil prepeljan 10. 3. 2017/11. 3. 2017 in je v Frankfurt na Majni prispel z več kot 27 urno zamudo.

Tožena stranka trdi, da je bila odpoved leta posledica tega, da letalo, predvideno za izvedbo zadevnega leta TP118, ni moglo pristati v Portu Alegreju. Razlog za to

naj bi bila nevihta, ki je divjala 9. 3. 2017, zaradi katere pristanek ni bil mogoč in je bilo letalo preusmerjeno v Curitiba. Pri prvem poskusu pristanka so bili nevihtni oblaki neposredno v pristajalnem območju nad pristajalno stezo, pri drugem poskusu pa sploh ni bilo izdano dovoljenje za pristanek. Zaradi prekoračitve delovnega časa, do katere je zaradi tega prišlo, je posadka let v Porto Alegre dokončala šele naslednji dan. Tožena stranka v Porto Alegreju ni imela nadomestnega letala. Rezervacija odstopnika naj bi bila, čemur tožeča stranka ugovarja z nevednostjo, spremenjena na najzgodnejšo in najhitrejšo možno povezavo.

Tožeča stranka trdi, da bi bil pristanek po 23. uri UTC mogoč.

## II.

Odločitev je odvisna od tega, ali je treba glede na navedbe tožene stranke domnevati, da so obstajale izredne razmere v smislu člena 5 zgoraj navedene uredbe.

Tožba je utemeljena, če že navedbe tožene stranke ne opisujejo izrednih razmer.

1. Dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 5 zadevne uredbe ni obvezan plačati odškodnine, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

a) Izredne razmere so razmere, ki niso neločljivo povezane z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in ta nanje zaradi njihovih značilnosti ali izvora ne more dejansko vplivati (sodba Sodišča z dne 22. decembra 2008, C-549/07 [...] (ni prevedeno), točka 23); razmere torej, ki niso običajne, temveč so zunaj tistega, kar je običajno povezano ali je lahko povezano s potekom prevoza potnikov v zračnem prometu [...] (ni prevedeno). V praksi letalski prevozniki, tudi v obravnavanem primeru, v zvezi s tem redno navajajo vremenske pogoje in/ali odločitve sistema upravljanja zračnega prometa.

b) Če zakonodajalec Unije je sicer navedel, da vremenski pogoji, ki niso združljivi z izvedbo leta, lahko pomenijo izredne razmere (uvodna izjava 14). V izhodišču torej najprej zadošča, da vremenski pogoji nasprotujejo izvedbi leta. To se načelno zdi primerno, kajti letalski prevoznik ne more vplivati na vreme. Ni razvidno, zakaj bi moral letalski prevoznik prevzeti objektivno odgovornost za razmere, na katere na noben način ne more vplivati. V tem primeru mu ni mogoče očitati malomarnosti v zvezi z izvedbo leta. Poleg tega ga zgolj obstoj izrednih razmer še ne odvezuje odgovornosti za plačilo odškodnine, saj mora za izognitev posledicam izrednih razmer sprejeti ustrezne ukrepe (glej člen 5(3) zadevne uredbe).

Podobno velja za odločitve sistema upravljanja zračnega prometa, ki so omenjene v uvodni izjavi 15. Letalski prevoznik mora upoštevati navodila sistema upravljanja zračnega prometa.

c) Na drugi strani se ne sme spregledati, da je zračni promet nujno povezan z izpostavitvijo elementom narave in vplivu sistema upravljanja zračnega prometa.

Prvo leži v naravi stvari. Vremenski vplivi vedno obstajajo; neprestano se spreminjajo in včasih pač tudi tako, da leta ni mogoče oziroma ni mogoče več (varno) opraviti. Drugo temelji na pravilih zračnega prometa. Leti se stalno uravnavajo; izvedejo se šele, če je sprejeta odločitev v njihovo korist. Vplivi na načrtovano izvedbo leta s posredovanji sistema upravljanja zračnega prometa so pogosti, razlog pa so lahko vreme, motnje v obratovanju ali kaj drugega.

Do takih razmer redno prihaja; z njimi je načelno treba stalno računati. Zato obstajajo dvomi, ali pavšalno zadostuje, da so vremenski pogoji vplivali na načrtovano izvedbo leta ali da je sistem upravljanja zračnega prometa v zvezi z letom sprejel neko odločitev. Nasprotno bi vremenski pogoji in odločitev v skladu z besedilom člena 5(3) zadevne uredbe morali imeti izredno naravo.

Nerazumljivo je na primer, zakaj naj letalski prevoznik ne bi nosil odgovornosti, če načrtuje let v Funchal na Madeiri; na letališče torej, ki je znano po strižnem vetru. Ne da bi trenil z očesom načrtuje let, pri katerem obstaja povečano tveganje za nastop vremenskih pogojev, ki niso združljivi z izvedbo leta, nato pa zaradi takega strižnega vetra dejansko pride do nepravilnosti pri izvedbi leta.

Prav tako je sporno, da se obstoj izrednih razmer predpostavlja v zvezi z odločitvami sistema upravljanja zračnega prometa, če gre na primer za dodelitve časovnih blokov (slotov), ki temeljijo na pavšalnih ozkih grlih, kar zadeva kapacitete. Ozka grla v zvezi s kapacitetami na letalskih linijah je mogoče šteti za „redno“ motnjo v letalskem prometu, s katero je na splošno treba računati, podobno kot z zastojem na avtocesti. To bi vsekakor lahko veljalo za močno obremenjen zračni prostor, kakršen je bil tudi zračni prostor nad Evropo v predkoronskem obdobju. Temu ustrezno tudi usmerjevalni ukrepi, temelječi na običajnih vremenskih fenomenih, ne bi utemeljevali izrednih razmer.

Pri tem si je v zvezi z usmerjevalnimi ukrepi mogoče zamisliti celo primere, v katerih je zadevni letalski prevoznik vzrok zanj povzročil sam. Tako se mora na primer letalo letalskega prevoznika zaradi tehnične okvare vrniti na svoje odhodno letališče, zaradi česar letališče zaradi zasilnega pristanka tega letala začasno ne more obratovati za druge lete in tako tudi ne za drug let istega letalskega prevoznika, ki ima zaradi tega zamudo. Kljub zunanjemu navodilu sistema upravljanja zračnega prometa se v zvezi z letom, ki ima zamudo, vzročno realizirajo razmere, za katere je v skladu s sodno prakso Sodišča (glej sodbo z dne 22. decembra 2008, C-549/07 [...] (ni prevedeno)) odgovoren dejanski letalski prevoznik.

Podobno je v obravnavanem primeru. Ni dokazano in tudi ni razvidno, da bi imele nevihte v Portu Alegreju v marcu in zaradi tega sprejete odločitve sistema upravljanja zračnega prometa izredni značaj, tako da je vprašljivo, ali so imeli vremenski pogoji in zavrnitev pristanka izredni značaj, in ali ni bolj smiseln

odgovor, da bi se moral letalski prevoznik, kot je tožena stranka v obravnavanem primeru, takim dogodkom prilagoditi.

d) To sodišče meni, da je potrebna ozka razlaga.

aa) Ne bi smelo priti do takega razumevanja, da zakonodajalec Unije v uvodni izjavi 14 vremenske pogoje, ki niso združljivi z letenjem, na splošno šteje za izredne razmere. Tam je namreč nasprotno določeno, da takšne razmere pri takih vremenskih pogojih lahko nastanejo. Enako je v uvodni izjavi 15 navedeno, da naj bi se iz obstoja izrednih razmer izhajalo v primeru odločitve sistema upravljanja zračnega prometa. Iz tega torej ni treba nujno izhajati. To govori v prid, vsekakor pa ne proti ozki razlagi, ki izpolnjuje tudi cilj zakonodajalca Unije glede zagotavljanja visoke ravni varstva potnikov (uvodna izjava 1).

V skladu z opredelitvijo izrednih razmer zgoraj navedeni merili glede možnosti vplivanja in običajnega opravljanja dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika verjetno nista izpolnjeni. Za prvo merilo to morda ne drži, za drugo pa vsekakor, če se izhaja iz tega, da je del običajnega opravljanja dejavnosti letalskega prevoznika izpostavljenost vremenskim razmeram. Tudi dejstvo, da je izvajanje letov s strani letalskih prevoznikov nujno in vedno podrejeno regulacijskim pristojnostim organov, bi se lahko opredelilo kot del običajnega opravljanja dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika.

V tem pogledu iz člena 5(3) zadevne uredbe izhaja, da je potrebno ozko razumevanje. „Izredno“ že glede na pomen besede kaže na redkejši dogodek. Do česar pride redno, ne more biti izredno. V interesu visoke ravni varstva potnikov se zdi smiselno, da se na podlagi konkretnih okoliščin posameznega primera preuči, kaj spada pod običajno opravljanje dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika.

Pravna presoja bi bila podobna kot v skupini primerov tehničnih napak. Sodišče je v sodbi z dne 22. decembra 2008, C-549/07 [...] (ni prevedeno), navedlo, da morajo sodišča preveriti, ali so tehnične napake, na katere se sklicuje letalski prevoznik, posledica dogodkov, ki niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem njegove dejavnosti in na katere dejansko ne more vplivati (glej točki 26 in 27). Odprava tehnične napake, ki je posledica pomanjkljivega vzdrževanja letala, je neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika (točka 24). Nekaj drugega na primer velja, če bi proizvajalec letal, ki sestavljajo floto zadevnega letalskega prevoznika, ali pristojni organ ugotovil, da imajo ta letala, medtem ko so že v uporabi, skrito napako, ki je nastala pri izdelavi in ki vpliva na varnost letov. To bi veljalo tudi, če bi na letalih nastale poškodbe zaradi sabotaze ali terorističnih dejanj (točka 26). Sodišče je v navedeni sodbi še navedlo, da pogostost tehničnih napak, ugotovljenih pri letalskem prevozniku, sama po sebi ni dejavnik, na podlagi katerega bi bilo mogoče ugotoviti obstoj ali neobstoj „izrednih razmer“ v smislu člena 5(3) zadevne uredbe (točka 36).

V skladu s tem bi bilo v obravnavanem primeru treba preučiti, ali so vremenski pogoji ali odločitve sistema upravljanja zračnega prometa, na katere se sklicuje letalski prevoznik, posledica dogodkov, na katere sam dejansko ne more vplivati in ki niso, kar je treba razjasniti v okviru predloga za sprejetje predhodne odločbe, del običajnega opravljanja njegove dejavnosti.

bb) Poleg tega naj bi obstajala tudi merila, po katerih se v teh skupinah primerov izredne razmere razmejujejo od takih, ki niso izredne.

Izrednost vremenskih razmer bi se lahko na podlagi po svetu različno izraženih podnebnih razmer presojala regionalno in sezonsko. Vremenske razmere niso več izredne tam, kjer se v določenih obdobjih pogosteje pojavljajo kot drugje. Letalski prevoznik, ki zagotavlja lete v regije s posebnimi vremenskimi fenomeni ali v obdobjih, ko vladajo taki vremenskimi fenomeni, torej tvega, da bodo na njegovo dejavnost v tem primeru vplivale le še običajne razmere [...] (ni prevedeno).

Pri odločitvah sistema upravljanja zračnega prometa bi lahko bil odločilen njihov razlog, torej ali je bil razlog za usmerjevalni ukrep izredne narave [...] (ni prevedeno). Temu bi se na primer lahko pritrdilo v primerih, s katerimi zunaj poslovne prakse ni treba računati, kot na primer pri preusmeritvah zaradi nesreč, terorističnih napadov, političnih dogodkov ali neobičajnega ekstremnega vremena, medtem ko bi bila na drugi strani lahko izvzeta pavšalna ozka grla v zvezi s kapacitetami, vremenski pogoji, ki niso podrobneje opredeljeni, in podobno.

cc) Taka razlaga letalskih prevoznikov ne bi obremenila na način, ki bi bil pretiran.

Podobno je razmišljal generalni pravobranilec v svojih sklepnih predlogih z dne 14. marca 2013 v zadevi C-509/11 v zvezi s členom 17 Uredbe 1371/2007, točka 40

(<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&pagen-dex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944>; dostop 1. 12. 2021): „V okviru prevoznih pogodb potnikov v železniškem prometu imajo najpogostejši razlogi višje sile, namreč težke vremenske razmere, poškodbe železniške infrastrukture ter spori med delodajalci in delavci, predvidljivo statistično frekvenco, čeprav posameznih primerov ni mogoče zanesljivo napovedati. To pomeni, da prevozniki v železniškem prometu vnaprej vedo za verjetnost, da se bodo pojavili. To pomeni tudi, da se lahko upoštevajo pri določanju cene vozovnice.“

Temu ustrezno lahko tudi letalski prevozniki dogodke, povezane z vremenom in usmerjanjem, do katerih dejansko pride s predvidljivo statistično frekvenco in ki lahko povzročijo motnje v izvedbi letov, ki vodijo do odškodninske odgovornosti, upoštevajo pri določitvi cen letalskih vozovnic, če gre za to, da bi ekonomska obremenitev v zvezi s plačili odškodnin zaradi razmer, povezanih z vremenom in usmerjanjem, lahko presegla tisto, kar se od letalskega prevoznika še lahko razumno pričakuje.

2. Ker torej, kakor je že bilo navedeno, ni ne dokazano in tudi ni razvidno, da bi imele nevihte v Portu Alegreju v marcu in v zvezi s tem sprejete odločitve sistema upravljanja zračnega prometa izredni značaj, tožena stranka izredne razmere v smislu člena 5(3) zadevne uredbe upoštevno navaja le tedaj, če to ni bistveno.

[...] (ni prevedeno)

DELOVNI DOKUMENT