

Zadeva C-52/23

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

3. februar 2023

Predložitveno sodišče:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

24. januar 2023

Tožeča stranka:

flightright GmbH

Tožena stranka:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[...] (ni prevedeno)

Amtsgericht Frankfurt am Main (okrajno sodišče v Frankfurtu na Majni, Nemčija) Frankfurt na Majni, 24. januarja 2023

[...] (ni prevedeno)

Sklep

V sporu

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

tožeča stranka

[...] (ni prevedeno)

proti

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

tožena stranka

[...] (ni prevedeno)

se sklene:

- 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 predložita ti vprašanji:**
 - 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 izrednost vremenskih pogojev?**
 - 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?**

Obrazložitev

I.

Tožeča stranka na podlagi odstopljene pravice dveh potnikov od tožene stranke zahteva plačilo odškodnin v skladu z zadevno uredbo.

Odstopnika sta imela potrjeno rezervacijo za letalski prevoz s toženo stranko kot dejanskim letalskim prevoznikom. Let TP1860 iz kraja Ponta Delgada (Azori, Portugalska) v Lizbono (Portugalska), z naslednjim letom TP572 v Frankfurt na Majni (Nemčija), bi se moral začeti 23. marca 2019 ob 13.30. Povezovalni let bi se moral začeti ob 18.15 in končati ob 22.25. Let TP1860 je bil odpovedan. Odstopnika sta bila prepeljana 24. marca 2019 in sta v Frankfurt na Majni prispela z več kot 24-urno zamudo. V Ponti Delgadi lahko pihajo nevarni vetrovi.

Tožena stranka trdi, da je bila odpoved leta posledica tega, da letalo, predvideno za izvedbo zadevnega leta TP1860, 23. marca 2019 ni moglo pristati v Ponti Delgadi. Razlog za to naj bi bila nevihta, zaradi katere naj bi bila komponenta bočnega vetra pri hitrosti 41,16 vozla previsoka za pristanek letala Airbus A319 v Ponti Delgadi, čemur je tožeča stranka ugovarjala z neobstojem védenja. Tudi druga primerljiva letala naj ne bi mogla izvesti pristanka. Za odstopnika naj bi bila rezervirana naslednja razpoložljiva povezava.

II.

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

Tožba je utemeljena, če trditve 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 tiste, 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 Evropske unije z dne 22. decembra 2008, C-549/07 [...] (ni prevedeno); razmere torej, ki ne ustrezajo običajnemu poteku dogodkov, temveč so zunaj tega, kar je ali je lahko običajno povezano s potekom prevoza potnikov v zračnem prometu (sodba BGH (zvezno vrhovno sodišče) z dne 21. avgusta 2012, X ZR 138/11 [...] (ni prevedeno). V praksi se letalski prevozniki, kot v obravnavani zadevi, v ta namen redno sklicujejo na vremenske pogoje, ki niso združljivi z letom.

(b) Že zakonodajalec Unije je sicer navedel, da vremenski pogoji, ki so nezdružljivi z izvedbo leta, lahko pomenijo izredne razmere (uvodna izjava 14). V izhodišču torej najprej zadošča, da vremenski pogoji nasprotujejo izvedbi leta. To se načeloma 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).

(c) Po drugi strani pa ni dvoma, da je letalski prevoz neločljivo izpostavljen naravnim silam. Taka je narava stvari. Vremenski vplivi so vedno prisotni; neprestano se spreminjajo in včasih pač tudi tako, da leta ni mogoče oziroma ni mogoče več varno opraviti. Če pa se te razmere pojavljajo redno, jih je treba načeloma vedno pričakovati. Zato obstaja dvom o tem, ali na splošno zadostuje, da so na načrtovano izvedbo leta vplivali vremenski pogoji. Nasprotno bi morali biti vremenski pogoji v skladu z besedilom člena 5(3) zadevne uredbe izredne narave.

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. Zavestno 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. Podobno je tudi v tem primeru; nesporno je, da lahko v Ponti Delgadi pihajo nevarni vetrovi. Bolj očitno se zdi, da mora biti letalski prevoznik pripravljen na take dogodke.

(d) Predložitveno 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 so nezdružljivi z izvedbo leta, na splošno šteje za izredne razmere. Tam je namreč nasprotno določeno, da take razmere pri takih vremenskih pogojih lahko nastanejo. 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 nadzora oz. 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.

V tem pogledu se lahko izhaja iz tega, da je treba člen 5(3) zadevne uredbe razumeti ozko. „Izredno“ že glede na pomen besede kaže na redkejši dogodek. Do česar prihaja 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 ki jih ta ne opazi pri dejanskem nadzoru (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 sabotaže 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, na katere se sklicuje letalski prevoznik, posledica dogodkov, ki niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem njegove dejavnosti in na katere sam dejansko ne more vplivati, kar je treba razjasniti v okviru predloga za sprejetje predhodne odločbe.

(bb) Sodna praksa Sodišča, ki razlikuje med „zunanji“ in „notranji“ dogodki, tej presoji ne nasprotuje.

V nasprotju s tem, kar tožena stranka trdi v svoji vlogi z dne 15. decembra 2022, Sodišče ne razlikuje več samo med „področji“ in „možnostjo vplivanja“, temveč še naprej razlikuje glede na to, ali gre za 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 (sodba Sodišča Evropske unije z dne 23. marca 2021, C-28/20, točka 23). Razlikovanje Sodišča med „zunanjimi“ in „notranjimi“ dogodki je namreč namenjeno uporabi merila vplivanja (glej zgoraj navedeno sodbo, točka 41). Pomanjkanje možnosti vplivanja v obravnavanem primeru ni sporno. Nič drugače ne izhaja iz sodbe z dne 7. julija 2022, C-308/21 (glej točki 24 in 25).

(cc) Ker je predložitveno sodišče že vložilo predlog za sprejetje predhodne odločbe C-388/22, v katerem so bile poleg neugodnih vremenskih pogojev predmet vprašanj za predhodno odločanje tudi odločitve sistema upravljanja zračnega prometa, tudi mnenje Komisije z dne 21. septembra 2022 ne vsebuje prepričljivo nasprotujočih si stališč.

Glede vremenskih pogojev se je Komisija sprva odločilno osredotočila na vprašanje (manjkajoče) možnosti vplivanja, ki ni bilo pomembno za vprašanje razlage, saj tako kot tu ni bilo sporno (točka 33). Poleg tega je bila takrat Komisija med drugim mnenja, da vremenski pogoji ne morejo biti neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika, „kot so nevihte ali udari strele na splošno“ (točka 37). Nato očitno postavi mejo za nastanek izrednih razmer zgolj na podlagi nezdružljivosti z izvedbo zadevnega leta (glej točko 38). Kot razume predložitveno sodišče, Komisija ni posebej obravnavala vprašanja izrednosti vremenskih pogojev.

(dd) Poleg tega naj bi obstajala tudi merila, po katerih se v tej skupini primerov izredne razmere razmejijo 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) [sklic na nacionalno literaturo].

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

Podobno je menil tudi generalni pravobranilec v sklepnih predlogih z dne 14. marca 2013 v zadevi C-509/11 o členu 17 Uredbe 1371/2007, točka 40 [internetna povezava] [...] (ni prevedeno): „Vendar, 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, 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, lahko presegla tisto, kar se od letalskega prevoznika še lahko razumno pričakuje.

2. Kot je bilo pojasnjeno, je v obravnavanem primeru znano posebno tveganje nevarnih vetrov v Ponti Delgadi. Tožena stranka torej upoštevno navaja izredne razmere v smislu člena 5(3) zadevne uredbe le tedaj, če to ni bistveno.

[...] (ni prevedeno)

[formalnosti]