

**Zadeva C-37/21**

**Predlog za sprejetje predhodne odločbe**

**Datum vložitve:**

22. januar 2021

**Predložitveno sodišče:**

Amtsgericht Hamburg

**Datum predložitvene odločbe:**

30. december 2020

**Tožeča stranka:**

flightright GmbH

**Tožena stranka:**

Ryanair DAC, prej Ryanair Ltd

---

**Predlog za sprejetje predhodne odločbe,**

**ki ga je Amtsgericht Hamburg (okrajno sodišče v Hamburgu, Nemčija) v okviru postopka 22 a C 22/02**

[...] (ni prevedeno) **na podlagi člena 267 PDEU**

**vložilo na Sodišče Evropske unije**

**1. Povod in razlog za vložitev predloga za sprejetje predhodne odločbe**

Amtsgericht Hamburg (okrajno sodišče v Hamburgu) mora vedno znova odločati o sporih v okviru uporabe Uredbe (ES) št. 261/2004 (Uredba (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), v katerih je med strankami sporno, ali predstavitev dovoljenja za vzlet s strani službe za upravljanje zračnega prometa že kot taka utemeljuje izredne razmere v smislu člena 5(3), ne da bi bilo še bistveno, ali sam razlog zadevne predstavitve dovoljenja za vzlet pomeni izredne razmere ali ne. To je še zlasti sporno tudi tedaj, če so bile razlog zakasnitve pri izdaji dovoljenja za vzlet aktualne vremenske razmere na

letališču, ne da bi pri teh samih vremenskih razmerah šlo za take vremenske razmere, ki bi bile za regijo in letni čas izredne. Glede na spore, ki se v zvezi s tem kar naprej pojavljajo na lokaciji, kakršna je Hamburg, predložitveno sodišče izhaja iz tega, da so ta pravna vprašanja trenutno zadevna v številnih postopkih, ki tečejo tudi pred sodišči v drugih sodnih okrajih z veliki letališči, in sicer tako v Zvezni republiki Nemčiji kot tudi v celotni Evropi, tako da je v tem pogledu smiselno, da Sodišče Evropske unije zavzame stališče glede tega vprašanja razlage člena 5(3) in s tem za prihodnje zagotovi jasnost prava za celotno Evropo.

## **2. Dejansko stanje v postopku v glavni stvari**

### **2.1. Velika zamuda 4 ur in 40 minut**

Družbi Flightright GmbH in Ryanair DAC sta v sporu glede zahtevkov potnikov Sophie B. in Marvina B., ki sta prenesla svoji pravici. Potnika bi morala tožena stranka 26. 10. 2019 na podlagi potrjene enotne rezervacije prepeljati iz Hamburga v Krakov, pri čemer bi moralo njuno letalo v Krakovu pristati ob 9.45 po lokalnem času. Letalo tožene stranke je v Krakov dejansko prispelo šele ob 14.25, tako da je zamuda v končnem namembnem kraju znašala približno 4 ure in 40 minut, kar je v smislu ustaljene sodne prakse Sodišča Evropske unije velika zamuda, ki jo je treba enačiti z odpovedjo v smislu člena 5(1) Uredbe (ES) št. 261/2004 in ki utemeljuje pravico do odškodnine v skladu s členoma 5(1)(c) in 7(1) te uredbe.

### **2.2. Izredne razmere zaradi zakasnelega dovoljenja za vzlet zaradi slabega vremena**

Tožena stranka trdi, da ji v skladu s členom 5(3) zadevne uredbe ni treba plačati odškodnine, saj so za veliko zamudo leta krive izredne razmere v smislu te določbe, katerim se ne bi mogla izogniti oziroma posledicam katerih, ki se kažejo v zakasnitvi, se ne bi mogla izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

Letalska družba kot take izredne razmere navaja, da je imelo letalo na letu, ki je predmet spora, v Krakovu veliko zamudo zato, ker je že v Hamburgu vzletelo z veliko zamudo, kar pa naj bi spet temeljilo na tem, da je letalo na predhodnem letu iz Krakova v Hamburg prispelo z veliko zamudo. To pa naj bi bila posledica tega, da je pri vzletu v Krakovu zaradi slabega vremena nastala zamuda 4 ur in 52 minut [...] (ni prevedeno). Pri slabem vremenu naj bi šlo za meglo, ki je povzročila slabo vidljivost, kar naj bi ogrožalo varnost letenja.

Letalska družba meni, da so izredne razmere podane zato, ker za vremenske razmere ni odgovorna tožena stranka [...] (ni prevedeno).

## **3. Določbe in pravna pravila, ki jih je uporabilo predložitveno sodišče**

Predložitveno sodišče meni, da razmere, ki jih navaja letalska družba, niso zadostne za prepričljivo utemeljitev izrednih razmer v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004.

Predložitveno sodišče pri razlagi pojma „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) zadevne uredbe izhaja iz teh pravnih pravil:

- 3.1.: Izjemo iz člena 5(3) je treba, tako kot vse izjeme, razlagati ozko.
  - 3.2.: Izredne razmere so le razmere, ki so zunaj običajnega (Sodišče Evropske unije, NJW 2013, str. 921, točka 29).
  - 3.3.: Naštevanje v uvodni izjavi 14 ni samodejno povezano z izrednimi razmerami, ampak je vedno potrebna presoja posameznega primera (sodba Sodišča Evropske unije, C-549/07).
  - 3.4.: „Izven običajnega“ ali „zunaj običajnega“ v smislu sodne prakse Sodišča Evropske unije ni mogoče enačiti z nepričakovanim, nekrivdnim, neizogibnim, nenavadnim ali „nečim, za kar subjekt ni odgovoren“.
  - 3.5.: Izredne razmere v smislu člena 5(3) zadevne uredbe so le razmere, ki niso neločljivo povezane z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika in ta nanje zaradi njihovih značilnosti ali izvora ne more dejansko vplivati (sodbi Sodišča Evropske unije, C-549/07 in C-257/14).
  - 3.6.: Domneve izrednih razmer ne utemeljuje vsak dogodek, ki se mu letalska družba ne more izogniti, temveč le taki dogodki, ki odstopajo od običajnih in pričakovanih potekov v zračnem prometu [...] (ni prevedeno).
  - 3.7.: Neugodni vremenski pogoji, ki začasno onemogočajo vzlet, niso vedno izredne razmere, temveč so to lahko le v posameznem primeru [...] (ni prevedeno).
- 4. Zaključki predložitvenega sodišča glede razlage pojma „izredne razmere“ v primeru zakasnelega dovoljenja za vzlet zaradi slabega vremena**

Predložitveno sodišče iz pravnih pravil glede razlage pojma izrednih razmer, navedenih pod točko 3, izpeljuje ta nadaljnja pravna pravila:

4.1.:

Zakasnelo dovoljenje službe za upravljanje zračnega prometa za vzlet *per se* ne pomeni izrednih razmer, ker zakasnitve službe za upravljanje zračnega prometa pri izdaji dovoljenj za vzlet, tako imenovane predstavitev slotov, niso dogodek, ki bi bil v zračnem prometu „zunaj običajnega“, temveč so dogodek, ki spada k običajnim in pričakovanim potekom in okvirnim pogojem mednarodnega zračnega prometa. Gre za dogodek, ki je neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika.

V sodni praksi prvostopenjskih sodišč spori, v katerih se letalske družbe sklicujejo na predstavitev slotov s strani služb za upravljanje zračnega prometa, niso zunaj

običajnega, ne izstopajo torej kot neobičajni dogodki, temveč se pojavljajo redno in pogosto, tako da je mogoče izhajati iz tega, da so sodišča seznanjena z okoliščino, da niso zunaj običajnega.

Če naj ne bi bilo mogoče izhajati iz seznanjenosti sodišč glede tega, da so prestavitve slotov s strani služb za upravljanje zračnega prometa dejansko običajne, pogoste in pričakovane, bi bilo treba v sporu glede tega predložiti dokaz v obliki izvedenskega mnenja. Okoliščina, do katere v mednarodnem zračnem prometu ne pride izredno redko, temveč redno, ne more biti okoliščina, ki je zunaj običajnega.

4.2.:

Prestavitve slotov s strani služb za upravljanje zračnega prometa je treba šteti za izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 le tedaj, če same temeljijo na razmerah, ki jih je mogoče v smislu člena 5(3) opredeliti kot izredne. Če prestavitev slota temelji na primer na tem, da je na zadevnem letališču prišlo do letalske nesreče, zaradi katere je bilo treba za več ur zapreti vzletno stezo, ali na tem, da je prišlo do teroristične grožnje, zaradi katere je bilo treba za več ur prekiniti obratovanje letališča, tedaj temelji na izrednih razmerah. Če pa prestavitev slota temelji na razmerah, ki same po sebi niso izredne, na primer na tem, da je na zimsko jutro v Hamburgu zaradi stopinj pod ničlo poledenela vzletna steza ali da je zaledenelo krilo letala, tedaj ne gre za izredne razmere.

4.3.:

Neugodno vreme kot razlog za prestavitev slota le tedaj pomeni izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, če samo neugodno vreme pomeni izredne razmere, če je torej neugodno vreme na zadevnem kraju in ob zadevnem času samo „zunaj običajnega“ in če samo ne spada med „običajne in pričakovane vremenske razmere“ na zadevnem kraju in ob zadevnem času, temveč „iz tega izstopa“. Neugodne vremenske razmere, ki na zadevnem kraju in ob zadevnem času niso zunaj običajnega in ki na zadevnem kraju in ob zadevnem času ne izstopajo iz običajnih in pričakovanih vremenskih razmer, so dogodki, ki so neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskih družb in običajnimi okvirnimi pogoji zračnega prometa.

## **5. Vprašanja, predložena Sodišču Evropske unije v okviru tega predloga**

Predložitveno sodišče ob upoštevanju tega, da letalske družbe redno zastopajo drugačno stališče od tistega, ki ga je predložitveno sodišče predstavilo pod točko 4, kar vodi do ustreznih pravnih vprašanj po celotni Evropi, Sodišču Evropske unije predloži ta vprašanja:

5.1.:

Ali zakasnelo dovoljenje za vzlet s strani službe za upravljanje zračnega prometa že *per se* pomeni izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 ali

pa je treba to zanikati, ker zakasnitve pri izdaji dovoljenj za vzlet s strani služb za upravljanje zračnega prometa, tako imenovane prestavitve slotov, niso dogodek, ki bi bil v zračnem prometu „zunaj običajnega“, temveč so dogodek, ki spada k običajnim in pričakovanim potekom in okvirnim pogojem mednarodnega zračnega prometa, saj gre za dogodek, ki je neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskih prevoznikov?

5.2.

Ali je mogoče izhajati iz seznanjenosti sodišč s tem, da pri tako imenovanih prestavitvah slotov s strani služb za upravljanje zračnega prometa v mednarodnem zračnem prometu ne gre za razmere, ki bi bile zunaj običajnega v smislu sodne prakse Sodišča Evropske unije, temveč za običajne, pogoste in pričakovane spremljevalne okoliščine zračnega prometa, ali pa je treba glede tega v sporu predložiti dokaz v obliki izvedenskega mnenja, kateremu bi bilo zadoščeno le, če do prestavitve slotov v mednarodnem zračnem prometu pride izredno redko in ne redno?

5.3.:

Ali je treba prestavitve slotov s strani služb za upravljanje zračnega prometa le tedaj šteti za izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, če same temeljijo na razmerah, ki se jih lahko opredeli kot izredne v smislu člena 5(3), torej na primer na dogajanju ob nesreči ali na teroristični grožnji, ne pa na vremenskih razmerah, ki so v okviru poslovanja glede na čas in kraj dogajanja običajne in začasno vplivajo na zračni promet?

5.4.:

Ali neugodno vreme kot razlog za prestavitev slota zlasti le tedaj pomeni izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, če samo neugodno vreme pomeni izredne razmere, če je torej neugodno vreme na zadevnem kraju in ob zadevnem času samo „zunaj običajnega“ in če samo ne spada med „običajne in pričakovane vremenske razmere“ na zadevnem kraju in ob zadevnem času, temveč „iz tega izstopa“?

Ali so neugodne vremenske razmere, ki na zadevnem kraju in ob zadevnem času niso zunaj običajnega in ki na zadevnem kraju in ob zadevnem času ne izstopajo iz običajnih in pričakovanih vremenskih razmer, dogodki, ki so neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskih družb in običajnimi okvirnimi pogoji zračnega prometa v smislu razlage člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, kakor jo je podalo Sodišče Evropske unije?

[...] (ni prevedeno)