



Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNE PRAVOBRANILKE
LAILE MEDINE,
predstavljeni 9. februarja 2023¹

Združene zadeve od C-156/22 do C-158/22

TAP Portugalska
proti
flightright GmbH (C-156/22),
Myflyright GmbH (C-157/22 in C-158/22)

(Predlogi za sprejetje predhodne odločbe, ki jih je vložilo Landgericht Stuttgart (deželno sodišče v Stuttgartu, Nemčija))

„Predhodno odločanje – Letalski prevoz – Uredba (ES) št. 261/2004 – Člen 5(3) – Skupna pravila glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih odpovedi ali velike zamude letov – Oprostitev obveznosti plačila odškodnine – Pojem ‚izredne razmere‘ – Odpoved leta – Nenadna in nepričakovana smrt kopilota – Dogodek, ki je neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti dejanskega letalskega prevoznika – Dogodek, na katerega dejanski letalski prevoznik nikakor ne more vplivati – Zunanji dogodek – Nadzor nad dogodkom – Predvidljivost dogodka“

1. Walter Alexander Raleigh je nekoč dejal: „Motor je srce letala, pilot pa je njegova duša.“
2. Obe komponenti sta bistveni in ju je treba spremljati v enaki meri, da lahko vsak dejanski letalski prevoznik nemoteno deluje. Glede pilotov zakonodaja EU določa veliko zahtev, vključno s takimi, ki zadevajo zdravje pilotov, da se zagotovi nemoteno izvajanje storitev letalskega prevoza.
3. Kadar pa se motnje vendarle pojavijo, je cilj Uredbe (ES) št. 261/2004² (v nadaljevanju: Uredba št. 261/2004), kot je razvidno iz uvodne izjave 1, zagotoviti visoko raven varstva pravic potnikov, vključno s pravico do odškodnine v primeru odpovedi leta.
4. Predlogi za sprejetje predhodne odločbe, ki jih je vložilo Landgericht Stuttgart (deželno sodišče v Stuttgartu, Nemčija), se nanašajo na razlago člena 5(3) te uredbe. Predlogi so bili vloženi v okviru sporov med družbama, ki zagotavljata pravno pomoč letalskim potnikom, flightright GmbH (zadeva C-156/22) in Myflyright GmbH (zadevi C-157/22 in C-158/22), in TAP Portugal, dejanskim letalskim prevoznikom, glede zavrnitve tega prevoznika, da potnikom izplača odškodnino zaradi odpovedi njihovega leta. Troje združenih zadev se nanaša na isti let.

¹ Jezik izvirnika: angleščina.

² 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 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 1).

5. Sodišče je zaproseno, naj pojasni, ali lahko nenadna smrt kopilota tik pred načrtovanim letom pomeni izredne razmere po tej določbi.

I. Pravni okvir

A. Uredba št. 261/2004

6. V uvodnih izjavah 1, 14 in 15 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„(1) Ukrepanje Skupnosti na področju zračnega prevoza mora med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov. Poleg tega je treba na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu potrošnikov.

[...]

(14) Kakor v okviru Montrealske konvencije je treba obveznosti dejanskih letalskih prevoznikov omejiti ali izključiti v primerih, kadar se zgodi dogodek zaradi izrednih razmer, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Take razmere lahko nastanejo zlasti v primerih politične nestabilnosti, vremenskih pogojev, ki so nezdružljivi z izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem, nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, kakor tudi ob stavkah, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika.

(15) Šteje se, da izredne razmere obstajajo, 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, tudi če je zadevni letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe, da bi se izognil zamudi ali odpovedi leta.“

7. Člen 5 Uredbe št. 261/2004 določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

[...]

(c) imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7, razen če:

- (i) so o odpovedi obveščeni najmanj dva tedna pred odhodom po voznem redu; ali
- (ii) so o odpovedi obveščeni dva tedna do sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ dve uri pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot štiri ure po prihodu po voznem redu; ali
- (iii) so o odpovedi obveščeni manj kot sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu.

[...]

3. Dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine v skladu s členom 7, 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.

[...]“

8. Člen 7(1) Uredbe št. 261/2004 določa posebne zneske odškodnine glede na razdaljo leta.

B. Uredba (EU) št. 965/2012

9. V Prilogi III k Uredbi (EU) št. 965/2012³ so določene zahteve za organizacije v zvezi z zračnimi operacijami, ki jih mora izpolnjevati operator glede usposabljanja, izkušenj in usposobljenosti letalskega osebja (del ORO). Pododdelek ORO.FC.200 (Sestava letalske posadke) oddelka 2 (Dodatne zahteve za operacije komercialnega zračnega prevoza) poddela FC (Letalska posadka) določa:

„[...]

(c) Posebne zahteve za letalske operacije po pravilih instrumentalnega letenja (IFR) ali ponoči.

1. Za vsa turbopropelerska letala z največjim operativnim številom potniških sedežev (MOPSC) nad devet in vsa turboreaktivna letala sta v letalski posadki najmanj dva pilota.

[...]“

10. Priloga IV k Uredbi št. 965/2012 ureja operacije komercialnega zračnega prevoza (del CAT). Pododdelek (b) in (c) točke CAT.GEN.MPA.100 (Odgovornosti posadke) oddelka 1 (Zrakoplov na motorni pogon) poddela A (Splošne zahteve) določa:

„(b) Član posadke:

[...]

4. izpolnjuje vse zahteve v zvezi z omejitvami trajanja letov in delovnega časa ter zahtevanim časom počitka, ki se uporabljajo za njegove dejavnosti;

5. ki pri izvajanju nalog za več operatorjev:

- (i) vodi svoje posamične evidence v zvezi s trajanjem letov, delovnim časom in časom počitka v skladu z veljavnimi zahtevami iz FTL in
- (ii) vsakemu operatorju predloži podatke, potrebne za načrtovanje dejavnosti v skladu z veljavnimi zahtevami iz FTL.

³ Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL 2012, L 296, str. 1), v različici, ki je veljala v času dejanskega stanja v postopku v glavni stvari.

(c) Član posadke ne izvaja nalog na zrakoplovu:

[...]

3. če ne izpolnjuje veljavnih zdravstvenih zahtev;
4. če kakor koli dvomi, da je sposoben izpolniti naloge, ki so mu bile dodeljene, ali
5. če ve ali sumi, da je preutrujen [...]"

II. Dejansko stanje v sporu o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

11. Družba TAP Portugal je bila 17. julija 2019 dejanski letalski prevoznik leta TP597 z odhodom iz Stuttgarta (Nemčija) ob 6.05 po lokalnem času v Lizbono (Portugalska) (v nadaljevanju: zadevni let).

12. Istega dne ob 4.15 so kopilota, ki naj bi opravil zadevni let, našli mrtvega v njegovi hotelski sobi v Stuttgartu. Celotna posadka je bila pretresena in je izjavila, da ni sposobna izvesti leta. Nadomestno osebje ni bilo na voljo, saj naj bi zadevni let potekal „z letališča, kjer družba TAP nima svoje baze“. Let je bil odpovedan.

13. Nadomestna posadka je iz Lizbone odšla z letom ob 11.25 in prispela v Stuttgart ob 15.20. Potnikom so prevoz zagotovili z nadomestnim letom TP593 v Lizbono istega dne ob 16.40.

14. V vseh treh zadevah tožeči stranki v postopkih v glavni stvari od družbe TAP Portugal zahtevata odškodnino na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004.

15. Amtsgericht Nürtingen (okrožno sodišče v Nürtingnu, Nemčija) je družbi TAP Portugal naložilo plačilo odškodnine, ki sta jo zahtevali družbi fliightright in Myflyright, z utemeljitvijo, da nenadna in nepredvidljiva smrt člana posadke tako kot nenadna huda bolezen ni zunanji dogodek, ki bi vplival na zadevnega dejanskega letalskega prevoznika, saj spada med tveganja, ki so neločljivo povezana z dejavnostjo letalskega prevoznika.

16. Družba TAP Portugal se je pri Landgericht Stuttgart (deželno sodišče v Stuttgartu, Nemčija) zoper to odločbo pritožila. To sodišče je menilo, da je bila nenadna smrt kopilota, ki je bil družinski človek srednjih let in je brez težav opravil obvezne redne zdravniške preglede, popolnoma nepredvidljiva in je presenetila vse okoli njega.

17. V teh okoliščinah je Landgericht Stuttgart (deželno sodišče v Stuttgartu) v vseh treh zadevah prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je treba člen 5(3) [Uredbe št. 261/2004] razlagati tako, da so podane izredne razmere v smislu te določbe, če je odpovedan let z letališča, kjer dejanski letalski prevoznik nima svoje baze, ker član posadke na tem letu (v obravnavanem primeru: kopilot), ki je obvezni redni zdravstveni pregled prestal brez omejitev, tik pred začetkom leta, česar letalski prevoznik ni mogel predvideti, nenadoma umre ali tako težko zboli, da leta ne more opraviti?“

18. S sklepom predsednika Sodišča z dne 4. aprila 2022 so bile zadeve od C-156/22 do C-158/22 združene za pisni in ustni del postopka ter izdajo sodbe.

19. Pisna stališča so Sodišču predložili družbi fliight in TAP Portugal, poljska in portugalska vlada ter Evropska komisija.

III. Presoja

A. Uvodne ugotovitve

20. Ugotavljam, prvič, da se vprašanje za predhodno odločanje nanaša na primer, v katerem je član posadke „težko bolan“, tako da „leta ne more opraviti“. V zvezi s tem ugotavljam, da se obravnavani postopki nanašajo na nenadno smrt kopilota. Zato se kljub podobnim posledicam, ki bi jih na izvedbo leta imela huda bolezen člana posadke, zdi, da je ta primer glede na dejstva iz postopka v glavni stvari hipotetičen.

21. Drugič, ker se ta zadeva nanaša na smrt kopilota, opozarjam, da točka (c)(1) pododdelka ORO.FC.200 Uredbe št. 965/2012 za izvedbo leta zahteva prisotnost vsaj dveh pilotov. V obravnavani zadevi leta ni bilo mogoče izvesti, tudi če bi bili preostali člani posadke sposobni izvesti zadevni let, saj ni bila izpolnjena zahteva glede prisotnosti dveh pilotov v letalski posadki. Poleg tega se vprašanje, predloženo Sodišču, nanaša na nenadno smrt zadevnega kopilota kot vzrok za odpoved zadevnega leta.

22. Zato Sodišču predlagam, naj odgovor omeji na odpoved leta zaradi nenadne smrti zadevnega kopilota, ne da bi obravnavalo vprašanje posledičnega učinka njegove smrti na druge člane posadke. Sicer pa, ker je natančni vzrok odpovedi leta dejstvo, mora predložitveno sodišče ugotoviti, ali je bil zadevni let odpovedan *samo* zaradi smrti zadevnega kopilota ali zaradi *kombinacije* tega dogodka in nezmožnosti posadke, da izvede zadevni let.

23. Da bi se v teh okoliščinah predložitvenemu sodišču dal koristen odgovor, predlagam, da Sodišče vprašanje preoblikuje, tako da se bo v bistvu nanašalo na to, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da odpoved leta z letališča, kjer zadevni dejanski letalski prevoznik nima baze, zaradi nenadne smrti kopilota, ki je obvezne redne zdravniške preglede opravil brez omejitev, spada med „izredne razmere“ v smislu te določbe, ker se je ta dogodek zgodil malo pred letom in ga ta letalski prevoznik ni mogel predvideti.

B. Pogoja, ki ju določa sodna praksa

24. Najprej naj spomnim, da člen 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 v primeru odpovedi leta določa, da imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7, razen če niso bili o odpovedi predhodno obveščeni v rokih, določenih v členu 5(1)(c), od (i) do (iii), te uredbe.

25. Člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodnima izjavama 14 in 15 določa, da dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati te odškodnine, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive „izredne razmere“, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Glede na cilj Uredbe št. 261/2004 iz uvodne izjave 1, da se zagotovi visoka raven varstva potnikov, in glede na to, da člen 5(3) te uredbe dovoljuje odstopanje od načela, da imajo potniki pravico do odškodnine, če je njihov let odpovedan, je treba pojem „izredne razmere“ v smislu te določbe

razlagati strogo.⁴

26. V skladu z ustaljeno sodno prakso se dogodki lahko opredelijo kot „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, če zaradi svoje narave ali izvora niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika (prvi pogoj) in če prevoznik nanje dejansko ne more vplivati (drugi pogoj). Čeprav je Sodišče pred kratkim opozorilo, da sta ta pogoja kumulativna in da je treba njuno izpolnjevanje presojati v vsakem posameznem primeru,⁵ ugotavljam, da je pri presoji preučilo vsak pogoj posebej, čeprav je menilo, da prvi pogoj ni bil izpolnjen.⁶ Zdi se torej, da sta ta pogoja pravzaprav dodatna; prvi se splošneje nanaša na razmerje med področjem dejavnosti, ki je prizadeto, in dejavnostmi dejanskega letalskega prevoznika,⁷ drugi pa se natančneje nanaša na to, ali je zadevni dogodek okoliščina, na katero dejanski letalski prevoznik nikakor ne more vplivati. Ker pa sta v skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča ta pogoja kumulativna, ju bom preučila kot taka.

27. Poleg tega je treba poudariti, da sodna praksa glede vsebine in razmerja med prvim in drugim pogojem ni vedno dosledna. Zato bom v obravnavani zadevi preučila ta pogoja, kot jih je Sodišče poudarilo in pojasnilo v nedavni sodbi velikega senata v zadevi Airhelp.⁸

28. V teh okoliščinah je treba ugotoviti, ali nenadna smrt kopilota lahko pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.

1. Dogodek, ki ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti dejanskega letalskega prevoznika

29. Pod tem pogojem je treba ugotoviti, ali lahko vprašanja v zvezi z osebjem dejanskega letalskega prevoznika zaradi svoje narave ali izvora pomenijo dogodek, ki ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti tega letalskega prevoznika.⁹

30. Glede tega je treba spomniti, da je Sodišče v zvezi s tehničnimi težavami letala v zadevi Wallentin-Hermann¹⁰ odločilo, da je mogoče razmere pri nastanku dogodka opredeliti kot „izredne“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 le, če se nanašajo na dogodek, ki podobno kot dogodki iz uvodne izjave 14 te uredbe po svoji naravi ali vzroku ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega dejanskega letalskega prevoznika in na katerega ta dejansko ni mogel vplivati. Sodišče je odločilo, da se letalski prevozniki pri opravljanju svoje dejavnosti srečujejo s takimi težavami, saj pri delovanju zrakoplovov neizogibno nastanejo tehnične napake. Zato tehnične napake, ki se ugotovijo med vzdrževanjem zrakoplova ali ki se pojavijo, ker se tako vzdrževanje ne izvede, same po sebi ne morejo pomeniti „izrednih razmer“ iz člena 5(3) Uredbe št. 261/2004. Nasprotno pa nekateri dogodki, kot je skrita napaka, nastala pri izdelavi, ki vpliva na varnost letov, ali poškodba na zrakoplovu zaradi sabotaže ali terorističnih dejanj, morda niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega dejanskega letalskega prevoznika in ta nanje dejansko ne more vplivati.

⁴ Glej v tem smislu sodbo z dne 23. marca 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, točka 24 in navedena sodna praksa).

⁵ Glej nedavno sodbo z dne 23. marca 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, točka 23 in navedena sodna praksa).

⁶ Prav tam (točka 26 in naslednje).

⁷ Glej točko 34 spodaj.

⁸ Sodba z dne 23. marca 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, točka 40).

⁹ Glej po analogiji sodbo z dne 23. marca 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226).

¹⁰ V tem smislu glej sodbo z dne 22. decembra 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771, točke 20, 24, 25 in 26). Ugotavljam, da Sodišče pri opisu teh dogodkov ne razlikuje med prvim in drugim pogojem.

31. Pojem neločljive povezanosti je Sodišče pozneje pojasnilo v zadevi van der Lans,¹¹ v kateri je razsodilo, da okvara, ki jo povzroči predčasna odpoved nekaterih sestavnih delov letala, pomeni nepričakovan dogodek. Vendar je dodalo, da je taka okvara še vedno *neločljivo povezana* z zelo zapletenim sistemom delovanja letala, ki ga zadevni letalski prevoznik uporablja v razmerah, zlasti vremenskih, ki so pogosto težavne, celo skrajne, poleg tega pa noben del zrakoplova ni trajen. Sodišče je ugotovilo, da je ta nepričakovani dogodek v okviru dejavnosti dejanskega letalskega prevoznika neločljivo povezan z običajnim opravljanjem te dejavnosti, saj se letalski prevozniki običajno srečujejo z nepričakovanimi tehničnimi napakami.

32. Iz te sodne prakse izhaja, da so tehnične napake zrakoplova neločljivo povezane z običajnim opravljanjem dejavnosti dejanskega letalskega prevoznika, saj se ta pri običajnem opravljanju teh dejavnosti srečuje z nepričakovanimi tehničnimi napakami. V nadaljevanju bom preučila, koliko so vprašanja v zvezi s kadrovske zadevami neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti dejanskega letalskega prevoznika.

33. V zgoraj navedeni sodbi Airhelp¹² je moralo Sodišče presoditi, ali je stavka pilotov, organizirana v pravnem okviru, neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznega podjetja. Sodišče je menilo, da stavka, katere cilj je omejen na to, da se od podjetja za zračni prevoz doseže zvišanje plač pilotov, sprememba delovnega urnika posadke in večja predvidljivost delovnega časa, pomeni dogodek, ki je neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti tega podjetja, zlasti če je taka stavka organizirana v pravnem okviru. Natančneje, Sodišče se je oprlo na dejstvo, da stavka ostaja eden od mogočih izrazov pogajanj o kolektivni pogodbi in jo je zato treba razumeti kot dogodek, ki je neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega delodajalca.

34. Opozoriti je treba, da je Sodišče poudarilo, da spadajo ukrepi v zvezi z *osebjem dejanskega letalskega prevoznika* v običajno upravljanje dejavnosti tega prevoznika. Iz navedene sodbe izhaja, da Sodišče za ugotovitev prvega pogoja preuči razmerje med zadevnim področjem dejavnosti, to je kadrovske zadevami, in dejavnostmi dejanskega letalskega prevoznika.

35. Ta razlaga bi morala veljati v tej zadevi, saj so načrtovanje posadke in kadrovske zadeve ključni deli poslovanja letalskih prevoznikov. V zvezi z načrtovanjem posadke morajo družbe upoštevati letalsko zakonodajo, pogodbene pogoje in osebna pričakovanja.¹³ Načrtovanje posadke vključuje zapletene operacije, kot so oblikovanje dvojic, delovnih razporedov, sledenje in usposabljanje posadke, če omenim le nekatere, pri čemer se upoštevajo vidiki, kot je obvladovanje tveganja utrujenosti.¹⁴ Nenadna odsotnost člana posadke, kot je kopilot, bi morala biti načeloma predvidena pri načrtovanju posadke.¹⁵

¹¹ Sodba z dne 17. septembra 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, točki 41 in 42).

¹² Sodba z dne 23. marca 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, točke 28, 29 in 30).

¹³ Glej na primer Uredbo Komisije (EU) št. 1178/2011 z dne 3. novembra 2011 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalsko osebje v civilnem letalstvu v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL 2011, L 311, str. 1), v različici, ki je veljala v času dejanskega stanja v postopku v glavni stvari.

¹⁴ IATA, ICAO, IFALPA, *Fatigue Management Guide for Airline Operators*, 2015. [Na spletu]. Na voljo na <https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/>. Glej v tem smislu točki (b) in (c) pododdelka CAT.GEN.MPA.100 (Odgovornosti posadke) oddelka 1 (Zrakoplovi na motorni pogon) poddelka A (Splošne zahteve) Priloge IV k Uredbi št. 965/2012 (del CAT).

¹⁵ Glej na primer <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en>. Prav tam, točki (b) in (c) pododdelka CAT.GEN.MPA.100 (Odgovornosti posadke) oddelka 1 (Zrakoplovi na motorni pogon) poddelka A (Splošne zahteve) Priloge IV k Uredbi št. 965/2012 (del CAT).

36. V zvezi s tem poudarjam, da natančni vzrok nenadne odsotnosti kopilota ne bi smel biti pomemben za opredelitev odsotnosti kot dogodka, ki je „neločljivo povezan“ z dejavnostjo. Ker obstaja verjetnost, da se tak dogodek zgodi,¹⁶ ga je treba upoštevati pri organizaciji in upravljanju sistemov dejanskega letalskega prevoznika. *Učinek* nenadne odsotnosti kopilota, čeprav je posledica zdravstvenih razlogov, smrti ali drugih vzrokov, je torej ta, da mora zadevni dejanski letalski prevoznik odsotno osebo nadomestiti ali odpovedati let.

37. Zato menim, da je nenadna odsotnost kopilota običajen del dejavnosti dejanskega letalskega prevoznika in da je treba tak dogodek, ne glede na njegov vzrok, šteti za neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika. Ker sta pogoja kumulativna,¹⁷ drugega pogoja ne bo treba preučiti, če bo Sodišče upoštevalo mojo utemeljitev. Vendar bom zaradi celovitosti preučila tudi drugi pogoj, to je, ali je smrt kopilota dogodek, na katerega zadevni dejanski letalski prevoznik ne more vplivati.

2. Dogodek, na katerega dejanski letalski prevoznik nikakor ne more vplivati

38. V sodbi Airhelp je Sodišče preučilo štiri merila, da bi ugotovilo, ali je treba dogodek obravnavati kot okoliščino, na katero zadevni dejanski letalski prevoznik dejansko ne more vplivati. V obravnavani zadevi so pomembna le tri od teh meril, saj se je četrto posebej nanašalo na pravna vprašanja, ki izhajajo iz temeljne pravice do stavke iz člena 28 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah (v nadaljevanju: Listina), ki je bila v zadevi sporna.¹⁸

39. S temi tremi merili je Sodišče natančneje preučilo, prvič, ali je dogodek predvidljiv, drugič, ali delodajalec deloma ohrani nadzor nad tem dogodkom, in tretjič, ali je to za dejanskega letalskega prevoznika zunanji dogodek. Ta tri merila se zdijo kumulativna in so minimalna merila za opredelitev dogodka, na katerega zadevni letalski prevoznik dejansko ne more vplivati. Ta merila bom preučila v obratnem vrstnem redu, kot ga je določilo Sodišče v sodbi Airhelp, saj je logično, da je treba vprašanje, ali je dogodek za dejanskega letalskega prevoznika zunanji ali notranji, obravnavati pred vprašanjem, ali ta letalski prevoznik lahko na ta dogodek vpliva.

a) Zunanji dogodek

40. V sodbi Airhelp je Sodišče navedlo, da je treba za določitev pojma „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 dogodke, katerih izvor je „notranji“, razlikovati od dogodkov, katerih izvor je glede na dejanskega letalskega prevoznika „zunanji“.

¹⁶ Skupina Svetovne banke, Stopnja umrljivosti, odrasli, moški (na 1000 odraslih moških) – Evropska unija, 2018, na voljo na: Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) – European Union|Data (worldbank.org).

¹⁷ Glej točko 26 zgoraj.

¹⁸ Četrto od teh meril se je nanašalo na pravo ravnovesje med temeljno pravico do stavke ter temeljno svobodo gospodarske pobude in lastninsko pravico, ki sta letalskemu prevozniku zagotovljeni s členoma 16 in 17 Listine.

41. Prvič, kar se tiče zunanjih dogodkov, ti po mnenju Sodišča vključujejo trčenje letala in ptice;¹⁹ poškodbo letalske pnevmatike s tujkom, kot je prosti delec, ki leži na vzletno-pristajalni stezi;²⁰ prisotnost goriva na letališki stezi, ki je povzročila njeno zaprtje;²¹ trk višinskega krmila letala v parkiranem položaju in krila letala druge letalske družbe, ki ga je povzročil premik zadnjega;²² skrito proizvodno napako ali celo sabotažo ali teroristično dejanje.²³

42. Sodišče je sklepalo, da je skupna značilnost zunanjih dogodkov ta, da „izvirajo iz naravnega dogodka *ali* dejanja tretje osebe, kot je drug letalski prevoznik ali javni oziroma zasebni subjekt, ki sodeluje pri letalski ali letališki dejavnosti“.²⁴ Glede dogodkov, ki so posledica naravnega dogodka, je Sodišče odločilo, da zaprtje dela evropskega zračnega prostora zaradi izbruha vulkana, kot je bil izbruh vulkana Eyjafjallajökull, pomeni „izredne razmere“.²⁵ Glede dogodkov, ki so posledica dejanja tretje osebe, je Sodišče poudarilo, da lahko stavka kontrolorjev zračnega prometa ali letališkega osebja pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) navedene uredbe, če taka stavka ne spada v opravljanje dejavnosti tega prevoznika in ta tako nanjo dejansko ne more vplivati.²⁶

43. Drugič, glede notranjih dogodkov je Sodišče odločilo, da stavka, ki jo začnejo in v katero so vključeni člani osebja zadevnega podjetja za letalski prevoz, vključno s stavko, ki se začne na poziv sindikatov, saj ti ukrepajo v interesu delavcev navedenega podjetja, za to podjetje pomeni „notranji“ dogodek.²⁷ Ugotavljam, da je Sodišče v preteklosti že odločilo, da stavka brez sodelovanja sindikatov ali predstavnikov zaposlenih, ki jo je povzročila napoved prestrukturiranja podjetja, ne pomeni „izrednih razmer“.²⁸

44. V tej zadevi bi se lahko štelo, da je prevoznik odgovoren za organizacijo svojega osebja, da bi preprečil motnje zaradi bolezni ali drugih vrst nezmožnosti. Kot je bilo že navedeno, je organizacija osebja del običajnega vsakodnevnega upravljanja letalskega prevoznika.²⁹ To pomeni, da običajno tekoče poslovanje spada v kategorijo „notranjih“ dogodkov. Kadar smrt kopilota nastane zaradi delovanja (ali malomarnosti) dejanskega letalskega prevoznika, to je, kadar je smrt kopilota povezana z delom, gre torej za popolnoma notranji dogodek. Nasprotno pa smrt kopilota, ki nastopi zunaj dela, ni posledica dela. Podobno kot Komisija menim, da jo je treba obravnavati kot „naravni dogodek“ in jo zato opredeliti kot „zunanji“ dogodek.

¹⁹ Sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, točka 26).

²⁰ Sodba z dne 4. aprila 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, točka 34).

²¹ Sodba z dne 26. junija 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, točka 29).

²² Sklep z dne 14. januarja 2021, Airhelp (C-264/20, neobjavljen, EU:C:2021:26, točka 26).

²³ Sodbi z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, točka 26), in z dne 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, točka 38).

²⁴ Sodba z dne 23. marca 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, točka 41), moj poudarek.

²⁵ Sodba z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

²⁶ Glej v tem smislu sodbo z dne 4. oktobra 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), na katero se sklicuje sodba Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, točka 42).

²⁷ Sodba z dne 23. marca 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, točka 44).

²⁸ Sodba z dne 17. aprila 2018, Krüsemann in drugi (C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 in od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:2588).

²⁹ Glej točke od 34 do 36 zgoraj.

b) Delni nadzor nad zadevnim dogodkom

45. V sodbi Airhelp je Sodišče pojasnilo, da je dogodek, na katerega lahko zadevni letalski prevoznik dejansko v celoti vpliva, dogodek, pri katerem ima ta prevoznik načeloma sredstva, da se nanj pripravi in po potrebi ublaži njegove posledice, tako da delodajalec deloma ohrani nadzor nad dogodki.³⁰

46. V zvezi s tem ugotavljam, da morajo letalski prevozniki na področju komercialnega zračnega prevoza pri opravljanju svojih dejavnosti upoštevati stroge tehnične in upravne postopke. Dejanski letalski prevoznik zato načeloma ne more trditi, da nikakor ne more vplivati na svojo organizacijo in upravljanje osebja. Pravzaprav mora letalski prevoznik sprejeti vse potrebne ukrepe, da prepreči vsakršne težave, ki bi lahko vplivale na člane posadke, zlasti vse, kar bi lahko vplivalo na pilote.

47. Predvsem moram poudariti, da mora imeti pilot zdravniško spričevalo, da lahko leti. Priloga IV k Uredbi št. 1178/2011 med drugim določa, da mora imeti pilot pri izvajanju privilegijev iz licence poklicnega pilota (CPL), licence pilota v veččlanski posadki (MPL) ali licence prometnega pilota (ATPL) veljavno zdravniško spričevalo razreda 1, ki ga mora obnoviti center za letalsko medicino ali zdravnik letalske medicine.³¹ Zdravniška spričevala razreda 1 veljajo 12 mesecev.³² Poudarjam, da je namen redne zdravniške ocene letalskega osebja zagotoviti zdravstveno sposobnost pilota ali čim bolj zmanjšati tveganje zdravstvene nesposobnosti.³³

48. Kljub temu tudi redni zdravniški pregledi ne zagotavljajo, da oseba, ki jih opravi, v obdobju med pregledoma ne umre. Tudi če je letalski prevoznik vzpostavil in izvedel vse potrebne postopke, lahko nekateri dogodki – kot je nenadna in nepričakovana smrt običajno zdravega kopilota zunaj običajnega vozlišča letalskega prevoznika – pomenijo dogodek, na katerega se letalski prevoznik ne more pripraviti in ki ga ni mogoče ublažiti.

49. Menim, da mora predložitveno sodišče preveriti, ali je bil vzrok smrti kopilota dejavnik, na katerega zadevni letalski prevoznik lahko vpliva. V zvezi s tem bi moralo predložitveno sodišče presoditi, ali je dejanski letalski prevoznik upošteval varnostne postopke in zahteve glede zdravja zadevnega kopilota, ali so bili obvezni zdravniški pregledi opravljeni pravilno in ali med rednimi pregledi ni bilo ničesar, kar bi kazalo, da zdravstveno stanje zadevnega kopilota ni bilo dovolj dobro za opravljanje njegovih dolžnosti. Če bodo ti trije elementi potrjeni, je po mojem mnenju mogoče sklepati, da je v obravnavani zadevi smrt kopilota okoliščina, na katero dejanski letalski prevoznik nikakor ni mogel vplivati.

³⁰ Sodba z dne 23. marca 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, točka 35).

³¹ Prav tam, točki MED.A.030 „Zdravniška spričevala“, (c)(4) in MED.A.040 „Izdaja, podaljšanje veljavnosti in obnova zdravniških spričeval“, (c)(1) oddelka 2, „Zahteve za zdravniška spričevala“, poddela A, „Splošne zahteve“, Priloge IV (del MED), v različici, ki je veljala v času dejanskega stanja v postopku v glavni stvari.

³² Prav tam, točka MED.A.045 „Veljavnost, podaljšanje veljavnosti in obnova zdravniških spričeval“ (a)(1) in (2) oddelka 2, „Zahteve za zdravniška spričevala“, poddela A, „Splošne zahteve“, Priloge IV (del MED). Za pilote, ki izvajajo potniške lete v komercialnem zračnem prometu z zrakoplovi z enim pilotom in so dopolnili 40 let, ter za pilote, starejše od 60 let, je zdravniško spričevalo razreda 1 veljavno šest mesecev in se lahko obnovi po dodatnih zdravniških pregledih ali ocenah letalskega osebja.

³³ V zvezi z odgovornostmi operatorja in zahtevami glede osebja glej točki ORO.GEN.110, „Odgovornosti operatorja“, (e) in (g), oddelka 1 „Splošno“, ter ORO.GEN.210, „Zahteve glede osebja“, (c) in (e), oddelka 2, „Upravljanje“, poddela GEN „Splošne zahteve“ Priloge III „del ORO“ k Uredbi št. 965/2012.

c) *Predvidljivost zadevnega dogodka*

50. Sodišče v sodbi Airhelp ugotavlja, da stavka za delavce pomeni pravico, zagotovljeno s členom 28 Listine, in da je treba dejstvo, da ti uveljavljajo to pravico in posledično začnejo stankati, šteti za predvidljivo za vsakega delodajalca, zlasti če je taka stavka napovedana.³⁴

51. S tem Sodišče uporabi klasično slovarsko opredelitev, da je predvidljiv tisti dogodek ali položaj, ki je lahko znan ali ga je mogoče predvideti, preden se zgodi.³⁵ Vendar je mogoče izraz „predvidljiv“ opredeliti tudi kot „tak, ki ga je mogoče *upravičeno* pričakovati“.³⁶ Izraz „upravičen“ vključuje preverjanje verjetnosti. Sodišče mora torej ugotoviti, kako verjetno je bilo, da bi letalski prevoznik predvidel posledice zadevnih dogodkov. V bistvu gre za ugotavljanje za vsak primer posebej, pri čemer je treba ugotoviti okoliščine nastanka dogodka, kar zahteva preučitev abstraktnih statističnih podatkov in posebno preučitev zadevne osebe.

52. V tej zadevi je treba ugotoviti, da mora nacionalno sodišče ob upoštevanju statističnih podatkov, ki so mu na voljo, ugotoviti, ali je smrt moškega v zgodnjih štiridesetih letih verjeten dogodek. V zvezi s tem je treba upoštevati, da se pogostost zdravniških pregledov letalskega osebja s starostjo povečuje. Obdobje veljavnosti zdravniških spričeval razreda 1 se na primer za imetnike licenc, ki so dopolnili 60 let, skrajša na šest mesecev. Ta spričevala se lahko obnovijo le po opravljenih zdravniških pregledih ali ocenah letalskega osebja.³⁷ Iz te zahteve je mogoče sklepati, da se tveganja za zdrave pilotov s starostjo povečujejo.

53. Kar zadeva posebne podatke o zadevnem kopilotu, predlog za sprejetje predhodne odločbe ne vsebuje nobenih podrobnosti o vzroku njegove smrti. V vprašanju za predhodno odločanje je navedeno, da je v celoti opravil obvezne redne zdravniške preglede. Navedeno je tudi, da je nenadna smrt očeta v zgodnjih štiridesetih letih posadko močno pretresla.

54. Glede tega ugotavljam, da v obravnavanih okoliščinah zgoraj navedena zdravniška spričevala razreda 1 veljajo dvanajst mesecev³⁸ in da mora imetnik spričevala po izteku veljavnosti zaprositi za njegovo obnovo. Čeprav je torej mogoče domnevati, da je v obravnavanem primeru zadevni kopilot opravil obvezne zdravniške preglede in je bil v dobrem zdravstvenem stanju, mora predložitveno sodišče ugotoviti dejansko stanje.

55. Zdi se, da je v tem primeru smrt kopilota dogodek, za katerega je bila verjetnost, da se bo zgodil, majhna, zato ga je treba v teh okoliščinah obravnavati kot nepredvidljivega za letalskega prevoznika.

3. *Vmesni sklep*

56. Na podlagi navedenega predlagam, da Sodišče odgovori, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da odpoved leta z letališča, kjer zadevni dejanski letalski prevoznik nima baze, zaradi nenadne smrti kopilota, ki je obvezne redne zdravniške preglede opravil brez omejitev, ne spada med „izredne razmere“ v smislu te določbe.

³⁴ Sodba z dne 23. marca 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, točka 32).

³⁵ Glej na primer spletni slovar Cambridge Dictionary, opredelitev je na voljo na: <https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable>.

³⁶ Glej spletni slovar Merriam-Webster, <https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable>, moj poudarek.

³⁷ Glej opombo 32 zgoraj. Podobno morajo imetniki licenc, ki izvajajo potniške lete v komercialnem zračnem prometu z enopilotskimi letali in so dopolnili starost 40 let, zdravniška spričevala razreda 1 obnoviti vsakih šest mesecev.

³⁸ Glej točko 47 zgoraj.

57. Če bi Sodišče kljub temu ugotovilo, da smrt kopilota pomeni izredne razmere, mora preučiti pojem ustreznih ukrepov, ki jih mora sprejeti letalski prevoznik.

C. Pojem ustreznih ukrepov v skladu s sodno prakso

58. Da bi bil letalski prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine, mora dokazati, da je sprejel vse ustrezne ukrepe, ki so se od njega zahtevali. V sodbi *Germanwings*³⁹ je Sodišče odločilo, da je naloga dejanskega letalskega prevoznika, da uporabi osebje ter materialna in finančna sredstva, ki so mu na voljo. V sodbi *Wallentin-Hermann*⁴⁰ je razsodilo, da dejstvo, da je dejanski letalski prevoznik upošteval minimalna pravila za vzdrževanje zrakoplova, ne zadostuje za ugotovitev, da je sprejel vse ustrezne ukrepe.

59. Vendar je Sodišče v sodbi *Eglitis in Ratnieks*⁴¹ menilo, da od dejanskega letalskega prevoznika ni mogoče zahtevati, da na splošno in ne glede na okoliščine načrtuje najmanjšo časovno rezervo, ki bi se brez razlikovanja uporabljala v vseh primerih, ko nastopijo izredne razmere. Obseg zahtevane časovne rezerve ne bi smel povzročiti nevzdržne žrtve prevoznika glede na njegove poslovne zmogljivosti.

60. Poleg tega je Sodišče v sodbi *Pešková in Peška*⁴² navedlo, da dejanski letalski prevoznik ni odgovoren za neizpolnjevanje obveznosti drugih subjektov, kot so kontrolorji zračnega prometa, da sprejmejo preventivne ukrepe v okviru svojih pristojnosti. V sodbi *Moens*⁴³ je prav tako odločilo, da je prisotnost goriva na stezi letališča, ki je povzročila njeno zaprtje, okoliščina, ki se ji ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

61. Nazadnje, v sodbi *Transportes Aéreos Portugueses*⁴⁴ je Sodišče v zvezi s pristankom in prekinitvijo leta zaradi motečega vedenja potnika končno podalo najjasnejšo opredelitev obrambe na podlagi „ustreznih ukrepov“. Navedlo je, da se ustrezni ukrepi načeloma ne smejo omejiti na to, da se zadevnim potnikom ponudi sprememba poti do njihovega končnega namembnega kraja z naslednjim letom, ki ga izvaja ta letalski prevoznik in ki na cilj prispe dan po prvotno predvidenem dnevu prihoda. V okviru skrbnosti, ki se zahteva od tega letalskega prevoznika, da se mu dovoli oprostitev obveznosti plačila odškodnine, mora navedeni prevoznik namreč uporabiti vsa sredstva, ki jih ima na voljo, za zagotovitev spremembe poti, ki je ustrezna, zadovoljiva in izvedena takoj, ko je mogoče, med katera spada iskanje drugih neposrednih ali posrednih letov, ki jih morda izvajajo drugi letalski prevozniki iz iste letalske zveze ali tudi ne in ki prispejo prej kot naslednji let zadevnega letalskega prevoznika. Vendar mora nacionalno sodišče presoditi, ali bi lahko taka sprememba poti glede na zmogljivosti letalskega prevoznika v zadevnem času pomenila nevzdržno žrtev.

³⁹ Sodba z dne 4. aprila 2019 (C-501/17, EU:C:2019:288).

⁴⁰ Sodba z dne 22. decembra 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

⁴¹ Sodba z dne 12. maja 2011 (C-294/10, EU:C:2011:303, točki 31 in 35) in podobno sklepni predlogi generalnega pravobranilca E. Tancheva v zadevi *Moens* (C-159/18, EU:C:2018:1040, točka 33).

⁴² Sodba z dne 4. maja 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, točki 43 in 44).

⁴³ Sodba z dne 26. junija 2019 (C-159/18, EU:C:2019:535).

⁴⁴ Sodba z dne 11. junija 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460, točke 58, 59 in 61).

62. Poudariti moram, da bi smrt kopilota ne glede na posebne okoliščine, v katerih se je zgodila, vsekakor pripeljala do odpovedi leta, če nadomestni pilot ne bi bil na voljo. Kot je navedeno zgoraj, Uredba št. 965/2012 namreč določa, da mora dejanski letalski prevoznik za tip letal, ki se uporabljajo na takih letih, zagotoviti posadko, v kateri sta najmanj dva pilota. To pomeni, da vodja zrakoplova ne bi bil pooblaščen, da povratni let izvede sam, brez kopilota.⁴⁵

63. Poleg tega, kot je pojasnila Komisija,⁴⁶ določbe o varnosti v letalstvu ne omogočajo, da bi naloge nadomestnega pilota opravljal kateri koli pilot. Nadomestni pilot mora biti v celoti kvalificiran ter imeti zadostno usposabljanje in izkušnje v zvezi z zadevnim letalom in progo. To pomeni, da ni dovolj, da dejanski letalski prevozniki, ki opravljajo prevoze z različnimi letali, v vsakem namembnem kraju dajo na voljo dodatno posadko, in da mora biti rezervna posadka na voljo za vse vrste letal, ki se uporabljajo, in za vse proge v vsakem namembnem kraju, v katerega leti ta letalski prevoznik. Zaradi take obveznosti bi nastali nesorazmerni stroški in se ne zdi smiselna, če bi Sodišče ugotovilo, da gre za izredne razmere.

64. Da bi bil letalski prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine, mora torej dokazati, da je sprejel vse sorazmerne in ustrezne ukrepe, ki so se od njega zahtevali.

IV. Sklepna ugotovitev

65. Na podlagi zgoraj navedene analize predlagam, da Sodišče na vprašanje, ki ga je predložilo Landgericht Stuttgart (deželno sodišče v Stuttgartu, Nemčija) odgovori:

Člen 5(3) 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

je treba razlagati tako, da

odpoved leta z letališča, kjer zadevni dejanski letalski prevoznik nima baze, zaradi nenadne smrti kopilota, ki je obvezne redne zdravniške preglede opravil brez omejitev, ne spada med „izredne razmere“ v smislu te določbe.

⁴⁵ Ta uredba vsebuje tudi navedbe o pomenu dobrega duševnega stanja drugih članov posadke. Zdi se, da se v obravnavani zadevi člani posadke takoj po potencialno pretresljivi novici o smrti sodelavca niso počutili sposobne opraviti leta.

⁴⁶ Točka 31 stališč Komisije.