Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
EVGENIJA TANCHEVA
od 12. travnja 2018.[1]

Spojeni predmeti C-195/17, C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 do C-286/17 i C-290/17 do C-292/17

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia i Gabriel Neufeldt, kojih oboje pravno zastupaju njihovi roditelji Sandra i Thomas Neufeldt (C-197/17)
Ivan Wallmann (C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (C-199/17)
Susanne de Winder (C-200/17)
Holger i Nicole Schlosser (C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (C-202/17)
Eberhard Schmeer (C-203/17)
Brigitte Wittmann (C-226/17)
Reinhard Wittmann (C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (C-278/17)
Thomas Kiehl (C-279/17)
Ralph Eßer (C-280/17)
Thomas Schmidt (C-281/17)
Werner Ansorge (C-282/17)
Herbert Blesgen (C-283/17)
Simone Künnecke
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (C-284/17)
Marta Gentile

1 Izvorni jezik: engleski

Marcel Gentile (C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (C-291/17)
protiv
TUIfly GmbH
(24 zahtjeva za prethodnu odluku koja je uputio Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru, Njemačka))
i
EUflight.de GmbH (C-292/17)
protiv
TUIfly GmbH

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Amtsgericht Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu, Njemačka))

„Zahtjev za prethodnu odluku — Zračni prijevoz — Uredba (EZ) br. 261/2004 — Članak 5. stavak 3. — Odšteta putnicima u slučaju uskraćivanja ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta —Pojam „izvanredne okolnosti" — Izostanak značajnog dijela zrakoplovnog osoblja zbog takozvanog „divljeg štrajka" pod krinkom bolovanja — Uzročnost — Mogućnost izbjegavanja"

I. Uvod

1. Je li takozvani „divlji štrajk"[2] pod krinkom bolovanja „izvanredna okolnost" prema članku 5. stavku 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004,[3] tako da zračni prijevoznik ne mora platiti odštetu putnicima kojima je let zbog toga kasnio i kojima je let otkazan?

2. To je u biti ključno pitanje koje Sud mora razmotriti u okviru ovih spojenih zahtjeva za prethodnu odluku koje su uputili Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru) i Amtsgericht Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu) pred kojima je više putnika pokrenulo postupak radi dobivanja odštete u skladu s Uredbom br. 261/2004 nakon što su njihovi letovi otkazani ili je došlo do dužeg kašnjenja jer je neuobičajeno velik postotak zrakoplovnog osoblja zračnog prijevoznika bio na bolovanju.

3. Ovaj predmet stoga omogućava Sudu da razvije svoju sudsku praksu o tumačenju Uredbe br. 261/2004 za koju treba podsjetiti da ima stvarni utjecaj na živote građana Europske unije i na sve osobe koje putuju u njezinim granicama.

2 Na internetskoj stranici http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html, „*grève sauvage*" definiran je kao *grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat*. Na internetskoj stranici https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike, *Cambridge dictionary* definira nezakoniti štrajk kao „iznenadni štrajk (= odbijanje rada u znak protesta) bez upozorenja od strane radnika i često bez službene potpore sindikata." Za raspravu o nezakonitim štrajkovima u pravu EU-a, vidjeti na primjer Alan Bogg, „*Viking and Laval*: T*he International Labour Law Perspective*" u Mark R. Freeland i Jeremias Prassl, *Viking, Laval and Beyond* (2014., Hart Publishing), str. 41.-74.

3 Uredba (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 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21.)

II. Pravni okvir

4. Uvodne izjave 1., 2., 14. i 15. Uredbe br. 261/2004 glase:

„(1) Aktivnost Zajednice u području zračnog prijevoza usmjerena je, pored ostalih stvari, na osiguravanje visoke razine zaštite putnika. Uz to, u potpunosti bi trebalo voditi računa o obvezama zaštite potrošača općenito.

(2) Uskraćivanje ukrcaja i otkazivanje ili kašnjenje leta uzrokuju ozbiljne probleme i neugodnosti putnicima.

…

(14) U skladu s Montrealskom konvencijom, obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale bi biti ograničene ili u potpunosti isključene, u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih [razumnih mjera]. Takve se okolnosti mogu posebno pojaviti u slučajevima političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje predmetnog leta, sigurnosnih rizika, neočekivanih nedostataka po pitanju sigurnosti leta i štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika.

(15) Smatrat će se da postoje izvanredne okolnosti onda kad je utjecaj odluke, koju je donijela uprava zračnog prometa, u vezi s određenim zrakoplovom određenog dana dove[o] do dugog kašnjenja leta, kašnjenja leta preko noći, ili do otkazivanja jednog ili više letova tim zrakoplovom, iako su sve odgovarajuće [razumne] mjere poduzete od strane dotičnog zračnog prijevoznika kako bi se izbjeglo kašnjenje ili otkazivanje letova.”

5. Članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 propisuje:

„Stvarni zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu u skladu s člankom 7., 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.”

III. Činjenice u glavnom postupku i prethodna pitanja

A. Zahtjev za prethodnu odluku Amtsgerichta Hannover

6. Tužitelji u 24 postupka pred Amtsgerichtom Hannover (Općinski sud u Hannoveru) rezervirali su letove putem kompanije TUIfly GmbH (u daljnjem tekstu: TUIfly) koja je zračni prijevoznik sa sjedištem u Hannoveru, Njemačka. Tužitelji traže naknadu štete od društva TUIfly u skladu s člankom 7. Uredbe br. 261/2004[4] jer su njihovi letovi otkazani ili je došlo do dužeg kašnjenja između 3. i 8. listopada 2016.

7. Predmetna otkazivanja letova ili kašnjenja uzrokovana su događajem koji je nastupio početkom listopada 2016. kad je znatan broj zrakoplovnog osoblja društva TUIfly iznenada obavijestio o tomu da je bolestan, što je dovelo do toga da se moralo otkazati ukupno više od 100 letova a znatan broj ih je duže kasnio.

8. Do tog vala bolovanja došlo je nakon što je uprava društva TUIfly 30. rujna 2016. obavijestila svoje zaposlenike o mogućim planovima restrukturiranja koji su naišli na znatan otpor.

4 U vezi s iznosima odštete za slučajeve otkazivanja ili kašnjenja leta vidjeti t. 38. ovog mišljenja.

9. Prema zahtjevu za prethodnu odluku, postotak bolovanja osoblja društva TUIfly obično iznosi otprilike 10 % njegove radne snage, uključujući osoblje pilotske kabine i kabinsko osoblje. Međutim, nakon što je uprava društva TUIfly 30. rujna 2016. objavila mjere restrukturiranja, postotak bolovanja osoblja društva TUIfly je naglo porastao, osobito u razdoblju između 3. i 9. listopada 2016., s time da je dosegnuo vrhunac 7. listopada 2016. kada je 89 % osoblja pilotske kabine i 62 % kabinskog osoblja bilo odsutno zbog bolesti.

10. Stoga je društvo TUIfly 3. listopada 2016. potpuno odustalo od svojeg originalnog plana letenja i sastavilo novi. TUIfly je također osigurao *charter* letove kod drugih zračnih prijevoznika te pozvao natrag na posao radnike koji su se nalazili na odmoru.

11. Zbog nedostatka osoblja, 3. listopada 2016. došlo je do dužeg kašnjenja 24 leta. 4. listopada 2016. došlo je do dužeg kašnjenja 29 letova, a 7 letova je otkazano. Od 5. listopada 2016. nadalje, otkazan je velik broj letova. Društvo TUIfly je 7. i 8. listopada 2016. otkazalo sve letove iz Njemačke na njihova odredišta zbog pretpostavke da se više ne može zajamčiti povratni prijevoz putnika na kraju njihovog putovanja.

12. Uprava društva TUIfly je 7. listopada 2016. obavijestila svoje zaposlenike da je postignut sporazum s predstavnicima zaposlenika u vez s planovima za restrukturiranje. Nakon toga se postotak bolovanja njegovog zrakoplovnog osoblja spustio na normalnu razinu.

13. Društvo TUIfly u glavnom postupku tvrdi da nije obvezno platiti naknadu štete tužiteljima jer su predmetna otkazivanja ili kašnjenja letova uzrokovana „izvanrednim okolnostima" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004. Tužitelji smatraju da TUIfly nije oslobođen obveze da im isplati naknadu štete jer predmetni događaji nisu bili izvanredne okolnosti i moglo ih se izbjeći da su poduzete sve razumne mjere.

14. U tim okolnostima je Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru) odlučio prekinuti 24 postupka i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„1. Je li izostanak zbog korištenja bolovanja značajnog dijela osoblja potrebnog za izvođenje letova stvarnog zračnog prijevoznika izvanredna okolnost u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004? U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje: koliki mora biti postotak izostanka da bi se priznala takva izvanredna okolnost?

2. U slučaju niječnog odgovora na prvo pitanje: je li spontani izostanak značajnog dijela osoblja potrebnog za izvođenje letova stvarnog zračnog prijevoznika, zbog prekida rada koji nije u skladu s propisima radnog prava ili kolektivnim ugovorima („divlji štrajk") izvanredna okolnost u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004? U slučaju potvrdnog odgovora na drugo pitanje: koliki mora biti postotak izostanka da bi se priznala takva izvanredna okolnost?

3. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo ili drugo pitanje: mora li sama izvanredna okolnost postojati u trenutku otkazivanja leta ili stvarni zračni prijevoznik može na temelju poslovnih razloga izraditi novi raspored letenja?

4. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo ili drugo pitanje: odnosi li se pojam mogućnosti izbjegavanja na izvanrednu okolnost ili na posljedice nastanka izvanredne okolnosti?"

B. Zahtjev za prethodnu odluku Amtsgerichta Düsseldorf

15. U glavnom postupku pred Amtsgerichtom Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu) tužitelj je podnio tužbu protiv društva TUIfly i traži naknadu štete u skladu s člankom 7. Uredbe br. 261/2004. U zahtjevu za prethodnu odluku navedeno je da tužitelj EUflight.de tuži u ime putnika koji mu je prenio svoje pravo na naknadu u skladu s tom uredbom na temelju leta otkazanog 7. listopada 2016.

16. Prema zahtjevu za prethodnu odluku, Amtsgericht Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu) smatra da je iznenadno bolovanje znatnog broja osoblja, bez obzira može li se pripisati valu stvarne bolesti ili takozvanom „divljem štrajku", „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004. Međutim, sud koji je uputio zahtjev sumnja u postojanje dostatne uzročne veze između tih izvanrednih okolnosti i otkazivanja predmetnog leta jer je ono izvršeno u kontekstu općeg reorganiziranja od strane društva TUIfly njegovog plan letenja počevši od 2. listopada 2016. Sud koji je uputio zahtjev osobito naglašava da će društvo TUIfly, s obzirom na to da ono ne navodi konkretno osoblje koje je bio namijenjeno za predmetni let, biti izuzeto od plaćanja bilo kakve naknade štete zbog izvanrednih okolnosti samo ako se uzročna veza između tih okolnosti i otkazivanja leta široko protumači.

17. U tim okolnostima je Amtsgericht Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu, Njemačka) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„Je li do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 ako te okolnosti (u predmetnom slučaju „divlji štrajk" ili „val bolesti") samo neizravno utječu na predmetni let, jer je zračni prijevoznik zbog tih okolnosti morao reorganizirati cjelokupni raspored letova, a taj novi raspored uključuje otkazivanje predmetnog leta? Može li se zračni prijevoznik osloboditi plaćanja naknade štete na temelju članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 i onda kada je predmetni let bilo moguće izvesti bez reorganizacije, s obzirom na to da bi posada dodijeljena tom letu bila na raspolaganju da nije bila dodijeljena drugim letovima u okviru reorganizacije?

IV. Postupak pred Sudom

18. U skladu s člankom 54. Poslovnika Suda, 24 zahtjeva za prethodnu odluku Amtsgerichta Hannover (Općinski sud u Hannoveru) i jedan zahtjev za prethodnu odluku Amtsgerichta Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu) spojeni su u svrhu usmenog i pisanog dijela postupka i radi donošenja presude. [5]

19. Zastupnici tužitelja u devet spojenih predmeta [6], TUIfly, njemačka vlada, poljska vlada i Komisija podnijeli su pisana očitovanja Sudu.

20. Zastupnici tužitelja u 11 spojenih predmeta [7], TUIfly, francuska vlada, njemačka vlada i Komisija sudjelovali su na raspravi održanoj 25. siječnja 2018.

5 Napominjem da je izvorno bilo 28 zahtjeva za prethodnu odluku koje je podnio Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru), ali su 3 zahtjeva u predmetima C-196/17, C-276/17 i C-277/17 povučena, pa je stoga ostalo 25 slučajeva. Također napominjem da su postupci u vezi s 19 zahtjeva za prethodnu odluku u predmetima C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17 do C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 i C-429/17 koje je podnio Amtsgericht [Hannover] (Općinski sud u Hannoveru) – od kojih je jedan (C-352/17) povučen – prekinuti u skladu s člankom 55. Poslovnika suda do donošenja presude u ovim predmetima.

6 Predmeti C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 i C-292/17

7 Predmeti C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 i C-292/17. Dakle, zastupnici stranaka koji su podnijeli pisana očitovanja Sudu također su sudjelovali na raspravi, osim onih u predmetima C-280/17 i C-284/17. Zastupnici tužitelja u predmetima C-226/17, C-228/17, C-282/17 i C-283/17 su se samo usmeno očitovali pred Sudom.

V. Analiza

21. Moja analiza podijeljena je u tri osnovna dijela. Kao prvo, uvodno ću razmotriti pitanja upućena Sudu. Kao drugo, razmotrit ću određena uvodna pitanja o dopuštenosti koja je postavilo društvo TUIfly. Kao treće, razmotrit ću meritum četiri postavljena pitanja, prije čega ću izložiti pregled sudske prakse Suda u vezi s člankom 5. stavkom 3. Uredbe br. 261/2014 na kojem se temelji ocjena koja slijedi.

A. Uvodna napomena

22. Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru) putem svoja četiri pitanja u biti pita je li takozvani „divlji štrajk" pod krinkom bolovanja koji je izravno ili neizravno uzrokovao otkazivanje leta ili duže kašnjenje leta „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, čime se zračni prijevoznik oslobađa svoje obveze plaćanja naknade štete putnicima u glavnom predmetu.

23. U članku 5. stavku 3. Uredbe br. 261/2004 određuje se da zračni prijevoznik nije dužan platiti naknadu štete u skladu s člankom 7. te uredbe, „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".

24. Stoga je u članku 5. stavku 3. Uredbe br. 261/2004 navedeno da zračni prijevoznik mora dokazati tri glavna elementa da bi se mogao koristiti u njemu propisanim oslobođenjem: 1. mora se dokazati postojanje „izvanrednih okolnosti"; 2. do otkazivanja leta ili dužeg kašnjenja leta mora doći „zbog" izvanrednih okolnosti; 3. izvanredne okolnosti „se nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete". [8]

25. Četiri pitanja koja je postavio Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru) odnose se na sva tri navedena uvjeta. Prvo i drugo pitanje odnose se na prvi od tih uvjeta, odnosno na pitanje može li se val bolovanja ili takozvani „divlji štrajk" kvalificirati kao „izvanredna okolnost". Treće pitanje odnosi se na drugi uvjet u vezi s uzročnosti, odnosno je li dovoljno to da su izvanredne okolnosti samo neizravni uzrok otkazivanja leta ili dužeg kašnjenja leta zbog toga što je društvo TUIfly reorganiziralo plan letenja. Četvrto pitanje odnosi se na treći uvjet u vezi s time jesu li se same izvanredne okolnosti ili njihove posljedice mogle „izbjeći".

26. Jedino pitanje koje je postavio Amtsgericht Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu) odnosi se na to je li, pod pretpostavkom da se val bolesti ili takozvani „divlji štrajk" može kvalificirati kao „izvanredne okolnosti", otkazivanje leta i dalje uzrokovano izvanrednim okolnostima kada one samo neizravno utječu na predmetni let, budući da je posada za taj let stvarno bila na raspolaganju i da bi došlo do tog leta da nije bilo općeg reorganiziranja koje je provelo društvo TUIfly, pri čemu je tu posadu dodijelilo drugim letovima zbog tih izvanrednih okolnosti.

27. Dakle, pitanje koje je uputio Amtsgericht Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu) vrlo je slično trećem pitanju koje je uputio Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru). Stoga ću ih ispitati zajedno u mojoj analizi u nastavku.

B. Dopuštenost

28. Društvo TUIfly navodi da je zahtjev koji je uputio Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru) djelomično nedopušten. Smatra da prvo i drugo pitanje nadilaze granice predmeta glavnog postupka jer ta pitanja podrazumijevaju visoki postotak bolovanja cjelokupnog osoblja zračnog prijevoznika, dok se glavni postupak odnosi na visoki postotak bolovanja samo među zrakoplovnim

8 Vidjeti na primjer mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, t. 31.

osobljem, odnosno pilotima, stjuardesama i stjuardima. Također tvrdi da se prvo i drugo pitanje, kojima se želi utvrditi koliko visok postotak izostanka mora biti da bi postojala izvanredna okolnost, odnose na utvrđivanje činjenica koje je na nacionalnom sudu, a ne ovom Sudu. Štoviše, društvo TUIfly tvrdi da treće pitanje nije ni na koji način povezano s predmetom spora u glavnom postupku jer to društvo nije izradilo novi plan letenja „na temelju poslovnih razloga”, i da je to pitanje u svakom slučaju previše apstraktno.

29. Također napominjem da, iako njemačka vlada nije istaknula prigovor nedopuštenosti u vezi sa zahtjevom koji je podnio Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru), ona ipak smatra da odgovor na prvo pitanje koje je uputio Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru) nije odlučujuć za rješavanje spora u glavnom predmetu, s obzirom na to da se zrakoplovno osoblje društva TUIfly nije masovno razboljelo, već je bila riječ o takozvanom „divljem štrajku”.

30. Smatram da su pitanja koja je uputio Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru) dopuštena.

31. Prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, pitanja o tumačenju prava Unije koja uputi nacionalni sud unutar pravnog i činjeničnog okvira koji utvrđuje pod vlastitom odgovornošću i čiju točnost Sud nije dužan provjeravati uživaju presumpciju relevantnosti. Sud može odbiti odlučivati o zahtjevu za prethodnu odluku koji je uputio nacionalni sud samo ako je očito da zatraženo tumačenje prava Unije nema nikakve veze s činjeničnim stanjem ili predmetom spora u glavnom postupku, ako je problem hipotetski ili ako Sud ne raspolaže činjeničnim i pravnim elementima potrebnima da bi se mogao dati koristan odgovor na upućena pitanja. [9]

32. Usto, presumpciju relevantnosti ne može pobiti jednostavna činjenica da jedna od stranaka u glavnom postupku osporava određene činjenice o kojima ovisi određivanje predmeta tog postupka. [10]

33. U ovom predmetu, iz zahtjeva za prethodnu odluku te iz konteksta prvog i drugog pitanja kako ih je sastavio sud koji je uputio zahtjev, jasno je da se ta pitanja odnose na zrakoplovno osoblje društva TUIfly. Nije sporno to da su se zainteresirane osobe u smislu članka 23. Statuta uistinu mogle očitovati o ovim pitanjima.

34. Štoviše, nije očito da se postavljena pitanja ne odnose na stvarne činjenice iz glavnog postupka ili njegovu svrhu. Također, ništa u zahtjevu za prethodnu odluku ne upućuje na to da se pitanja odnose isključivo na hipotetski problem.

35. Stoga ne postoji dovoljno razloga za obaranje presumpcije relevantnosti koju imaju prethodna pitanja koja je uputio Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru).

9 Vidjeti npr. presudu od 14. prosinca 2017., Avon Cosmetics, C-305/16, EU:C:2017:970, t. 59. i navedenu sudsku praksu.

10 Vidjeti npr. presudu od 22. rujna 2016., Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, t. 34 i navedenu sudsku praksu.

C. Meritum

1. Pregled sudske prakse Suda u vezi s člankom 5. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004

36. Iz ustaljene sudske prakse Suda proizlazi da treba usko tumačiti iznimke od odredbi kojima se dodjeljuju prava putnicima zrakoplova.[11] Međutim, u sudskoj praksi se također priznalo to da je donošenjem Uredbe br. 261/2004 zakonodavac Unije želio uspostaviti ravnotežu između interesa putnika zrakoplova i zračnih prijevoznika.[12] S obzirom na to, iznimka od obveze zračnih prijevoznika da plate naknadu štete za otkazivanje i znatno kašnjenje leta u slučaju „izvanrednih okolnosti', pojma koji nije definiran u Uredbi br. 261/2004, Sud je protumačio na sljedeći način.

37. Sud je odbacio argumente u prilog tomu da se članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba prije svega tumačiti u vezi s pretjeranim financijskim teretom za zračne prijevoznike, ističući to da sudska praksa pokazuje da važnost cilja zaštite potrošača, koji uključuje zaštitu putnika zrakoplova, može opravdati čak i značajne negativne ekonomske posljedice za određene gospodarske subjekte.[13]

38. Sud je naveo da se visina naknade štete, određena u iznosu od 250, 400 i 600 eura ovisno o dužini predmetnih letova, može smanjiti za još 50 % u skladu s člankom 7. stavkom 2. točkom (c) Uredbe br. 261/2004, kada je zakašnjenje – kada je riječ o letu koji ne spada pod točke (a) ili (b) članka 7. stavka 2. – kraće od četiri sata,[14] i kada se oslobađanjem od obveza plaćanja u skladu s Uredbom br. 261/2004 ne povređuju prava zračnih prijevoznika da traže naknadu štete od bilo koje osobe koja je uzrokovala kašnjenje leta, uključujući od treće strane, u skladu s člankom 13. te uredbe. Takvom naknadom štete stoga se može ublažiti odnosno eliminirati financijski teret koji snose zračni prijevoznici zbog tih obveza.

39. Sud je zaključio da se ne čini nerazumnim ni to da te obveze na prvom mjestu snose, bez utjecaja na gore navedeno pravo na naknadu štete, zračni prijevoznici s kojima putnici o kojima je riječ imaju ugovor o prijevozu koji im daje pravo na let koji se ne otkazuje niti kasni.[15]

40. Sud je u svojem tumačenju detaljnije precizirao sadržaj pravila iz članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004. Sud je naveo da se prema uvodnoj izjavi 14. Uredbe br. 261/2004 takve okolnosti mogu posebno pojaviti u slučajevima političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje predmetnog leta, sigurnosnih rizika, neočekivanih nedostataka po pitanju sigurnosti leta i štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika.[16] Sud je na temelju toga zaključio da se događaji mogu klasificirati kao izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 kada po svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole.[17] S obzirom na to, Sud je zaključio da sudar zrakoplova i ptice, te njime prouzročena eventualna šteta, nisu bitno povezani sa sustavom funkcioniranja zrakoplova, i po svojoj naravi ili uzroku nisu dio redovnog obavljanja

11 Presuda od 4. listopada 2012., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, t. 38. Vidjeti, također, mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:416, t. 48., u kojem nezavisna odvjetnica ističe to da je Sud u presudi od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, t. 48., jasno utvrdio to da je „zaštita putnika" „izravni cilj Uredbe br. 261/2004".

12 Presuda od 23. listopada 2012., Nelson, C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 39.

13 *Ibid*., t. 81. i navedena sudska praksa

14 *Ibid*., t. 78.

15 *Ibid*., t. 80. i navedena sudska praksa

16 Presuda od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 21. i navedena sudska praksa

17 *Ibid*., t. 22. i navedena sudska praksa

djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika. Taj događaj je izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika.[18] Sud je pri donošenju tog zaključka utvrdio da se „podrazumijeva da se zračne prijevoznike ne potiče na to da se suzdrže od poduzimanja mjera koje su potrebne nakon takvog incidenta, davanjem prednosti zadržavanju točnosti svojih letova nad ciljem njihove sigurnost".[19]

41. S obzirom na to Sud je zaključio da, u okviru djelatnosti zračnog prijevoznika kvar koji je uzrokovan preranim kvarenjem pojedinih dijelova zrakoplova predstavlja nepredvidiv događaj, ali je bitno povezan s vrlo složenim sustavom funkcioniranja zrakoplova, na način da je taj nepredvidivi događaj dio redovitog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoza jer se zračni prijevoznici redovito susreću s takvom vrstom nepredvidljivih tehničkih problema. Nadalje, prevencija takvog kvara nije izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika.[20]

42. Naposljetku, Sud je naveo da „skriveni proizvodni nedostatak koji utječe na sigurnost leta" može proizlaziti iz događaja koji nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika i koji *su* izvan njegove stvarne kontrole,[21] i da se isto primjenjuje na štetu na zrakoplovima prouzročenu činom sabotaže ili terorističkim aktom.[22] Sud je također presudio da je zatvaranje Europskog zračnog prostora zbog erupcije vulkana „izvanredna okolnost".[23]

43. Povrh toga, u sudskoj praksi Suda je utvrđeno to da je zakonodavac Unije namjeravao da se iznimka od obveze plaćanja naknade štete putnicima u slučaju otkazivanja leta primjenjuje ne u vezi sa svim izvanrednim okolnostima, već samo onim izvanrednim okolnostima koje se *nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete*.[24]

44. Stoga, budući da sve izvanredne okolnosti ne oslobađaju od obveze, ona stranka koja se želi pozvati na njih, poput društva TUIfly, mora dodatno dokazati da ih se ni na koji način nije moglo izbjeći mjerama prilagođenima situaciji, to jest onima koje u trenutku nastupanja tih izvanrednih okolnosti među ostalim ispunjavaju tehnički i ekonomski održive uvjete za predmetnog zračnog prijevoznika.

45. Stoga ta stranka mora dokazati da čak i uz upotrebu svog svojeg osoblja i svih materijalnih i financijskih sredstava kojima je raspolagala, očito ne bi mogla – osim uz nesnošljiva odricanja u pogledu kapaciteta svojeg poduzeća u relevantnom trenutku – *izbjeći da izvanredne okolnosti s kojima se suočila dovedu do otkazivanja leta*.[25]

46. U tom kontekstu je Sud prihvatio fleksibilno i individualizirano shvaćanje pojma „razumne mjere", prepuštajući nacionalnom sudu da ocijeni može li se u okolnostima konkretnog slučaja smatrati da je zračni prijevoznik poduzeo mjere koje su prilagođene situaciji.[26]

47. Sud je zauzeo stav da zračni prijevoznik mora, kada organizira let, razumno uzeti u obzir rizike kašnjenja leta povezane s mogućim nastupanjem izvanrednih okolnosti.[27] Radi sprječavanja svakog kašnjenja, čak i neznatnog, do kojeg su dovele izvanredne okolnosti koje nužno dovode do otkazivanja leta, razumni zračni prijevoznik mora pravovremeno organizirati svoje resurse da bi osigurao pričuvno vrijeme, da bi mogao, ako je moguće, obaviti let po prestanku izvanrednih okolnosti.[28]

18 *Ibid.*, t. 24.

19 *Ibid.*, t. 25.

20 Presuda od 17. rujna 2015. van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, t. 41. do 43.

21 Moje isticanje

22 Presuda od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 26.

23 Presuda od 31. siječnja 2013., McDonagh, C-12/11 EU:C:2013:43, t. 34.

24 Moje isticanje

25 Presuda od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 39. do 41. Moje isticanje. Vidjeti također presudu od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 28. i 29. i navedenu sudsku praksu.

26 Presuda od 4. svibnja 2017., *Pešková i Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 30.

27 Presuda od 12. svibnja 2011., Eglītis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, t. 27.

28 *Ibid.*, t. 28.

48. Sud je s obzirom na to zaključio da je, kada je riječ o putnicima kojima je uskraćen ukrcaj u zrakoplov, iz uvodne izjave 15. Uredbe br. 261/2004 jasno to da se „izvanredne okolnosti" mogu odnositi samo na „određeni zrakoplov određenog dana", što se ne može odnositi na putnika kojem je uskraćen ukrcaj slijedom reorganiziranja letova zbog izvanrednih okolnosti koje su utjecale na raniji let. Pojam „izvanrednih okolnosti" služi tome da se obveze zračnog prijevoznika ograniče ili da se te prijevoznike čak oslobodi od obveza ako se odnosni događaj nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete. Ako je takav prijevoznik dužan otkazati zakazani let na dan štrajka osoblja zračne luke, a zatim donese odluku o ponovnom zakazivanju kasnijih letova, ne može se smatrati da je taj prijevoznik na bilo koji način primoran zbog tog štrajka odbiti ukrcaj putnika koji se uredno pojavio na ukrcaju dva dana nakon otkazivanja leta. [29]

49. U ovom kontekstu je od Suda zatraženo da utvrdi je li takozvani „divlji štrajk" „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004., i, ako to jest, koje posljedice iz toga proizlaze.

2. Predloženi odgovor na prvo pitanje

50. Ako se promatra samostalno, odgovor na prvo pitanje je jasan. S jedne strane, za poduzetnika koji posluje s uobičajeno zdravom zajednicom ljudi, mjere upravljanja bolovanjima su, na temelju sudske prakse sažete u ovom mišljenju, dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika te su unutar njegove stvarne kontrole. S druge strane, izostanak značajnog dijela osoblja zbog pandemije ili neke druge krize javnog zdravlja nije dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika te je izvan njegove stvarne kontrole. Prvo navedeni izostanak nije „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, dok drugo navedeni izostanak to jest.

51. Međutim, iz spisa predmeta i argumenata iznesenih na raspravi jasno je da to nisu činjenične okolnosti u glavnom postupku. Riječ je o izostanku značajnog dijela osoblja, pod krinkom bolovanja, da bi se proveo takozvani „divlji štrajk". S obzirom na to, dok je odgovor na prvo pitanje, kad ga se promatra samostalno, u načelu pozitivan, to nije dovoljno da se riješi spor u glavnom postupku, koji se činjenično temelji na „divljem štrajku", a ne na pandemiji ili nekoj drugoj vrsti krize javnog zdravlja. Ovo je barem srž upute koju traži sud koji je uputio zahtjev. [30]

52. Stoga predlažem sljedeći odgovor na prvo pitanje:

„Samo stvarni izostanak zbog korištenja bolovanja značajnog dijela osoblja stvarnog zračnog prijevoznika potrebnog za izvođenje letova zbog pandemije ili neke druge krize javnog zdravlja je „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004. Na sudu koji je uputio zahtjev je da utvrdi precizan postotak izostanaka s posla, u takvim okolnostima, koji je potreban da bi bilo riječ o „izvanrednim okolnostima", uzimajući u obzir sve relevantne činjenične okolnosti."

3. Predloženi odgovor na drugo pitanje

53. Drugim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita je li takozvani „divlji štrajk" „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004. Ako je odgovor na to pitanje pozitivan, sud koji je uputio zahtjev pita koliki treba biti postotak izostanaka s posla da bi bila riječ o izvanrednoj okolnosti.

29 Presuda od 4. listopada 2012., Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, t. 37.

30 Vidjeti t. 28. do 35. ovog mišljenja.

54. Kako jasno proizlazi iz ustaljene sudske prakse Suda, za potrebe tumačenja odredbe prava Unije, mora se voditi računa ne samo o formulaciji odredbe već i o kontekstu i ciljevima koji se žele postići propisom kojeg je ona dio.[31] U tom pogledu, operativni dio akta EU-a nerazdvojivo je povezan s njegovim obrazloženjem, pa se razlozi koji su doveli do njegovog donošenja moraju uzeti u obzir pri njegovom tumačenju.[32]

55. Kao prvo, u uvodnoj izjavi 1. Uredbe br. 261/2004 upućuje se na potrebu za osiguravanjem „visoke razine zaštite" putnika, dok se u uvodnoj izjavi 2. te uredbe navodi da uskraćivanje ukrcavanja i otkazivanje letova uzrokuju ozbiljne probleme i neugodnosti putnicima.

56. S druge strane, u uvodnoj izjavi 14. Uredbe br. 261/2004 navedeno je da bi, u skladu s Montrealskom konvencijom, obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale biti ograničene ili u potpunosti isključene, u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih razumnih mjera. Takve se okolnosti mogu posebno pojaviti u slučajevima političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje predmetnog leta, sigurnosnih rizika, neočekivanih nedostataka po pitanju sigurnosti leta i štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika.

57. Stoga, ciljevi uredbe br. 261/2004 usmjereni su na uključivanje „štrajkova" u pojam „izvanredne okolnosti". To je potvrđeno u sudskoj praksi Suda, detaljno izloženoj u ovom mišljenju, barem u kontekstu značajnih izostanka koji utječu na sposobnost izvođenja letova, u vezi s dosadašnjim tumačenjem „izvanrednih okolnosti", osobito u vezi s takozvanim „divljim štrajkovima". Budući da se divlji štrajkovi odvijaju izvan granica zakona, oni su izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika.[33] Tomu u prilog govore i *travaux préparatoires* u vezi s člankom 5. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004. Tijekom tih pripremnih radova, pojam „viša sila" promijenjen je u pojam „izvanredne okolnosti". Prema izjavi Vijeća u Zajedničkom stajalištu, ta promjena napravljena je u interesu pravne jasnoće.[34]

58. Štoviše, u Uniji u kojoj vlada vladavina prava, takozvani „divlji štrajkovi" nisu dio redovitog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika. Nisu slični ničem što bi bilo bitno povezano sa sustavom funkcioniranja zrakoplova, na način da bi bili dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika. Nadalje smatram da obavješćivanje zaposlenika o mogućem restrukturiranju nije dovelo do toga da društvo TUIfly ima kontrolu nad divljim štrajkom, s obzirom na to da divlji štrajk nije bio neizbježna posljedica tog obavješćivanja.[35]

59. S obzirom na navedeno, radi davanja korisnog odgovora na pitanja suda koji je uputio zahtjev, na način da se obuhvate svi relevantni dijelovi prava EU-a, važno je ponoviti to da (vidjeti točke 43. do 48. ovog mišljenja), prema sudskoj praksi Suda, samo postojanje „izvanrednih okolnosti" nije dovoljno da se zračnog prijevoznika oslobodi obveze plaćanja naknade štete za otkazivanje leta i duže kašnjenje koju bi inače bio dužan platiti u skladu s Uredbom br. 261/2004. Iznimka iz članka 5. stavka 3. te

31 Vidjeti na primjer presudu od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 41. i navedenu sudsku praksu.

32 *Ibid*., t. 42. i navedena sudska praksa

33 Komisijin prijedlog Uredbe br. 261/2004 odnosi se na izvanredne okolnosti koje su izvan „odgovornosti" zračnog prijevoznika. Vidjeti npr. COM (2001) 784, *final*, str. 6., t. 20.

34 Mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, t. 50., koje se odnosi na Zajedničko stajalište i Komunikaciju Parlamentu od 25. ožujka 2003. (SEC(2003) 361 *final*) u kojima je Komisija navela to da uvjeti u vezi s odštetom u Zajedničkom stajalištu (EZ) br. 27/2003 od 18. ožujka 2003. (SL 2003., C 125 E, str. 63.) „odštetu uže povezuju s problemima i neugodnostima koje su putnicima prouzročila otkazivanja".

35 Ističem nadalje da je zaključak da je nezakoniti štrajk izvanredna okolnost u skladu s nedavnim Komisijinim prijedlogom za izmjenu Uredbe br. 261/2004 u kojoj je naveden netaksativni popis okolnosti koje se smatraju „izvanrednim okolnostima" za potrebe te uredbe. Taj prijedlog uključuje „radne sporove kod stvarnog zračnog prijevoznika ili kod ključnih pružatelja usluga kao što su zračne luke i pružatelji usluga zračne navigacije." Vidjeti točku (vii) Priloga 1. dokumentu COM (2013) 130 *final*, str. 30. Vidjeti također točku 1(vii.) Priloga 1. Zakonske rezolucije Europskog parlamenta od 5. veljače 2014., P7_TA(2014) 0092: „***nepredviđene*** radne sporove kod stvarnog zračnog prijevoznika ili kod ključnih pružatelja usluga kao što su zračne luke i pružatelji usluga zračne navigacije." Istaknuto u izvorniku.

uredbe primjenjuje se samo na izvanredne okolnosti. To su zakašnjenja i otkazivanja koja se nije moglo izbjeći čak ni ako je predmetni zračni prijevoznik poduzeo sve razumne mjere. Kako je objašnjeno u točkama 43. do 48. ovog mišljenja, na društvu TUIfly je da dokaže da nije moglo spriječiti da izvanredne okolnosti s kojima se suočilo dovedu do otkazivanja leta. [36]

60. Na sudu koji je uputio zahtjev je također da utvrdi, na temelju svih relevantnih činjenica, visinu postotka izostanaka s posla kod takozvanog „divljeg štrajka" koji je potreban da bi bila riječ o „izvanrednim okolnostima" prema Uredbi br. 261/2004.

61. Stoga predlažem sljedeći odgovor na drugo pitanje:

„Spontani izostanak značajnog dijela osoblja stvarnog zračnog prijevoznika, potrebnog za izvođenje letova, zbog prekida rada koji nije u skladu s propisima radnog prava i kolektivnim ugovorima („divlji štrajk") je „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004. Međutim, iznimka iz članka 5. stavka 3. primjenjuje se samo na izvanredne okolnosti koje se nije moglo izbjeći, čak ni ako je predmetni zračni prijevoznik poduzeo sve razumne mjere. To je pitanje o kojem mora odlučiti sud koji je uputio zahtjev, kao i o tomu koliko visok mora biti postotak izostanaka s posla da bi u okviru divljeg štrajka bila riječ o izvanrednoj okolnosti."

4. Predloženi odgovor na treće pitanje

62. Trećim pitanjem koje je uputio Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru) i pitanjem Amtsgerichta Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu), sudovi koji su uputili zahtjev se u biti pitaju o opsegu uzročne veze između izvanrednih okolnosti i otkazivanja leta, a osobito je li tu uzročnu vezu prekinula odluka društva TUIfly da reorganizira cijeli plan leta.

63. Prema uvodnoj izjavi 15. Uredbe br. 261/2004, smatrat će se da postoje izvanredne okolnosti onda kad je utjecaj odluke 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, iako su sve razumne mjere poduzete od strane dotičnog zračnog prijevoznika kako bi se izbjeglo kašnjenje ili otkazivanje letova. [37]

64. Smatram da se na odgovor na treće pitanje primjenjuju zaključci Suda u predmetu Finnair [38] (t. 48. ovog mišljenja) na način da ako je prijevoznik prisiljen otkazati zakazani let na dan štrajka osoblja zračne luke, a zatim donese odluku o ponovnom zakazivanju kasnijih letova, ne može se smatrati da je taj prijevoznik na bilo koji način primoran zbog tog štrajka uskratiti ukrcaj putniku koji se uredno pojavio na ukrcaju dva dana nakon otkazivanja leta. Drugim riječima, izvanredne okolnosti morale su postojati u vrijeme otkazivanja leta, i ne odnose se na nove planove letenja sastavljene u vezi s izvanrednim okolnostima. To je u skladu s obvezom zračnih prijevoznika iz sudske prakse Suda prema kojoj razumni zračni prijevoznik mora pravovremeno organizirati svoje resurse da bi osigurao pričuvno vrijeme, da bi mogao, ako je moguće, obaviti let po prestanku izvanrednih okolnosti (vidjeti t. 47. ovog mišljenja). [39]

65. Stoga predlažem sljedeći odgovor na treće pitanje:

„Izvanredne okolnosti morale su postojati u vrijeme kada je let otkazan ili je kasnio, ovisno o slučaju."

36 Na ovo se primjenjuju nacionalna pravila o dokazivanju, uz primjenu načela učinkovitosti i ekvivalentnosti. Vidjeti mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, t. 63. do 72.

37 Moje isticanje

38 Presuda od 4. listopada 2012., *Finnair*, C-22/11, EU:C:2012:604

39 S tim u vezi nadalje vidjeti mišljenje nezavisnog odvjetnika Y. Bota u predmetu Finnair, C-22/11, EU:C:2012:223, t. 53., 54. i 61.

5. Predloženi odgovor na četvrto pitanje

66. U slučaju pozitivnog odgovora na drugo ili treće pitanje, svojim četvrtim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita je li mogućnost izbjegavanja odgovornosti, u vezi s dokazivanjem da se izvanredne okolnosti „nisu mogle izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete", odnosi na nastupanje izvanrednih okolnosti ili se odnosi na posljedice izvanrednih okolnosti.

67. Tekst[40] pododredbe „čak ni ako su sve razumne mjere poduzete" naveden u članku 5. stavku 3. Uredbe br. 261/2004 može se tumačiti na način da se odnosi na „otkazivanje" a ne na nastupanje „izvanrednih okolnosti", iako se za odnosnu zamjenicu „which" [koje] može smatrati da stvara nesigurnost u tom pogledu. Međutim, kako je navedeno u istaknutom izrazu u točki 45. ovog mišljenja, Sud je već presudio da je mjerilo izbjegavanje toga da izvanredne okolnosti s kojima je *suočen* zračni prijevoznik *„dovedu do otkazivanja leta*".

68. Stoga, pojam „razumne mjere" odnosi se na posljedice izvanrednih okolnosti a ne na njihovo nastupanje. Moguće je da na primjer ne postoji za zračnog prijevoznika obveza poduzimanja mjera za sprječavanje erupcije vulkana, ali je on istodobno obvezan poduzeti razumne mjere za sprječavanje otkazivanja leta jednom kada je do toga došlo. Takve mjere mogu primjerice uključivati preusmjeravanje zahvaćenih letova.

69. Napominjem da je to tumačenje u skladu s uvodnom izjavom 15. Uredbe br. 261/2004, koja se odnosi na „utjecaj" izvanrednih okolnosti na zračne prijevoznike, i u skladu s upućivanjem na poduzimanje „razumnih mjera" kako bi se „izbjeglo kašnjenje ili otkazivanje letova". Također je usklađeno sa svrhom objašnjenom u uvodnoj izjavi 1. te uredbe glede osiguravanja „visoke razine zaštite" putnika, i širim kontekstom Uredbe br. 261/2004.[41]

70. Stoga predlažem sljedeći odgovor na četvrto pitanje:

"Pojam mogućnosti izbjegavanja odnosi se samo na posljedice nastanka izvanredne okolnosti."

VI. Zaključak

71. Stoga predlažem da Sud na pitanja koja su uputili Amtsgericht Hannover (Općinski sud u Hannoveru) i Amtsgericht Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu) odgovori na sljedeći način:

„1. Samo stvarni izostanak zbog korištenja bolovanja značajnog dijela osoblja stvarnog zračnog prijevoznika potrebnog za izvođenje letova zbog pandemije ili neke druge krize javnog zdravlja je „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila naknade štete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta […] te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91. Na sudu koji je uputio zahtjev je da utvrdi precizan postotak izostanaka s posla, u takvim okolnostima, koji je potreban da bi bilo riječ o „izvanrednim okolnostima", uzimajući u obzir sve relevantne činjenične okolnosti.

2. Spontani izostanak značajnog dijela osoblja stvarnog zračnog prijevoznika, potrebnog za izvođenje letova, zbog prekida rada koji nije u skladu s propisima radnog prava i kolektivnim ugovorima („divlji štrajk") je „izvanredna okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004. Međutim, iznimka iz članka 5. stavka 3. primjenjuje se samo na izvanredne okolnosti koje se nije

40 U vezi s metodama tumačenja koje se primjenjuju na članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, vidjeti t. 54 ovog mišljenja.

41 Za suprotno mišljenje, izneseno u okolnostima u kojima su se „izvanredne okolnosti" o kojima je riječ odnosile na tehnički nedostatak, i koje je sastavljeno prije sudske prakse koja se navodi u ovom mišljenju, vidjeti mišljenje nezavisne odvjetnice E. Sharpston u predmetu Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, t. 24. do 32.

moglo izbjeći, čak ni ako je predmetni zračni prijevoznik poduzeo sve razumne mjere. To je pitanje o kojem mora odlučiti sud koji je uputio zahtjev, kao i o tomu koliko visok mora biti postotak izostanaka s posla da bi u okviru divljeg štrajka bila riječ o izvanrednoj okolnosti.

3. Izvanredne okolnosti morale su postojati u vrijeme kada je let otkazan ili je kasnio, ovisno o slučaju.

4. Pojam mogućnosti izbjegavanja odnosi se samo na posljedice nastanka izvanredne okolnosti.”