Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
EVGENIJA TANCHEVA,
predstavljeni 12. aprila 2018 [1]

Združene zadeve 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

Helga Krüsemann,
Gabriele Heidenreich,
Doris Manneck,
Rita Juretschke (C-195/17),
Thomas Neufeldt,
Julia in Gabriel Neufeldt, ki ju pravno zastopajo starši Sandra in Thomas Neufeldt (C-197/17),
Ivan Wallmann (C-198/17),
Rita Hoffmeyer,
Rudolf Meyer (C-199/17),
Susanne de Winder (C-200/17),
Holger in 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,
Marcel Gentile (C-285/17),

1 Jezik izvirnika: angleščina.

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)
proti
TUIfly GmbH
(24 predlogov za sprejetje predhodne odločbe,
ki jih je vložilo Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru, Nemčija))
ter
EUflight.de GmbH (C-292/17)
proti
TUIfly GmbH

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe,
ki ga je vložilo Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija))

„Predhodno odločanje – Zračni prevoz – Uredba (ES) št. 261/2004 – Člen 5(3) – Odškodnina potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov – Pojem „izredne razmere“ – Množična odsotnost letalskega osebja zaradi tako imenovane „divje stavke“ pod pretvezo bolniškega dopusta – Vzročna zveza – Možnost izognitve“

I. Uvod

1. Ali tako imenovana „divja stavka“[2] pod pretvezo bolniškega dopusta pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004[3] in zato letalskemu prevozniku potnikom, katerih leti so imeli zaradi nje zamudo ali so bili odpovedani, ni treba plačati odškodnine?

2. To je v bistvu ključno vprašanje, ki ga mora preučiti Sodišče v okviru teh združenih predlogov za sprejetje predhodne odločbe, ki sta ju vložila Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru, Nemčija) in Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija), pri katerih je več potnikov vložilo odškodninske tožbe na podlagi Uredbe št. 261/2004, potem ko so bili njihovi leti odpovedani ali so imeli velike zamude, ker je bil neobičajno velik delež letalskega osebja letalskega prevoznika na bolniškem dopustu.

3. S to zadevo se torej Sodišču ponuja priložnost za to, da razvije sodno prakso v zvezi z razlago Uredbe št. 261/2004, ki – na to je treba spomniti – resnično vpliva na življenja državljanov Evropske unije in vseh oseb, ki potujejo znotraj njenih meja.

2 Na spletni strani http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html je izraz „grève sauvage“ opredeljen kot „grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre du'n syndicat“. Na spletni strani https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike Cambridge dictionary je „divja stavka“ opredeljena kot „nenadna stavka (= dejanje zavrnitve dela v znak protesta) brez opozorila delavcev in pogosto brez uradne podpore sindikatov“. Za razpravo v zvezi z „divjimi stavkami“ v pravu EU glej na primer Alan Bogg, „*Viking and Laval*: The International Labour Law Perspective“, v Mark R. Freeland in Jeremias Prassl, *Viking, Laval and Beyond* (2014, Hart Publishing), str. 41–74.

3 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. 10) (v nadaljevanju: Uredba št. 261/2004).

II. Pravni okvir

4. V uvodnih izjavah 1, 2, 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.

(2) Zavrnitev vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov povzročajo potnikom velike težave in nevšečnosti.

[…]

(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. Takšne 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, in 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.“

5. Člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 določa:

„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.“

III. Dejansko stanje v postopku v glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

A. Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru)

6. Tožeče stranke v 24 zadevah, ki jih obravnava Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru), so rezervirale lete pri družbi TUIfly GmbH (v nadaljevanju: družba TUIfly), letalskem prevozniku s sedežem v Hannovru v Nemčiji. Pri družbi TUIfly so vložile zahtevke za odškodnino na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004,[4] ker so bili njihovi leti med 3. oktobrom 2016 in 8. oktobrom 2016 odpovedani ali so imeli veliko zamudo.

7. Razlog za zadevne odpovedi ali zamude je bil incident, ki se je zgodil v začetku oktobra 2016, ko je veliko število letalskega osebja družbe TUIfly nenadoma sporočilo, da gre na bolniški dopust, zato je bilo treba odpovedati skupaj več kot 100 letov, še veliko več pa jih je imelo veliko zamudo.

8. Ta val bolniških dopustov je družbo TUIfly zajel, ko je njeno poslovodstvo 30. septembra 2016 zaposlene seznanilo z načrti za prestrukturiranje, ki so naleteli na močen odpor.

4 Za ravni odškodnin, ki jih je treba plačati v primeru odpovedi ali zamude leta, glej točko 38 spodaj.

9. Po navedbah iz predložitvene odločbe delež bolniških odsotnosti v družbi TUIfly običajno znaša približno 10 % zaposlenih te družbe, kar vključuje pilotsko in kabinsko osebje. Vendar je po tem, ko je poslovodstvo te družbe 30. septembra 2016 napovedalo ukrepe za prestrukturiranje, delež bolniških odsotnosti med zaposlenimi v tej družbi strmo narasel, in sicer zlasti v obdobju med 3. oktobrom 2016 in 9. oktobrom 2016, z vrhuncem 7. oktobra 2016, ko je bilo 89 % pilotskega in 62 % kabinskega osebja odsotnega zaradi bolezni.

10. Družba TUIfly je zato 3. oktobra 2016 v celoti odpovedala prvotni program letov in pripravila novega. Družba TUIfly je tudi rezervirala nadomestna letala (subcharter) pri drugih letalskih družbah in sodelavce na dopustu poklicala nazaj v službo.

11. 3. oktobra 2016 je imelo zaradi pomanjkanja osebja 24 letov veliko zamudo. 4. oktobra 2016 je bilo odpovedanih 7 letov, 29 letov pa je imelo veliko zamudo. Od 5. oktobra 2016 dalje je bil večji del letov odpovedan. Družba TUIfly je na podlagi domneve, da potnikom ob koncu potovanja ne bo več mogoče zagotoviti povratka, 7. in 8. oktobra 2016 odpovedala vse lete iz Nemčije.

12. Poslovodstvo družbe TUIfly je 7. oktobra 2016 zaposlene obvestilo, da je bil s predstavniki delavcev dosežen sporazum o načrtih za prestrukturiranje. Po tem obvestilu se je delež bolniških odsotnosti zmanjšal na običajno raven.

13. V postopku v glavni stvari družba TUIfly trdi, da ji tožečim strankam ni treba plačati odškodnine, ker so bile za zadevne odpovedi ali zamude krive „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004. Tožeče stranke trdijo, da ta družba ni razbremenjena obveznosti, da jim plača odškodnino, saj zadevni dogodki niso bili izredne razmere in bi se jim bilo mogoče izogniti, če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

14. V teh okoliščinah je Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru) prekinilo odločanje v zvezi s 24 postopki in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali odsotnost z dela precejšnjega dela letalskega osebja dejanskega letalskega prevoznika, ki je potrebno za izvedbo leta, zaradi bolniškega dopusta pomeni izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004? Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: kako visoka mora biti stopnja odsotnosti z dela za domnevo obstoja takšnih razmer?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen: ali spontana odsotnost z dela precejšnjega dela letalskega osebja dejanskega letalskega prevoznika, ki je potrebno za izvedbo leta, zaradi prekinitve dela, ki nima podlage v delovnem pravu in zakonodaji o kolektivnih pogodbah (‚divja stavka‘), pomeni izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004? Če je odgovor na drugo vprašanje pritrdilen: kako visoka mora biti stopnja odsotnosti z dela za domnevo obstoja takšnih razmer?

3. Če je odgovor na prvo ali drugo vprašanje pritrdilen: ali so morale izredne razmere obstajati v času odpovedanega leta ali pa ima dejanski letalski prevoznik na podlagi poslovnih razlogov pravico pripraviti nov program letov?

4. Če je odgovor na prvo ali drugo vprašanje pritrdilen: ali se možnost izognitve nanaša na izredne razmere ali na posledice nastopa izrednih razmer?“

B. Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu)

15. V postopku v glavni stvari, ki poteka pred Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu), je ena tožeča stranka proti družbi TUIfly vložila tožbo, s katero zahteva odškodnino na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004. V predložitveni odločbi je navedeno, da je tožeča stranka, družba EUflight.de, ta zahtevek vložila v imenu potnika, ki je nanjo prenesel svojo pravico do odškodnine na podlagi te uredbe zaradi odpovedi leta 7. oktobra 2016.

16. Kot je navedeno v predložitveni odločbi, Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) domneva, da je mogoče to, da je nenadoma veliko število zaposlenih na bolniškem dopustu – pa naj bo razlog za to val resničnih bolezni ali tako imenovana „divja stavka“ – opredeliti kot „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004. Vendar predložitveno sodišče kljub temu dvomi, da obstaja zadostna vzročna zveza med temi izrednimi razmerami in odpovedjo zadevnega leta, saj je bil ta odpovedan v okviru splošne prerazporeditve programa letov družbe TUIfly po 2. oktobru 2016. To sodišče zlasti poudarja, da ker družba TUIfly ne navaja, katera konkretna posadka bi bila po načrtih dodeljena zadevnemu letu, bo iz obveznosti plačila odškodnine na podlagi izrednih razmer izvzeta le, če se vzročna zveza med temi razmerami in odpovedjo leta razlaga široko.

17. V teh okoliščinah je Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali je let odpovedan zaradi izrednih razmer v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, tudi če se okoliščine (v tem primeru: ‚divja stavka‘ ali ‚množična odsotnost zaradi bolezni‘) le posredno nanašajo na ta let, saj je morala letalska družba zaradi teh okoliščin prerazporediti celoten vozni red, ta let pa je bil v skladu s tem voznim redom odpovedan? Ali je lahko letalska družba na podlagi člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 razbremenjena odgovornosti tudi takrat, kadar bi bilo mogoče ta let brez prerazporeditve izvesti, ker bi bila temu letu dodeljena posadka na voljo, če s prerazporeditvijo ne bi bila dodeljena drugim letom?“

IV. Postopek pred Sodiščem

18. V skladu s členom 54 Poslovnika Sodišča je bilo 24 predlogov za sprejetje predhodne odločbe, ki jih je vložilo Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru), in predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu), združenih za pisni in ustni postopek ter izdajo sodbe.[5]

19. Predstavniki tožečih strank v devetih izmed združenih zadev,[6] družba TUIfly, nemška in poljska vlada ter Komisija so Sodišču predložili pisna stališča.

20. Predstavniki tožečih strank v 11 izmed združenih zadev,[7] družba TUIfly, francoska in nemška vlada ter Komisija so se udeležili obravnave, ki je potekala 25. januarja 2018.

5 Naj omenim, da je bilo predlogov za sprejetje predhodne odločbe, ki jih je vložilo Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru), prvotno 28, vendar so bili trije predlogi, in sicer v zadevah C-196/17, C-276/17 in C-277/17, umaknjeni, tako da je ostalo le 25 zadev. Naj omenim še, da je bil postopek pri 19 predlogih za sprejetje predhodne odločbe v zadevah C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, od C-352/17 do C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 in C-429/17, ki jih je vložilo Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru), od katerih je bil eden (C-352/17) umaknjen, prekinjen v skladu s členom 55 Poslovnika Sodišča, dokler Sodišče ne izreče sodbe v obravnavanih zadevah.

6 Zadeve C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 in C-292/17.

7 Zadeve 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 in C-292/17. Tako so se predstavniki tožečih strank, ki so Sodišču predložili pisna stališča, udeležili tudi obravnave, razen tistih v zadevah C-280/17 in C-284/17. Predstavniki tožečih strank v zadevah C-226/17, C-228/17, C-282/17 in C-283/17 so Sodišču stališča podali le ustno.

V. Analiza

21. Moja analiza je razdeljena na tri glavne dele. Prvič, začel bom z uvodno pripombo glede preučitve vprašanj, predloženih Sodišču. Drugič, obravnaval bom nekaj predhodnih vprašanj v zvezi z dopustnostjo, na katera se je sklicevala družba TUIfly. Tretjič, vsebinsko bom obravnaval vsa štiri predložena vprašanja, pred tem pa bom opravil še pregled sodne prakse Sodišča v zvezi s členom 5(3) Uredbe št. 261/2014, na podlagi katere bo izoblikovana nadaljnja presoja.

A. Uvodno pojasnilo

22. Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru) s svojimi štirimi vprašanji v bistvu sprašuje, ali tako imenovana „divja stavka“ pod pretvezo bolniškega dopusta, ki je bila neposredno ali posredno kriva za odpoved leta ali dolgo zamudo, pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 in je zato letalski prevoznik izvzet iz obveznosti plačila odškodnine potnikom iz postopka v glavni stvari.

23. Člen 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 določa, da letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine iz člena 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“.

24. Torej so v členu 5(3) Uredbe št. 261/2004 nakazani trije glavni elementi, ki jih mora letalski prevoznik dokazati, da se mu prizna v njem določena izjema: (1) dokazan mora biti obstoj „izrednih razmer“, (2) za odpoved leta ali dolgo zamudo morajo biti „krive“ izredne razmere in (3) tem razmeram „se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi“. [8]

25. Štiri vprašanja, ki jih je postavilo Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru), se navezujejo na vse tri navedene pogoje. Prvo in drugo vprašanje se nanašata na prvega od teh pogojev, torej ali je mogoče val bolniških dopustov ali tako imenovano „divjo stavko“ opredeliti kot „izredne razmere“. Tretje vprašanje se nanaša na drugi pogoj v zvezi z vzročnostjo, to je ali zadostuje, da so izredne razmere zgolj posredni razlog za odpoved leta ali dolgo zamudo kot posledico tega, da je družba TUIfly program letov prerazporedila. Četrto vprašanje se nanaša na tretji pogoj, to je ali se je bilo treba „izogniti“ samim izrednim razmeram ali njihovim posledicam.

26. Edino vprašanje, ki ga je postavilo Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu), se nanaša na to, ali so lahko ob predpostavki, da se val bolezni ali tako imenovana „divja stavka“ opredeli kot „izredne razmere“, za odpoved leta še vedno krive izredne razmere, če te na zadevni let vplivajo le posredno, saj je bila posadka za ta let na voljo in bi bil ta let izpeljan, če družba TUIfly ne bi sprejela splošne prerazporeditve letov, na podlagi katere je zaradi izrednih razmer to posadko prerazporedila na druge lete.

27. Torej je vprašanje, ki ga je predložilo Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu), zelo podobno tretjemu vprašanju, ki ga je predložilo Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru). Zato ju bom v analizi, ki sledi, obravnaval skupaj.

B. Dopustnost

28. Družba TUIfly trdi, da je predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru), delno nedopusten. Po njenem mnenju prvo in drugo vprašanje presegata predmet postopka v glavni stvari, saj ti vprašanji predpostavljata visoko stopnjo odsotnosti zaradi bolniškega dopusta za celotno osebje letalskega prevoznika, medtem ko se postopek

8 Glej na primer sklepne predloge generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, točka 31).

v glavni stvari nanaša na visoko stopnjo odsotnosti zaradi bolniškega dopusta zgolj med letalskim osebjem, to je piloti, stevardesami in stevardi. Dalje trdi tudi, da se prvo in drugo vprašanje, katerih namen je pridobitev napotkov v zvezi s tem, kako visoka mora biti stopnja odsotnosti, da se lahko obravnava kot izredne razmere, nanaša na presojo dejstev, za kar je pristojno nacionalno sodišče, ne pa Sodišče. Poleg tega družba TUIfly trdi, da ni tretje vprašanje v ničemer povezano s predmetom spora iz postopka v glavni stvari, saj naj ta družba novega programa letov ne bi izoblikovala „na podlagi poslovnih razlogov“, vsekakor pa naj bi bilo to vprašanje preveč abstraktno.

29. Naj k temu še dodam, da nemška vlada sicer ni uveljavljala ugovora nedopustnosti v zvezi s predlogom za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru), vendar kljub temu meni, da odgovor na prvo vprašanje, ki ga je postavilo to sodišče, ni odločilen za rešitev spora v postopku v glavni stvari, saj letalskega osebja družbe TUIfly ni prizadela nikakršna množična bolezen, ampak so bili ti zaposleni odsotni zaradi tako imenovane „divje stavke“.

30. Menim, da so vprašanja, ki jih je postavilo Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru), dopustna.

31. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča za vprašanja v zvezi z razlago prava Unije, ki jih nacionalno sodišče postavi v pravnem in dejanskem okviru, ki ga je pristojno opredeliti samo in katerega pravilnosti Sodišče ne preizkuša, velja domneva upoštevnosti. Sodišče lahko zavrne predlog nacionalnega sodišča samo, če je očitno, da zahtevana razlaga prava Unije nima nobene zveze z dejanskim stanjem ali predmetom spora v postopku v glavni stvari, če je problem hipotetičen ali če Sodišče nima na voljo pravnih in dejanskih elementov, ki so potrebni za to, da bi lahko na zastavljena vprašanja dalo koristen odgovor. [9]

32. Poleg tega navedene domneve upoštevnosti ni mogoče zavrniti zgolj na podlagi okoliščine, da ena od strank iz postopka v glavni stvari izpodbija posamezna dejstva, od katerih je odvisna opredelitev predmeta tega spora. [10]

33. V obravnavani zadevi je iz predložitvene odločbe ter iz konteksta prvega in drugega vprašanja, kot ju je postavilo predložitveno sodišče, jasno razvidno, da se ti vprašanji nanašata na letalsko osebje družbe TUIfly. Ni sporno, da so imeli zadevni subjekti v smislu člena 23 Statuta možnost učinkovito predstaviti svoja stališča v zvezi z njima.

34. Poleg tega ni očitno, da predložena vprašanja niso povezana z dejstvi iz postopka v glavni stvari ali njegovim namenom. Prav tako nič iz predložitvene odločbe ne kaže na to, da bi se vprašanja nanašala na povsem hipotetičen problem.

35. Zato ni dovolj razlogov za izpodbitje domneve upoštevnosti, ki velja za vprašanja, ki jih je v predhodno odločanje predložilo Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru).

9 Glej na primer sodbo z dne 14. decembra 2017, Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970, točka 59 in navedena sodna praksa).

10 Glej na primer sodbo z dne 22. septembra 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, točka 34 in navedena sodna praksa).

C. Utemeljenost

1. Pregled sodne prakse Sodišča glede člena 5(3) Uredbe št. 261/2004

36. Iz ustaljene sodne prakse Sodišča izhaja, da je treba izjeme od določb o pravicah letalskih potnikov razlagati ozko.[11] Vendar se v sodni praksi prav tako priznava, da je želel zakonodajalec Unije s sprejetjem Uredbe št. 261/2004 tudi uravnotežiti interese letalskih potnikov in letalskih prevoznikov.[12] Ob upoštevanju navedenega je Sodišče izjemo od obveznosti letalskih prevoznikov, da plačajo odškodnino za odpovedi ali dolge zamude, v primeru „izrednih razmer“, ki v Uredbi št. 261/2004 niso opredeljene, razložilo, kot je navedeno v nadaljevanju.

37. Sodišče je zavrnilo trditve v zvezi s tem, da bi morali pri razlagi člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 večjo težo pripisati prevelikim finančnim bremenom za letalske prevoznike, pri čemer je izpostavilo sodno prakso, ki kaže na to, da je mogoče s pomenom cilja varstva potrošnikov, vključno z varstvom letalskih potnikov, upravičiti celo precejšnje negativne gospodarske posledice za nekatere gospodarske subjekte.[13]

38. Sodišče je poudarilo, da je znesek odškodnine, določen na 250, 400 in 600 EUR glede na razdaljo zadevnih letov, v skladu s členom 7(2)(c) Uredbe št. 261/2004 mogoče še znižati za 50 %, kadar zamuda – če let ni zajet s členom 7(2)(a) ali (b) – traja manj kot štiri ure,[14] in da izpolnitev obveznosti v skladu z Uredbo št. 261/2004 ne vpliva na pravico tega letalskega prevoznika, da zahteva odškodnino od katere koli osebe, ki je povzročila zamudo, vključno s tretjimi, kot določa člen 13 te uredbe. S tako odškodnino se lahko omili ali izniči finančno breme, ki ga nosijo navedeni letalski prevozniki zaradi teh obveznosti.

39. Sodišče je poleg tega menilo, da se ne zdi nerazumno, da te obveznosti, brez poseganja v zgoraj navedeno pravico do odškodnine, najprej zavezujejo letalske prevoznike, ki jih s potniki povezuje prevozna pogodba, na podlagi katere imajo ti pravico do leta, ki ne sme biti niti odpovedan niti imeti zamude.[15]

40. Pravilo iz besedila člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 je bilo dodatno pojasnjeno z razlago Sodišča. To je poudarilo, da je v uvodni izjavi 14 Uredbe št. 261/2004 navedeno, da lahko takšne razmere 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, in ob stavkah, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika.[16] Tako je Sodišče na podlagi navedenega ugotovilo, da je za izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 mogoče opredeliti dogodke, ki po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere dejansko ni mogoče vplivati.[17] V takih okoliščinah je Sodišče odločilo, da trčenje letala in ptice ter morebitna škoda, nastala zaradi tega trčenja, nista bila neločljivo povezana s sistemom delovanja letala, po svoji naravi ali vzroku pa

11 Sodba z dne 4. oktobra 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, točka 38). Glej tudi sklepne predloge generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:416, točka 48), v katerih je generalna pravobranilka poudarila, da je Sodišče v sodbi z dne 10. januarja 2006, IATA in ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, točka 48), jasno ugotovilo, da je „varstvo potnikov“ „takojšen cilj“ Uredbe št. 261/2004.

12 Sodba z dne 23. oktobra 2012, Nelson (C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točka 39).

13 Prav tam, točka 81 in navedena sodna praksa.

14 Prav tam, točka 78.

15 Prav tam, točka 80 in navedena sodna praksa.

16 Sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, točka 21 in navedena sodna praksa).

17 Prav tam, točka 22 in navedena sodna praksa.

nista neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika. Ta dogodek je bil zunaj dejanskega nadzora letalskega prevoznika.[18] V zvezi s to ugotovitvijo je Sodišče poudarilo, da „naj se letalskih prevoznikov ne spodbuja k opustitvi sprejemanja ukrepov, potrebnih zaradi take nezgode, z dajanjem prednosti ohranitvi in točnosti letov na račun njihove varnosti“.[19]

41. Kljub navedenemu je Sodišče presodilo, da je v okviru dejavnosti letalskega prevoznika okvara, ki je nastala zaradi predčasne odpovedi nekaterih delov zrakoplova, nepričakovan dogodek, vendar da je taka okvara še vedno neločljivo povezana z zelo zapletenim sistemom delovanja zrakoplova, tako da je ta nepričakovani dogodek neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika, saj se taki prevozniki običajno srečujejo z nepričakovanimi tehničnimi težavami. Dalje, na preprečitev take napake ima letalski prevoznik vsekakor dejanski vpliv.[20]

42. Nazadnje, Sodišče je opozorilo, da „skrit[a] napak[a], ki je nastala pri izdelavi in ki vpliva na varnost letov“, lahko nastane zaradi dogodkov, ki niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere ta dejansko *ne more* vplivati,[21] enako pa velja tudi, če na letalih nastanejo poškodbe zaradi sabotaže ali terorističnih dejanj.[22] Sodišče je odločilo, da zaprtje evropskega zračnega prostora zaradi izbruha ognjenika pomeni „izredne razmere“.[23]

43. Poleg tega iz sodne prakse Sodišča izhaja, da zakonodajalec Unije ni hotel določiti izjeme od obveznosti plačila odškodnine potnikom, če bi bil let odpovedan, za vse izredne razmere, temveč le za tiste, ki se jim *ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi*.[24]

44. Ker izjema od obveznosti plačila odškodnine ni posledica vseh izrednih razmer, mora tisti, ki se želi – tako kot družba TUIfly v obravnavani zadevi – sklicevati nanje, med drugim dokazati, da se izrednim razmeram nikakor ne bi bilo mogoče izogniti z ukrepi, ki bi bili prilagojeni okoliščinam, torej z ukrepi, ki ob nastanku izrednih razmer ustrezajo med drugim pogojem, ki jih tehnično in ekonomsko lahko izpolni zadevni letalski prevoznik.

45. Ta stranka mora namreč dokazati, da se, čeprav bi uporabila celotno osebje ter vsa materialna in finančna sredstva, s katerimi razpolaga, očitno ne bi mogla *izogniti izrednim razmeram, s katerimi se je srečala in zaradi katerih je bil let odpovedan*, razen če bi privolila v nevzdržne žrtve glede na zmogljivosti svoje družbe v ustreznem trenutku.[25]

46. Sodišče je v tem okviru uvedlo individualiziran in prožen koncept „ustreznih ukrepov“ ter je nacionalnim sodiščem prepustilo presojo, ali je v okoliščinah obravnavane zadeve mogoče šteti, da je letalski prevoznik sprejel ukrepe, ki so bili prilagojeni okoliščinam.[26]

47. Sodišče je odločilo, da mora letalski prevoznik pri načrtovanju leta ustrezno upoštevati nevarnost zamude zaradi morebitnega nastopa izrednih razmer.[27] Razumen letalski prevoznik mora – da bi preprečil, da ne bi vsaka, tudi neznatna zamuda neizogibno povzročila odpovedi leta – načrtovati svoje vire pravočasno, da bi imel nekolikšno časovno rezervo in da bi lahko, če bi bilo to mogoče, navedeni let opravil po koncu izrednih razmer.[28]

18 Prav tam, točka 24.

19 Prav tam, točka 25.

20 Sodba z dne 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, točke od 41 do 43).

21 Moj poudarek.

22 Sodba z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, točka 26).

23 Sodba z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, točka 34).

24 Moj poudarek.

25 Sodba z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, točke od 39 do 41). Moj poudarek. Glej tudi sodbo z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, točki 28 in 29 ter navedena sodna praksa).

26 Sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, točka 30).

27 Sodba z dne 12. maja 2011, Eglītis in Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, točka 27).

28 Prav tam, točka 28.

48. Glede na to je Sodišče v zvezi s potniki, ki so bili predmet zavrnitve vkrcanja v zrakoplov, odločilo, da je iz uvodne izjave 15 Uredbe št. 261/2004 razvidno, da se lahko „izredne razmere“ nanašajo le na „določen zrakoplov določenega dne“, kar torej ne more veljati za zavrnitev vkrcanja potniku zaradi prerazporeditve letov po takih razmerah, ki so vplivale na predhodni let. Pojem „izredne razmere“ je namreč namenjen omejevanju obveznosti letalskega prevoznika ali celo njihovi izključitvi, če se zadevnemu dogodku ne bi bilo mogoče izogniti, čeprav bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Če je tak prevoznik prisiljen odpovedati let, predviden na dan stavke letališkega osebja, nato pa se odloči prerazporediti svoje poznejše lete, nikakor ni mogoče šteti, da je bil zaradi navedene stavke prisiljen zavrniti vkrcanje potniku, ki se je želel vkrcati dva dni po odpovedi navedenega leta. [29]

49. V takem okviru se Sodišču predlaga, naj opredeli, ali tako imenovana „divja stavka“ pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 in kakšne so posledice morebitnega pritrdilnega odgovora.

2. Predlagani odgovor na prvo vprašanje

50. Če se prvo vprašanje obravnava ločeno, je odgovor nanj preprost. Po eni strani so v skladu z zgoraj povzeto sodno prakso ureditve za obvladovanje bolniških dopustov za podjetje, ki posluje v običajno zdravi skupnosti, med zadevami, ki so neločljivo povezane z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskih prevoznikov in ki so pod prevoznikovim dejanskim nadzorom. Po drugi strani pa množična odsotnost zaradi pandemije ali drugih izrednih razmer na področju javnega zdravja ni neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskih prevoznikov in je zunaj prevoznikovega dejanskega nadzora. Prvi primer ne bi pomenil „izrednih razmer“ za namene člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, drugi pa bi pomenil take razmere.

51. Vendar tako iz spisa zadeve kot tudi iz trditev na obravnavi jasno izhaja, da to niso dejanske okoliščine iz postopka v glavni stvari. Množična odsotnost pod pretvezo bolniškega dopusta je bila dejansko posledica tako imenovane „divje stavke“. Zato je odgovor na prvo vprašanje, če se obravnava ločeno, načeloma pritrdilen, vendar to ne zadostuje za rešitev spora v postopku v glavni stvari, katerega dejansko stanje temelji na tako imenovani „divji stavki“, ne pa na pandemiji ali drugih nepričakovanih razmerah na področju javnega zdravja. To je vsaj jedro napotkov, ki jih želi dobiti predložitveno sodišče. [30]

52. Zato predlagam, naj se na prvo vprašanje odgovori:

Zgolj resnična odsotnost z dela zaradi bolniškega dopusta, na katerem je velik del letalskega osebja dejanskega letalskega prevoznika, ki je potrebno za izvedbo leta, do katere pride zaradi pandemije ali drugih nepričakovanih razmer na področju javnega zdravja, pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004. Natančno stopnjo odsotnosti z dela, ki se v takih okoliščinah zahteva za to, da lahko položaj pomeni „izredne razmere“, mora opredeliti predložitveno sodišče, ki mora ustrezno upoštevati vse upoštevne dejanske okoliščine.

3. Predlagani odgovor na drugo vprašanje

53. Z drugim vprašanjem predložitveno sodišče v bistvu sprašuje, ali tako imenovana „divja stavka“ pomeni „izredne razmere“ za namene člena 5(3) Uredbe št. 261/2004. Če je odgovor na to vprašanje pritrdilen, to sodišče še sprašuje, kako visoka mora biti stopnja odsotnosti z dela, da pomeni izredne razmere.

29 Sodba z dne 4. oktobra 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, točka 37).

30 Glej točke od 28 do 35 zgoraj.

54. Kot je Sodišče poudarilo v svoji sodni praksi, je treba pri razlagi določbe prava Unije upoštevati ne le njeno besedilo, ampak tudi njeno sobesedilo in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del je.[31] V zvezi s tem je treba navesti, da je izrek akta Unije neločljivo povezan z obrazložitvijo tega akta, tako da je treba pri njegovi razlagi, kadar je potrebna, upoštevati razloge za njegovo sprejetje.[32]

55. Po eni strani se uvodna izjava 1 Uredbe št. 261/2004 nanaša na potrebo, da se zagotavlja „visoka raven varstva“ potnikov, v uvodni izjavi 2 te uredbe pa je navedeno, da zavrnitev vkrcanja in odpoved letov povzročajo potnikom velike težave in nevšečnosti.

56. Po drugi strani je v uvodni izjavi 14 Uredbe št. 261/2004 navedeno, da je treba kakor v okviru Montrealske konvencije obveznosti dejanskih letalskih prevoznikov omejiti ali izključiti v primerih, kadar se zgodi dogodek zaradi izrednih razmer, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Takšne 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, in ob stavkah, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika.

57. Cilji Uredbe št. 261/2004 torej kažejo na vključenost „stavk“ v pojem „izredne razmere“. To velja vsaj v okviru precejšnjih odsotnosti, ki vplivajo na operativno zmogljivost, potrjeno z zgoraj navedeno sodno prakso Sodišča, ki se nanaša na dosedanjo razlago „izrednih razmer“, zlasti v zvezi s tako imenovanimi „divjimi stavkami“. Ker divja stavka poteka zunaj zakonsko določenih okvirov, je tudi zunaj dejanskega nadzora letalskega prevoznika.[33] To potrjujejo tudi pripravljalni dokumenti v zvezi s členom 5(3) Uredbe št. 261/2004. V postopku njihovega sprejemanja je bila „višja sila“ spremenjena v „izredne razmere“. Na podlagi izjave Sveta v Skupnem stališču je bila ta sprememba storjena v korist pravne jasnosti.[34]

58. Poleg tega v Uniji, urejeni po načelu pravne države, tako imenovane „divje stavke“ niso neločljivo povezane z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika. Pri takih stavkah ni mogoče govoriti o podobnosti s čimer koli, kar bi bilo neločljivo povezano s sistemom delovanja zrakoplova in bi bilo tako neločljivo povezano z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika. Poleg tega še menim, da obvestilo zaposlenim o morebitnem prestrukturiranju še ne pomeni, da je družba TUIfly tako pridobila nadzor nad divjo stavko, saj ta ni bila neizogibna posledica navedenega dejanja.[35]

59. Da bi predložitvenemu sodišču zagotovili koristen odgovor, ki bo vključeval vse upoštevne elemente prava Unije, je treba po tem pojasnilu ponoviti (glej točke od 43 do 48 zgoraj), da na podlagi sodne prakse Sodišča zgolj obstoj „izrednih razmer“ še ne zadostuje za izvzetje letalskega prevoznika iz obveznosti plačila odškodnine za odpoved in dolgo zamudo leta, ki bi jo sicer moral plačati v skladu

31 Glej na primer sodbo z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 41 in navedena sodna praksa).

32 Prav tam, točka 42 in navedena sodna praksa.

33 V predlogu Komisije za Uredbo št. 261/2004 je napoteno na izredne razmere zunaj „odgovornosti“ letalskega prevoznika. Glej na primer COM(2001) 784 final, str. 6, točka 20.

34 Sklepni predlogi generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, točka 50), v katerih je napoteno na Skupno stališče, in Sporočilo Parlamentu z dne 25. marca 2003 (SEC(2003) 361 final), v katerem je Komisija navedla, da bi s pogoji v zvezi z odškodnino iz Skupnega stališča (ES) št. 27/2003 z dne 18. marca 2003 (UL 2003, C 125 E, str. 63) „odškodnino tesneje navezali na težave in nevšečnosti, ki jih povzročijo odpovedi“.

35 Naj še dodam, da se sklep, da divja stavka pomeni izredne razmere, sklada z nedavnim predlogom Komisije za spremembo Uredbe št. 261/2004, ki vključuje neizčrpen seznam razmer, ki se za namene te uredbe obravnavajo kot „izredne razmere“. Ta predlog vključuje „nepredviden[e] delovn[e] spor[e] pri dejanskem letalskem prevozniku ali izvajalcih bistvenih storitev, kot so letališča in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa“. Glej točko 1(vii) Priloge 1 h COM(2013) 130 final, str. 27. Glej tudi točko 1(vii) Priloge 1 k zakonodajni resoluciji Evropskega parlamenta z dne 5. februarja 2014, P7_TA(2014) 0092: „***nepredvideni*** delovni spori pri dejanskem letalskem prevozniku ali izvajalcih bistvenih storitev, kot so letališča in izvajalci navigacijskih služb zračnega prometa“. Poudarjeno v izvirniku.

z Uredbo št. 261/2004. Izjema iz člena 5(3) te uredbe se uporablja le v zvezi z izrednimi razmerami, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi zadevni letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe. Kot je bilo pojasnjeno v točkah od 43 do 48 zgoraj, je družba TUIfly tista, ki mora dokazati, da ni mogla preprečiti tega, da bi bil zaradi izrednih razmer, s katerimi se je srečala, let odpovedan.[36]

60. Prav tako je v pristojnosti predložitvenega sodišča, da na podlagi vseh upoštevnih dejstev opredeli, kako visoka mora biti stopnja odsotnosti z dela v primeru tako imenovane „divje stavke“, da lahko pomeni „izredne razmere“ na podlagi Uredbe št. 261/2004.

61. Zato predlagam, naj se na drugo vprašanje odgovori:

Spontana odsotnost z dela velikega dela letalskega osebja dejanskega letalskega prevoznika, ki je potrebno za izvedbo leta, zaradi prekinitve dela, ki ni v skladu z delovno zakonodajo ali kolektivno pogodbo („divja stavka“), pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004. Vendar se izjema iz člena 5(3) uporablja le v zvezi z izrednimi razmerami, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi zadevni letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe. To je vprašanje, o katerem mora odločiti predložitveno sodišče, ki mora odločiti tudi o tem, kako visoka mora biti stopnja odsotnosti z dela, da to v okviru divje stavke pomeni nastop izrednih razmer.

4. Predlagani odgovor na tretje vprašanje

62. S tretjim vprašanjem, ki ga je predložilo Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru), in vprašanjem, ki ga je predložilo Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu), predložitveni sodišči v bistvu sprašujeta o obsegu vzročne zveze med izrednimi razmerami in odpovedjo leta, še zlasti o tem, ali je ta zveza prekinjena zaradi odločitve družbe TUIfly, da prerazporedi celoten program letov.

63. V skladu z uvodno izjavo 15 Uredbe št. 261/2004 se šteje, da izredne razmere obstajajo, kadar odločitev sistema upravljanja zračnega prometa za *določen zrakoplov določenega dne* vpliva na nastanek velike zamude, na nastanek 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.[37]

64. Menim, da so za odgovor na tretje vprašanje odločilne ugotovitve Sodišča v sodbi Finnair[38] (točka 48 zgoraj), v skladu s katerimi v primeru, da je prevoznik prisiljen odpovedati let, predviden na dan stavke letališkega osebja, nato pa se odloči prerazporediti svoje poznejše lete, nikakor ni mogoče šteti, da je bil zaradi navedene stavke prisiljen zavrniti vkrcanje potniku, ki se je želel vkrcati dva dni po odpovedi navedenega leta. Povedano drugače, izredne razmere morajo nastati v času, ko je bil let odpovedan, in se ne razširijo na nove programe letov, pripravljene ob upoštevanju izrednih razmer. To je v skladu z obveznostjo prevoznikov, izpostavljeno v sodni praksi Sodišča, glede na katero mora razumen letalski prevoznik svoje vire načrtovati pravočasno, tako da ima nekolikšno časovno rezervo in da lahko, če je to mogoče, let opravi po koncu izrednih razmer (glej točko 47 zgoraj).[39]

65. Zato predlagam, naj se na tretje vprašanje odgovori:

Izredne razmere morajo obstajati v času, ko je bil – odvisno od primera – let odpovedan ali je imel zamudo.

36 V zvezi s tem se ob upoštevanju načel učinkovitosti in enakovrednosti uporabljajo nacionalna pravila o dokazovanju. Glej sklepne predloge generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, točke od 63 do 72).

37 Moj poudarek.

38 Sodba z dne 4. oktobra 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604).

39 Glej v zvezi s tem tudi sklepne predloge generalnega pravobranilca Y. Bota v zadevi Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, točke 53, 54 in 61).

5. Predlagani odgovor na četrto vprašanje

66. V primeru pritrdilnega odgovora na drugo ali tretje vprašanje predložitveno sodišče s četrtim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali se možnost izognitve, kar zadeva dokaz o tem, da se izrednim razmeram „ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi“, nanaša na nastop izrednih razmer ali na njihove posledice.

67. Besedilo [40] podrednega stavka „tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi“ iz člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 bi bilo mogoče razumeti, kot da se nanaša na „odpoved“, ne pa na pojav „izrednih razmer“, čeprav bi bilo mogoče oziralni zaimek „katerim“ obravnavati, kot da v zvezi s tem povzroča nejasnost. Kot pa je bilo nakazano v besedilu v poševnem tisku v točki 45 zgoraj, je Sodišče že odločilo, da je preizkusni kamen to, ali je bilo preprečeno, da bi bil „*zaradi*“ izrednih razmer, s katerimi se je letalski prevoznik *srečal*, „*let odpovedan*“.

68. Torej se „ustrezni ukrepi“ nanašajo na posledice izrednih razmer, ne pa na njihov pojav. Letalskemu prevozniku na primer ne bi bilo mogoče naložiti obveznosti, da sprejme kakršne koli ukrepe za preprečitev pojava vulkanskega izbruha, je pa po drugi strani obvezan, da sprejme ustrezne ukrepe za to, da prepreči odpoved leta, ko naleti na tak pojav. Taki ukrepi lahko zajemajo na primer spremembo poti letov, na katere ta pojav vpliva.

69. Naj k temu še dodam, da se taka razlaga sklada z uvodno izjavo 15 Uredbe št. 261/2004, v kateri je omenjen „vpliv“ izrednih razmer na letalske prevoznike, in s sklicevanjem na sprejetje „ustreznih ukrepov“ za to, da bi se letalski prevoznik „izognil zamudi ali odpovedi leta“. Sklada se tudi z namenom, ki izhaja iz uvodne izjave 1 te uredbe, to je da se zagotovi „visoka raven varstva“ potnikov, in širšim okvirom Uredbe št. 261/2004. [41]

70. Zato predlagam, naj se na četrto vprašanje odgovori:

Možnost izognitve se nanaša le na posledice nastopa izrednih razmer.

VI. Predlog

71. Sodišču predlagam, naj na vprašanja za predhodno odločanje, ki sta jih postavili Amtsgericht Hannover (okrajno sodišče v Hannovru, Nemčija) in Amtsgericht Düsseldorf (okrajno sodišče v Düsseldorfu, Nemčija), odgovori:

1. Zgolj resnična odsotnost z dela zaradi bolniškega dopusta, na katerem je velik del letalskega osebja dejanskega letalskega prevoznika, ki je potrebno za izvedbo leta, do katere pride zaradi pandemije ali drugih nepričakovanih razmer na področju javnega zdravja, pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 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. Natančno stopnjo odsotnosti z dela, ki se v takih okoliščinah zahteva za to, da lahko položaj pomeni „izredne razmere“, mora opredeliti predložitveno sodišče, ki mora ustrezno upoštevati vse upoštevne dejanske okoliščine.

40 Kar zadeva metode razlage, ki se uporabljajo za člen 5(3) Uredbe št. 261/2004, glej točko 54 zgoraj.

41 Za nasprotno stališče, ki je bilo izoblikovano v okoliščinah, v katerih so se zadevne „izredne razmere“ nanašale na tehnično napako, in je bilo podano pred poznejšo sodno prakso, na katero se sklicujem tukaj, glej sklepne predloge generalne pravobranilke E. Sharpston v zadevi Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, točke od 24 do 32).

2. Spontana odsotnost z dela velikega dela letalskega osebja dejanskega letalskega prevoznika, ki je potrebno za izvedbo leta, zaradi prekinitve dela, ki ni v skladu z delovno zakonodajo ali kolektivno pogodbo („divja stavka“), pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004. Vendar se izjema iz člena 5(3) uporablja le v zvezi z izrednimi razmerami, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi zadevni letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe. To je vprašanje, o katerem mora odločiti predložitveno sodišče, ki mora odločiti tudi o tem, kako visoka mora biti stopnja odsotnosti z dela, da to v okviru divje stavke pomeni nastop izrednih razmer.

3. Izredne razmere morajo obstajati v času, ko je bil – odvisno od primera – let odpovedan ali je imel zamudo.

4. Možnost izognitve se nanaša le na posledice nastopa izrednih razmer.