

Anonimizirana verzija

PrijevodC-826/19 - 1

Predmet C-826/19

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

13. studenoga 2019.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landesgericht Korneuburg (Austrija)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

29. listopada 2019.

Tužitelj i žalitelj:

WZ

Tuženik i druga stranka u žalbenom postupku:

Austrian Airlines AG

REPUBLIKA AUSTRIJA

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneburgu, Austrija)

Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneburgu) kao žalbeni sud [omissis] u predmetu tužitelja **WZ-a** [omissis] i tuženika, društva **Austrian Airlines AG** [omissis], zbog iznosa od 250,00 eura uvećanog za kamate i troškove [omissis] donio je povodom tužiteljeve žalbe protiv presude Bezirksgerichta Schwechat (Općinski sud u Schwechatu, Austrija) od 24. lipnja 2019. [omissis] sljedeće

Rješenje

I.) U skladu s člankom 267. UFEU-a, Sudu Europske unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja:

1.) Treba li članak 8. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (u daljnjem tekstu: Uredba br. 261/2004) tumačiti na način da se primjenjuje na dvije zračne luke koje se nalaze u **[orig. str. 2.]** neposrednoj blizini gradskog središta, pri čemu se samo jedna nalazi na gradskom području, dok se druga nalazi u susjednoj saveznoj državi?

2.) Treba li članak 5. stavak 1. točku (c), članak 7. stavak 1. i članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da u slučaju slijetanja na drugu odredišnu zračnu luku istog mjesta, istog grada ili iste regije postoji pravo na odštetu zbog otkazivanja leta?

3.) Treba li članak 6. stavak 1., članak 7. stavak 1. i članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da u slučaju slijetanja na drugu zračnu luku istog mjesta, istog grada ili iste regije postoji pravo na odštetu zbog velikog kašnjenja leta?

4.) Treba li članak 5., članak 7. i članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da je u svrhu utvrđivanja je li putnik pretrpio gubitak vremena od 3 sata ili više u smislu presude Suda od 19. studenoga 2009. u spojenim predmetima C-402/07 i C-432/07, Sturgeon i dr., kašnjenje potrebno izračunati s obzirom na vrijeme slijetanja u drugu odredišnu zračnu luku ili s obzirom na vrijeme prijevoza putnika do zračne luke za koju je izvršena rezervacija ili do drugog obližnjeg odredišta u dogovoru s putnikom?

5.) Treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da se zračni prijevoznik koji izvodi letove u okviru niza uzastopnih letova može pozivati na događaj koji se dogodio na pred-pred-predzadnjoj rotaciji tog leta, konkretno na smanjeni broj slijetanja zbog olujnog nevremena?

6.) Treba li članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da zračni prijevoznik u slučaju **[orig. str. 3.]** slijetanja u drugu odredišnu zračnu luku mora na vlastitu inicijativu ponuditi prijevoz do drugog mjesta ili putnik mora zatražiti prijevoz?

7.) Treba li članak 7. stavak 1., članak 8. stavak 3. i članak 9. stavak 1. točku (c) Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da putnik ima pravo na odštetu zbog povrede obveza pružanja pomoći i skrbi, koje su utvrđene u člancima 8. i 9.?

II.) Postupak se prekida do donošenja prethodne odluke Suda Europske unije.

Obrazloženje

Nesporno je odnosno utvrđeno je sljedeće činjenično stanje *[omissis]*.

Tužitelj je imao potvrđenu rezervaciju za letove koje izvodi tuženik OS 940, od Klagenfurta (KLU) 21. svibnja 2018. u 18:35 do Beča (VIE) 21. svibnja 2018. u 19:20, te OS 239, od Beča (VIE) 21. svibnja 2018. u 21:00 do zračne luke Berlin-Tegel (TXL) 21. svibnja 2018. u 22:20. Tuženik je preusmjerio let OS 239 sa zračne luke Berlin-Tegela na zračnu luku Berlin-Schönefeld (SXF), a stvarna vremena leta bila su sljedeća: iz Beča (VIE) 21. svibnja 2018. u 22:07 do zračne luke Berlin-Schönefeld (SXF) 21. svibnja 2018. u 23:18. Udaljenost od Beča do zračne luke Berlin-Tegel odnosno do zračne luke Berlin-Schönefeld manja je od 1 500 km, a nije jasna udaljenost od Klagenfurta. Let je bio preusmjeren sa zračne luke Berlin-Tegel na zračnu luku Berlin-Schönefeld zbog toga što je let prekoračio zabranu noćnih letova u zračnoj luci Berlin-Tegel za tri minute. Polazak je kasnio zbog toga što je **[orig. str. 4]** pred-predpredzadnja rotacija predmetnog leta iz zračne luke Berlin-Tegel trebala poletjeti u 14:40 i sletjeti u Beč u 15:45, a Eurocontrol je tuženiku dodijelio slot tek za 15:53 zbog olujnog nevremena. Daljnji letovi, tj. pred-predzadnja rotacija i predzadnja rotacija izvedeni su uglavnom prema rasporedu, ali kašnjenje se više nije moglo nadoknaditi. Tuženik nije ponudio tužitelju zamjenski prijevoz od zračne luke Berlin-Schönefeld do zračne luke Berlin-Tegel. Tužitelju je do njegova stana potrebna 41 minuta od zračne luke Berlin-Schönefeld, a 15 minuta od zračne luke Berlin-Tegel.

Tužitelj je od tuženika zatražio da mu plati iznos od 250 eura kao odštetu na temelju članka 5. u vezi s člankom 7. Uredbe br. 261/2004. Poziva se, s jedne strane, na kašnjenje leta u dolasku i, s druge strane, na činjenicu da mu se nije ponudio daljnji prijevoz iz zračne luke Berlin-Schönefeld do zračne luke Berlin-Tegel. Tvrdi da se članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 ne primjenjuje jer se zračna luka Berlin-Schönefeld ne nalazi u Berlinu.

Tuženik je osporio tužbeni zahtjev, zatražio da se tužba odbije te tvrdio da je tužitelj stigao na svoje konačno odredište u Berlinu sa zakašnjenjem od 58 minuta, da je zračna luka Berlin-Schönefeld udaljena manje od 24 km od tužiteljeve adrese stanovanja i da je zračna luka Berlin-Tegel udaljena oko 8 km od tužiteljeve adrese stanovanja. Ističe da je u oba slučaja upotreba prijevoznog sredstva potrebna kako bi se stiglo do tužiteljeva stana. Osim toga, tuženik se pozvao na izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, odnosno da su postojali ozbiljni vremenski problemi koji su doveli do kašnjenja.

Bezirksgericht Schwechat (Općinski sud u Schwechatu) odbio je tužbeni zahtjev i naveo da se promjena sa zračne luke Berlin-Tegel na zračnu luku Berlin-Schönefeld ne treba **[orig. str. 5.]** smatrati bitnom izmjenom zračne rute, pa ni otkazivanjem leta. Kašnjenje nije bilo dulje od tri sata. Smatra da ne postoji pravo na temelju članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 jer putnik nije obrazložio koji su mu troškovi nastali zbog prijevoza.

Tužitelj je protiv te presude podnio žalbu zbog žalbenog razloga nepravilne pravne ocjene, te zatražio da se pobijana presuda izmjeni na način da se usvoji tužbeni zahtjev.

Tuženik je u svojem odgovoru na tužbu zatražio da se žalba ne usvoji.

Na Landesgerichtu Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu) je da kao žalbeni sud u drugom i posljednjem stupnju odluči o tužiteljevim pravima.

Činjenica da se ni prvo mjesto polaska ni mjesto odredišta tužiteljeva putovanja ne nalaze na području nadležnosti Bezirksgerichta Schwechat (Općinski sud u Schwechatu) dovodi, u skladu sa sudskom praksom Suda (presuda od 09. srpnja 2009. u predmetu C-204/08, Rehder, točka 47. i od 07. ožujka 2018. u spojenim predmetima C-274/16, C-447/16 i C-448/16, flightright i dr., točka 48.) do toga da ne postoji sudska nadležnost prema mjestu izvršenja na temelju članka 7. točke 1. Uredbe br. 1215/2012; međutim, ta se okolnost više ne može uzeti u obzir jer se tuženik upustio u postupak u smislu članka 26. stavka 1. Uredbe br. 1215/2012.

Odluka ovisi o tumačenju odredbi Uredbe br. 261/2004, čiji sadržaj nije tako očigledan da bi se smatralo da se radi o *acte clair*. Riječ je u bitnome o tumačenju članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, i to o tome primjenjuje li se ta odredba na konkretni slučaj, treba li činjenice tumačiti kao otkazivanje, kašnjenje leta ili zasebno činjenično stanje, je li se moguće pozivati na izvanredne okolnosti te postoji li pravo na odštetu zbog [orig. str. 6.] povrede obveza pružanja pomoći i skrbi.

Pojedina prethodna pitanja

Prvo prethodno pitanje

I zračna luka Berlin-Tegel, koja je prema prvobitnom planu leta bila predviđena kao odredišna zračna luka, i zračna luka Berlin-Schönefeld, koja je korištena nakon promjene plana leta, smatraju se berlinskim zračnim lukama premda se isključivo zračna luka Berlin-Tegel nalazi u gradu Berlinu. U skladu s utvrđenjima prvostupanjskog suda, do tužiteljeva stana potrebna je od zračne luke Berlin-Schönefeld 41 minuta, a od zračne luke Berlin-Tegel potrebno je 15 minuta. Stranke različito ocjenjuju pitanje služi li se regija objema zračnim lukama. Žalbeni sud privremeno smatra da se primjenjuje članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 jer je riječ o više zračnih luka jedne regije, neovisno o tome što se nalaze u različitim saveznim državama. Žalbeni sud to obrazlaže činjenicom da međunarodne zračne luke velikih gradova nisu uobičajeno izgrađene u gradskom središtu, nego na rubu grada ili izvan gradskog područja.

Drugo i treće prethodno pitanje

Tužiteljevo pravo na odštetu postoji u slučaju propusta predviđenog navedenom uredbom u pogledu pružanja usluge. Nije potrebno ispitati uskraćivanje ukrcaja, nego, umjesto toga, treba razmotriti smatra li se preusmjeravanje leta na drugu odredišnu zračnu luku otkazivanjem leta ili zakašnjelim izvođenjem leta. U prilog tome da se ovo činjenično stanje treba smatrati otkazivanjem leta govore razmatranja Suda u presudi od 13. listopada 2011. u predmetu C-83/10, Sousa Rodriguez i dr., točka 30., prema kojima se napuštanje prvobitnog plana leta treba

smatrati otkazivanjem. Suprotno tomu, Bezirksgericht [**orig. str. 7.**] Schwechat (Općinski sud u Schwechatu) smatra da činjenice treba ocijeniti kao kašnjenje u dolasku jer se, čak s kašnjenjem, došlo do konačnog odredišta, odnosno grada Berlina. Konačno, moguće je da se člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004 uređuje poseban slučaj propusta u pružanju usluge koji se ne treba smatrati ni otkazivanjem leta ni kašnjenjem u dolasku. Žalbeni sud to zaključuje na temelju razmatranja prema kojem ta odredba inače ne bi imala područje primjene. Pravo na prijevoz do prvobitne odredišne zračne luke ili do drugog odredišta moglo bi se temeljiti kako na članku 8. stavku 1. tako na članku 9. stavku 1. točki (c) Uredbe br. 261/2004. Ako bi se prihvatilo područje primjene članka 8. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, valja zaključiti da se tom odredbom putniku priznaje isključivo pravo prijevoza do prvobitne odredišne zračne luke ili do drugog mjesta, ali ne druga prava predviđena u slučaju otkazivanja ili kašnjenja leta, osobito ne odšteta, koja se niti ne traži u ovom slučaju. Ispitivanje postojanja izvanrednih okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 bi otpalo.

Četvrto prethodno pitanje

Ako Sud zaključi da se radi o kašnjenju, postavlja se pitanje izračuna kašnjenja. S obzirom na to da se članak 8. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 izričito odnosi na prvobitnu zračnu luku ili na drugo dogovoreno odredište, čini se razumljivim da za izračun kašnjenja nije odlučujuće slijetanje u drugu odredišnu zračnu luku, nego vrijeme dolaska putnika u prvobitnu zračnu luku ili na drugo dogovoreno odredište. Točno je da Bezirksgericht Schwechat (Općinski sud u Schwechatu) smatra da je kašnjenje u svakom slučaju bilo manje od 3 sata. Pritom zanemaruje činjenicu da je Klagenfurt bio tužiteljevo prvo mjesto polaska [**orig. str. 8.**] i da je putovanje počelo u Klagenfurtu (KLU) 21. svibnja 2019. u 18:35 (Presuda Suda od 26. veljače 2013. u predmetu C-11/11, Folkerts, točka 47.).

Peto prethodno pitanje

Ako Sud zaključi da postoji pravo na odštetu zbog otkazivanja leta ili dugog kašnjenja u dolasku, valja razmotriti tuženikovu tvrdnju da je otkazivanje/kašnjenje posljedica izvanredne okolnosti. Koliko se žalbenom sudu čini, u sudskoj praksi Suda još uvijek nije razjašnjeno ima li se zračni prijevoznik u slučaju otkazivanja leta ili dugog kašnjenja pravo pozivati na događaje koji su se dogodili na pred-pred-predzadnjoj rotaciji u okviru niza uzastopnih letova, pa čak i ako su se dogodili istog dana (vidjeti uvodnu izjavu 15. Uredbe br. 261/2004). Nije dvojbeno da je do predmetnog smanjenja slotova došlo zbog toga što nije uspio tuženikov plan da izvede let prema zračnoj luci Berlin-Tegel prije nastupanja zabrane noćnih letova. Međutim, kako bi se osigurala visoka razina zaštite putnika u zračnom prometu, potrebno je ispitati treba li se ograničiti na bližu vremensku povezanost (neovisno o uvodnoj izjavi 15. Uredbe br. 261/2004) ili na određen broj rotacija u okviru niza uzastopnih letova.

Šesto prethodno pitanje

Tuženik nije omogućio tužitelju prijevoz predviđen člankom 8. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004. Žalbeni sud smatra da nije važno što je tužitelj ionako trebao daljnji prijevoz do svojeg boravišta. Mogao je parkirati svoje vozilo na prvobitnoj odredišnoj zračnoj luci ili na drugi način organizirati povratak kući, tako da, bez obzira na malu udaljenost između zračne luke BerlinSchönefeld i njegova boravišta, i dalje ima interes za **[orig. str. 9.]** daljnji prijevoz do zračne luke Berlin-Tegel. Doktrina iz njemačkog govornog područja smatra da se moraju ponuditi usluge skrbi, poput obroka i osvježavajućih pića, hotelskog smještaja, ali i prijevoza između zračne luke i mjesta smještaja, što se tumači na način da zračni prijevoznik mora osigurati te usluge na vlastitu inicijativu, a ne tek na zahtjev putnikâ. Članak 8. Uredbe br. 261/2004 općenito se odnosi na uslugu pomoći i razlikuje se od usluga skrbi iz članka 9. te uredbe. Zbog blizine usluge prijevoza iz članka 9. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004 i prava na prijevoz u skladu s člankom 8 stavkom 3. te uredbe žalbeni sud privremeno smatra da zračni prijevoznik mora ponuditi tu uslugu putniku čak i bez njegova zahtjeva (vidjeti također mišljenje nezavisne odvjetnice Sharpston u RSpredmetu C-83/10, Sousa Rodriguez i dr., točka 62.).

Sedmo prethodno pitanje

Ako se pretpostavi da tuženi zračni prijevoznik nije ispunio obvezu prijevoza do prvobitne odredišne zračne luke ili do drugog odredišta, povrijedio je svoju obvezu koja proizlazi iz članaka 8. i 9. Uredbe br. 261/2004. Nacionalni sudovi smatraju da povreda obveze pružanja pomoći i skrbi dovodi (isključivo) do odgovornosti zračnog prijevoznika za štetu (na primjer, presuda Amtsgerichta Königs Wusterhausen (Općinski sud u Königs Wusterhausenu, Njemačka) od 2. veljače 2017., 4 C 1350/16 [*omissis*]). Međutim, žalbeni sud iz razmatranja Suda u presudi od 13. listopada 2011. u predmetu C-83/10, Sousa Rodriguez i dr., točka 44., zaključuje da povreda obveze pružanja pomoći i skrbi (također) dovodi do **[orig. str. 10.]** prava putnika na odštetu (presuda Landesgerichta Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu) od 7. rujna 2017., 21 R 246/17z [*omissis*]). S obzirom na to da nacionalni sudovi različito ocjenjuju to pitanje, potrebno je da ga Sud razjasni.

[*omissis*] [prekid postupka]

Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu) [*omissis*]

Korneuburg, 29. listopada 2019.

[*omissis*]

[*omissis*] [potpis]