

Predmet C-792/19

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

28. listopada 2019.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landgericht Köln (Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

15. listopada 2019.

Tuženik i žalitelj:

TUIfly GmbH

Tužitelj i druga stranka u žalbenom postupku:

EUflight.de GmbH

[omissis]

Landgericht Köln

Rješenje

U predmetu

TUIfly GmbH, [omissis] Langenhagen,

tuženik i žalitelj,

[omissis]

protiv

EUflight.de GmbH, [omissis] Hamburg,

tužitelja i druge stranke u žalbenom postupku,

[omissis]

11. građansko vijeće Landgerichta Köln (Zemaljski sud u Kölnu, Njemačka)

[omissis]

odlučilo je:

1. Postupak se prekida. **[orig. str. 2.]**
2. U skladu s člankom 267. UFEU-a Sudu Europske unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja o tumačenju prava Unije:

je li u slučaju štrajka riječ o otkazivanju ili dužem kašnjenju leta u dolasku do kojeg je došlo zbog izvanrednih okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004, čak i ako štrajk nije izravno utjecao na sporni let koji se mogao izvesti kako je predviđeno redom letenja, ali zbog mjera reorganizacije plana letenja koje provodi zračni prijevoznik zbog štrajka (u ovom slučaju: korištenje zrakoplova namijenjenog letu radi uklanjanja posljedica štrajka) dođe do otkazivanja, odnosno kašnjenja?

U slučaju da se zračni prijevoznik također može osloboditi odgovornosti u pogledu mjere reorganizacije:

je li relevantno da se mjera reorganizacije poduzela prije početka štrajka, kada još nije bilo moguće predvidjeti na koji će let u konačnici utjecati mjere u okviru štrajka, ili se oslobođenje od odgovornosti može uzeti u obzir i ako je plan letenja reorganiziran tek tijekom štrajka ili nakon štrajka i već je bilo jasno da štrajk nije izravno utjecao na sporni let?

Obrazloženje:

I.

- 1 Tužitelj na temelju prava koje mu je preneseno traži od tuženika odštetu u iznosu od ukupno 500,00 eura (dva puta po 250,00 eura) u skladu s Uredbom (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.

Temelj navedenoga je sljedeće činjenično stanje:

Putnici su kod tuženika rezervirali let za 11. listopada 2017. iz Kölna do Palme de Mallorce. Predviđeno vrijeme polaska bilo je **[orig. str. 3.]** 11. listopada 2017. u 18:55 iz Kölna, planirano vrijeme dolaska bilo je 11. listopada 2017. u 21:20 u Palma de Mallorcu. Udaljenost od Kölna do Palme de Mallorce iznosi 1 308,21 km. Međutim, let se nije odvijao prema planu letenja, nego su putnici

sletjeli u Palmu de Mallorcu tek 12. listopada 2017. u 3.20 sati. Do tog kašnjenja došlo je zbog sljedećih okolnosti:

Tuženik je već tijekom 5. i 6. listopada 2017. saznao da će se između 9. listopada 2017. (17:00 UTC) i 11. listopada 2017. (04:00 UTC) u Francuskoj održati opći štrajk koji će utjecati na službu za zračni promet, službu za kontrolu zračnog prometa, radijske veze i kontrolore zračnog prometa.

Štrajk je utjecao na tuženikov plan letenja za brojne letove, među ostalim za sve letove prema Španjolskoj i iz Španjolske, uključujući Balearske otoke, Maroko i Portugal. Pet zrakoplova nije se moglo vratiti u Njemačku iz Las Palmasa, Tenerifa i Funchala 10. listopada 2017., odgođeni su za sljedeći dan i zbog toga nisu bili dostupni 11. listopada 2017. za povratne letove koji polaze iz Njemačke.

Sporni let iz Kölna do Palme de Mallorce, koji se prvotno trebao izvesti zrakoplovom D-ATUF, nije bio planiran tijekom samog štrajka. Međutim, tuženik je zbog štrajka poduzeo opsežne mjere reorganizacije u planu letenja i u tom pogledu koristio zrakoplov D-ATUF namijenjen spornom letu kako bi omogućio povratna putovanja koja su otkazana zbog štrajka i na taj način kompenzirao odstupanja u planu letenja uzrokovana štrajkom. Zbog toga je tuženik sporni let izveo drugim zrakoplovom (D-ATYB), što je uzrokovalo navedeno kašnjenje.

Putnici su zbog kašnjenja leta naknadno prenijeli svoje prava na tužitelja.

Tuženik u pogledu zahtjeva tužitelja za naknadu štete ističe da je do kašnjenja spornog leta došlo zbog izvanrednih okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004.

2. Amtsgericht (Općinski sud, Njemačka) naložio je tuženiku da tužitelju na temelju zahtjeva koji je podnio isplati 500,00 eura s kamatama po stopi od pet postotnih bodova više od osnovne stope od 21. studenoga 2017. Zastupao je mišljenje da do kašnjenja nije došlo zbog općeg štrajka u Francuskoj, a time ni zbog izvanrednih okolnosti. Naprotiv, **[orig. str. 4.]** za kašnjenje je bila relevantna tuženikova odluka da zrakoplovom namijenjenim letu kompenzira nedostatke u planu letenja uzrokovane štrajkom. Činjenica da oslobođenje od odgovornosti u ovom slučaju nije moguće proizlazi i iz odluke Suda Europske unije od 4. listopada 2012. (C-22/11, „Finnair”), čije je osnovno činjenično stanje usporedivo s ovim slučajem. Suprotno tomu, odluka Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) od 21. kolovoza 2012. *[omissis]* odnosila se na drukčije činjenično stanje jer je zračni prijevoznik već otkazao letove u očekivanju najavljenog štrajka i stoga još nije odlučio hoće li u konačnici štrajk utjecati na sporni let.
3. Tuženik je protiv presude Amtsgerichta (Općinski sud) podnio u njoj dopuštenu žalbu u kojoj ustraje pri svojem zahtjevu za odbijanje tužbe. Ističe da se odluka Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) od 21. kolovoza 2012. *[omissis]* treba primijeniti i na predmetno činjenično stanje, dok se sudska praksa Suda Europske unije ne protivi oslobođenju od odgovornosti.

II.

Odluka o žalbi zahtijeva prethodnu odluku Suda Europske unije o upućenom pitanju.

1.

Sljedeće je pitanje relevantno za donošenje odluke:

ako se u ovom slučaju za sporni let ne bi uzele u obzir izvanredne okolnosti koje su oslobađajuće u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004, žalba se ne bi prihvatila jer bi tužitelj tada imao pravo na odštetu na temelju ustupljenog prava.

Međutim, ako bi zbog štrajka izvanredna okolnost imala učinak oslobodenja od odgovornosti i u pogledu spornog leta, žalba bi se prihvatila jer je tuženik pružio dovoljno konkretne dokaze da se zrakoplov D-ATUF koristio za kompenzaciju učinaka štrajka.

2. [orig. str. 5.]

Je li do kašnjenja u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 došlo zbog izvanrednih okolnosti pitanje je tumačenja pravila, u ovom predmetu izraza „došlo je” i s tim povezanih pitanja uzročnosti, o kojima u slučaju sumnje odlučuje Sud Europske unije.

3.

Prema stajalištu koje je prethodno zastupalo vijeće, u ovom je slučaju do dužeg kašnjenja leta u dolasku u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 došlo zbog izvanrednih okolnosti.

(a) Presudom od 21. kolovoza 2012. [omissis] Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) prihvatio je oslobodenje od odgovornosti u skladu s člankom 5. stavkom 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 ako zračni prijevoznik reorganizira plan letenja i otkáže letove u očekivanju štrajka. U tom pogledu, Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) navodi sljedeće:

„Ako iznimne okolnosti dovedu do toga da zračnom prijevozniku uskoro neće biti dostupan značajan broj njegovih pilota, ne mogu se postavljati visoki zahtjevi u pogledu objašnjavanja razloga zbog kojih je određeni let otkazan, u tom slučaju, zračni prijevoznik obvezan je reorganizirati poslovanje u skladu s tim što je prije moguće. Pritom treba, kao što je prethodno navedeno, najprije raditi na tome da se negativan utjecaj što manje odrazi na sve putnike i da se nakon otklanjanja negativnog utjecaja što prije može ponovno početi s redovnim poslovanjem. Ako uz poštovanje ovih zahtjeva zračni prijevoznik u potrebnoj mjeri iscrpi resurse koji su mu na raspolaganju, otkazivanje pojedinog leta ne može se u pravilu smatrati izbježivim samo zato što se umjesto toga moglo otkazati drugi let. S

obzirom na složenu situaciju za donošenje odluke, kod koje u obzir treba uzeti velik broj letova kao i njihovu međusobnu povezanost, zračnom prijevozniku treba priznati potrebni manevarski prostor prilikom ocjene svrsishodnih mjera. Pri tome ne treba brinuti za umanjivanje prava potrošača jer osobito zračni prijevoznik ima gospodarski interes da učinke štrajka i negativan utjecaj na putnike uvjetovan štrajkom zadrži u što je moguće manjoj mjeri.” [orig. str. 6.]

Landgericht Frankfurt (Zemaljski sud u Frankfurtu, Njemačka) također je, pozivajući se na presudu Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud), otkazivanje leta prije štrajka smatrao oslobođenjem od odgovornosti [*omissis*].

(b) U sudskoj praksi sudova nižeg stupnja, u slučajevima mjera reorganizacije, oslobođenje zračnog prijevoznika od odgovornosti ipak je djelomično odbijeno jer se otkazivanje, odnosno kašnjenje u tim slučajevima više ne temelji na izvanrednim okolnostima, nego na poslovnoj odluci [*omissis*]. Pritom se redovito poziva na odluku Suda Europske unije od 4. listopada 2012. (C-22/11, „Finnair”) [*omissis*]. Djelomično i iz uvodne izjave 15. Uredbe (EZ) br. 261/2004 proizlazi potreba izravne uzročnosti između izvanredne okolnosti i spornog leta o kojem je riječ [*omissis*].

Oslobođenje od odgovornosti u pogledu mjera reorganizacije provedenih zbog štrajka također se u pravnoj teoriji djelomično izričito odbacuje [*omissis*].

(c) Sud još nije donio odluku o postavljenom pitanju. Naposljetku, pitanje je ostalo otvoreno u predmetu C-195/17 („TUIfly”) jer je zaniijekano postojanje izvanrednih okolnosti. U tom se postupku nezavisni odvjetnik Suda Europske unije, pozivajući se također na odluku Suda Europske unije od 4. listopada 2012. (C-22/11, „Finnair”), izjasnio da se izvanredne okolnosti ne odnose na nove planove letenja sastavljene u pogledu izvanrednih okolnosti (mišljenje od 12. travnja 2018.). [orig. str. 7.]

(d) U svojoj dosadašnjoj sudskoj praksi, vijeće je prihvaćalo stajalište Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) i smatralo da se te odredbe mogu primijeniti i na ovaj slučaj leta koji je izveden uz kašnjenje nakon završetka štrajka zbog reorganizacije plana letenja provedene zbog štrajka.

Takvo je tumačenje potkrijepljeno tekstom članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 jer se u tom pogledu samo pretpostavlja da je do otkazivanja (u ovom slučaju: dužeg kašnjenje leta u dolasku) „došlo” zbog izvanrednih okolnosti, što se neizravno odnosi i na nedostupnost planiranog zrakoplova zbog nužne reorganizacije. Činjenica da izvanredne okolnosti moraju izravno utjecati na let, odnosno da u slučaju štrajka nije moguće koristiti osoblje ili dio osoblja koje je planirano za let kako bi se izveo let, ne proizlazi iz teksta [*omissis*].

I uvodna izjava 15. Uredbe (EZ) br. 261/2004 u ovom pogledu ide u korist, a ne protiv shvaćanja vijeća. U tom pogledu valja smatrati da postoje izvanredne okolnosti onda kad je utjecaj odluke, koju je donijela uprava zračnog prometa, u pogledu određenog zrakoplova određenog dana doveo do dugog kašnjenja leta,

kašnjenja leta preko noći ili do otkazivanja jednog ili više letova tim zrakoplovom. Stoga se ta odredba odnosi i na sljedeće letove [*omissis*], pri čemu to vrijedi i za letove u pogledu kojih izvanredna okolnost dovodi do kašnjenja u trajanju do jednog dana nakon nastupanja izvanredne okolnosti. Točno je da je u ovom slučaju veza između izvanredne okolnosti i otkazivanja/kašnjenja uža ako je riječ o istom zrakoplovu. Međutim, jasno je da autor uredbe nije želio ograničiti oslobođenje od odgovornosti neposredno na predmetni otkazani/zakašnjeli let, a također nije želio postaviti kao uvjet istodobni ili istodnevni učinak izvanredne okolnosti, nego samo daljnje postojanje izvanredne okolnosti. U svakom slučaju, iz uvodne izjave 15. ne proizlazi namjera autora uredbe prema kojoj bi članak 5. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 [*omissis*] u pravilu obuhvaćao samo slučajeve izravne uzročnosti. **[orig. str. 8.]** Naprotiv, u uvodnoj izjavi 15. navodi se da se, u smislu pozitivne odredbe, zračni prijevoznik oslobađa odgovornosti u određenom slučaju (odluka uprave zračnog prometa).

Prema stajalištu vijeća, na uzročnu povezanost s izvanrednom okolnosti štrajka ne utječe ni činjenica da se neplanirano izvođenje leta (također) temelji na poslovnoj odluci zračnog prijevoznika. Otkazivanje nekoliko letova zbog štrajka nužno dovodi do praktičnih ograničenja u pogledu preusmjerenja dotičnih putnika do njihovih odredišta. U tu svrhu zračni prijevoznik mora nužno poslovati korištenjem raspoloživih zrakoplova, članova posade itd., odnosno zrakoplovima i članovima posade koje je moguće osigurati u kratkom roku, što redovito isključuje naknadu za posljedice štrajka, uz izvođenje redovnog zračnog prometa. Reorganizacija plana letenja provodi se stoga u skladu sa stvarnim ograničenjima te je s obzirom na to razumno pretpostaviti da je otkazivanje, odnosno kašnjenje u dolasku također posljedica izvanrednih okolnosti štrajka.

U skladu s ocjenom vijeća, vrijeme u kojem se odvija reorganizacija plana letenja također nije presudno. Točno je da je u slučaju naknadne reorganizacije već jasno je li štrajk utjecao na pojedinačni let ili ne. Međutim, praktično ograničenje u pogledu reagiranja na izvanredne okolnosti štrajka i posljedičnih odstupanja u planu letenja nastalih zbog mjera reorganizacije ostaje isto. Stoga u odnosu na uzročnost, trenutak poduzimanja mjere reorganizacije ništa ne mijenja.

(e) Prema mišljenju vijeća, iz odluke Suda Europske unije od 4. listopada 2012. (C-22/11, „Finnair”) ne proizlaze obvezujući zahtjevi za odgovor na prethodna pitanja. S jedne strane, odluka se odnosila na slučaj uskraćivanja ukrcaja, dok izvanredne okolnosti iz članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 više nisu relevantne. U tom pogledu, Sud Europske unije nije se morao temeljito baviti područjem primjene te odredbe. S druge strane, postupak u predmetu C-22/11 temeljio se na činjeničnom stanju prema kojem sporni let nije otkazan, odnosno nije kasnio upravo zbog mjere reorganizacije. Naprotiv, let se zapravo izveo i samo putnicima, poput tadašnjeg **[orig. str. 9.]** tužitelja, T. Lassooyja, koji su rezervirali let i došli na ukrcaj na vrijeme, nije bio dozvoljen ukrcaj jer je taj let bio zamjenski let za druge osobe, nakon čega je bilo potrebno otkazati let koji su rezervirali zbog štrajka osoblja zračne luke u Barceloni.

(f) Na temelju stajališta iznesenog u točki (b) koje se u posljednje vrijeme sve češće zastupa i kojim se uskraćuje oslobođenje od odgovornosti u slučaju mjera reorganizacije te se redovito poziva na odluku Suda Europske unije od 4. listopada 2012. (C -22/11, „Finnair”) i s kojim se očito slaže nezavisni odvjetnik Suda Europske unije, vijeće prethodni postupak smatra potrebnim.

[*omissis*]

RADNI DOKUMENT