

Vec C-792/19

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

28. október 2019

Vnútroštátny súd:

Landgericht Köln

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

15. október 2019

Žalovaná a odvolateľka:

TUIfly GmbH

Žalobkyňa a odporkyňa v odvolacom konaní:

EUflight.de GmbH

PRACOVNÝ DOKUMENT

[omissis]

Landgericht Köln (Krajinský súd Kolín, Nemecko)

Uznesenie

v konaní medzi

TUIfly GmbH, [omissis] Langenhagen,

žalovanou a odvolateľkou,

[omissis]

a

EUflight.de GmbH, [omissis] Hamburg,

žalobkyňou a odporkyňou v odvolacom konaní,

[omissis]

11. civilný senát Landgericht Köln (Krajinský súd Kolín)

[omissis]

rozhodol:

1. Konanie sa prerušuje.
2. Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ZFEÚ predkladajú nasledujúce otázky týkajúce sa výkladu práva Únie:

Je v prípade štrajku zrušenie letu alebo veľké meškanie jeho príletu spôsobené mimoriadnymi okolnosťami v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 aj vtedy, keď štrajk priamo neovplyvnil sporný let, ktorý sa mohol uskutočniť v súlade s letovým poriadkom, ale v dôsledku reorganizačných opatrení v letovom poriadku spôsobených štrajkom, ktoré prijal letecký dopravca (v tomto prípade použitie lietadla určeného pre tento let na odstránenie dôsledkov štrajku), dôjde k zrušeniu, resp. meškaniu?

Ak sa letecký dopravca môže zbaviť zodpovednosti aj v prípade reorganizačného opatrenia:

Je relevantné, že reorganizačné opatrenie sa uskutočnilo už pred začiatkom štrajku, keď ešte nebolo možné určiť, ktorý let opatrenia spôsobených štrajkom napokon ovplyvnia, alebo prichádza vylúčenie

zodpovednosti do úvahy aj vtedy, keď k reorganizácii letového poriadku došlo až počas štrajku alebo po štrajku a už bolo jasné, že štrajk priamo neovplyvnil sporný let?

Odôvodnenie:

I.

- 1 Žalobkyňa žiada od žalovanej na základe postúpeného práva náhradu v celkovej výške 500,00 eura (dvakrát 250,00 eura) podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91.

Spor je založený na týchto skutkových okolnostiach:

Cestujúci si zarezovali u žalovanej na 11. októbra 2017 let z Kolína do Palma de Mallorca. Plánovaný čas odletu bol 11. októbra 2017 o 18:55 hod. v Kolíne, plánovaný čas priletu bol 11. októbra 2017 o 21:20 hod. v Palma de Mallorca. Vzdialenosť z Kolína do Palma de Mallorca predstavuje 1 308,21 km. Let sa však neuskutočnil v súlade s letovým poriadkom, ale cestujúci pristáli v Palma de Mallorca až 12. októbra 2017 o 03:20 hod. Toto meškание vyplývalo z nasledujúcich okolností:

Žalovaná už 5. a 6. októbra 2017 vedela, že od 9. októbra 2017 (17:00 hod. UTC) do 11. októbra 2017 (04:00 hod. UTC) sa vo Francúzsku bude konať generálny štrajk, ktorý sa bude týkať letových prevádzkových služieb, letových navigačných služieb, rádiového spojenia a riadiacich letovej prevádzky.

Štrajk ovplyvnil letový poriadok žalovanej s mnohými letmi, okrem iného so všetkými letmi do a zo Španielska, vrátane Baleárov, Maroka a Portugalska. Dňa 10. októbra 2017 sa päť lietadiel nemohlo vrátiť z Las Palmas, z Tenerify a z Funchalu do Nemecka, pričom ich lety boli odložené na nasledujúci deň, a preto tieto lietadlá neboli 11. októbra 2017 k dispozícii pre lety s odletom v Nemecku.

Samotný sporný let z Kolína do Palma de Mallorca, ktorý sa mal uskutočniť pomocou lietadla D-ATUF, nespadol do doby štrajku. Žalovaná však prijala v dôsledku štrajku rozsiahle reorganizačné opatrenia v letovom poriadku a v tejto súvislosti použila lietadlo D-ATUF, ktoré bolo určené pre sporný let, na uskutočnenie letov zrušených v dôsledku štrajku, aby tak kompenzovala zmeny v letovom poriadku spôsobené štrajkom. Žalovaná v dôsledku toho uskutočnila sporný let pomocou iného lietadla (D-ATYB), čo viedlo k vyššie uvedenému meškaniu.

Cestujúci následne postúpili svoje nároky založené na meškanií letu žalobkyni.

Žalovaná voči návrhu žalobkyne na priznanie náhrady namieta, že meškanie sporného letu bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004.

2. Amtsgericht (okresný súd) v súlade s návrhom uložil žalovanej povinnosť vyplatiť žalobkyňi 500,00 eura spolu s úrokmi vo výške základnej úrokovej sadzby zvýšenej o päť percentuálnych bodov od 21. novembra 2017. Zastával názor, že meškanie nebolo spôsobené generálnym štrajkom vo Francúzsku, a teda ani mimoriadnymi okolnosťami. Pre meškanie, ku ktorému došlo, bolo naopak smerodajné rozhodnutie žalovanej využiť lietadlo určené pre tento let na vyrovnanie výpadkov v letovom poriadku spôsobených štrajkom. Záver, že v tomto prípade sa neuplatní vylúčenie zodpovednosti, vyplýva z rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie zo 4. októbra 2012 (C-22/11 – „Finnair“), ktorého predmetom bola situácia podobná prejednávanej situácii. Rozhodnutie Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) z 21. augusta 2012 [*omissis*] sa naopak týka inej situácie, keďže v predmetnej veci letecký dopravca pred ohláseným štrajkom už zrušil lety, a preto nebolo jasné, či štrajk napokon ovplyvní sporný let.
3. Žalovaná podala proti rozsudku okresného súdu odvolanie, ktoré bolo podľa tohto rozsudku prípustné, pričom uviedla, že trvá na svojom návrhu na zamietnutí žaloby. Tvrdí, že rozhodnutie Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) z 21. augusta 2012 [*omissis*] sa má uplatniť aj na prejednanú situáciu, zatiaľ čo judikatúra Súdneho dvora Európskej únie vôbec neodporuje vylúčeniu zodpovednosti.

II.

Na rozhodnutie o odvolaní je potrebné prejudiciálne rozhodnutie Súdneho dvora Európskej únie, v ktorom odpovie na prejudiciálnu otázku.

1.

Táto otázka je podstatná pre rozhodnutie veci:

Ak by sa v prejednávanej situácii na sporný let nevzťahovali mimoriadne okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004, ktoré by viedli k vylúčeniu zodpovednosti, odvolanie by bolo neúspešné, lebo žalobkyňa by v takom prípade mala nárok na náhradu na základe postúpeného práva.

Ak by sa naopak na základe štrajku uplatnila aj na sporný let mimoriadna okolnosť, ktorá by viedla k vylúčeniu zodpovednosti, odvolanie by bolo úspešné, keďže žalovaná dostatočne konkrétne vysvetlila, že lietadlo D-ATUF bolo použité na kompenzáciu dôsledkov štrajku.

2.

Otázka, či je meškanie v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, je otázka výkladu tohto ustanovenia – v tomto prípade pojmu „spôsobené“ a s ním spojených otázok príčinnej súvislosti –, o ktorej v sporných prípadoch môže rozhodnúť len Súdny dvor Európskej únie.

3.

Podľa názoru, ktorý senát doteraz zastával, je v prejednávacom prípade veľké meškanie príletu v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 spôsobené mimoriadnou okolnosťou.

a) Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) v rozsudku z 21. augusta 2012 [omissis] uznal vylúčenie zodpovednosti podľa článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004, ak letecký dopravca pred štrajkom reorganizoval letový poriadok a zrušil lety. V tejto súvislosti Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) uviedol:

„Ak mimoriadne okolnosti vyvolávajú obavu, že letecký dopravca onedlho nebude mať k dispozícii podstatnú časť svojich pilotov, nemožno klásť prísne požiadavky na vysvetlenie dôvodov, prečo bol určitý let zrušený. V takej situácii je úlohou leteckého dopravcu, aby podľa možnosti už vopred uskutočnil náležitú reorganizáciu prevádzky. Ako už bolo uvedené, pritom má konať predovšetkým tak, aby obmedzenie bolo pre všetkých cestujúcich čo najmenšie a aby po odstránení obmedzení bolo možné čo najrýchlejšie obnoviť bežnú prevádzku. Ak letecký dopravca pri dodržaní týchto požiadaviek vyčerpá v potrebnom rozsahu zdroje, ktoré má k dispozícii, tak sa nemožno domnievať, že zrušeniu konkrétneho letu spravidla bolo možné zabrániť, výlučne preto, že namiesto neho mohol byť zrušený iný let. S ohľadom na komplexnú povahu situácie, o ktorej treba rozhodnúť, keď treba vziať do úvahy množstvo letov, ako aj spojenia medzi nimi, treba leteckému dopravcovi priznať skôr potrebný priestor pri posudzovaní účelných opatrení. Netreba sa obávať, že tým dôjde k obmedzeniu práv spotrebiteľov, pretože je v neposlednom rade vo vlastnom hospodárskom záujme leteckého dopravcu, aby vplyv štrajku a ním spôsobených obmedzení týkajúcich sa cestujúcich udržal v čo najnižšej miere.“

Landgericht Frankfurt (Krajinský súd Frankfurt, Nemecko) s odvolaním sa na judikatúru Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) tiež dospel k záveru o vylúčení zodpovednosti v prípade zrušenia letu, ku ktorému došlo pred štrajkom [omissis].

b) Nižšie súdy vo svojej judikatúre týkajúcej sa prípadov reorganizačných opatrení naopak čiastočne odmietli vylúčenie zodpovednosti leteckého dopravcu, keďže zrušenie, resp. meškanie v týchto prípadoch podľa ich názoru už nie je založené na mimoriadnej okolnosti, ale na podnikateľskom rozhodnutí [omissis]. Uvedené súdy sa v tejto súvislosti opakovane odvolávali na rozhodnutie Súdneho dvora Európskej únie zo 4. októbra 2012 (C-22/11 – „Finnair“) [omissis]. Požiadavku priamej príčinnej súvislosti medzi mimoriadnou okolnosťou

a vplyvom na sporný let čiastočne odvodzujú aj z odôvodnenia 15 nariadenia (ES) č. 261/2004 [*omissis*].

Vylúčenie zodpovednosti v prípade reorganizačných opatrení spôsobených štrajkom sa sčasti výslovne odmieta aj v odbornej literatúre [*omissis*].

c) Súdny dvor zatiaľ nerozhodol o položenej otázke. Naposledy táto otázka zostala nezodpovedaná vo veci C-195/17 („TUifly“), keďže bola odmietnutá už existencia mimoriadnej okolnosti. V tomto konaní generálny advokát na Súdnom dvore Európskej únie – tiež s odvolaním sa na rozhodnutie Súdneho dvora Európskej únie zo 4. októbra 2012 (C-22/11 – „Finnair“) – vyjadril názor, že mimoriadne okolnosti sa nevzťahujú na nové letové poriadky, ktoré sa zostavia vzhľadom na mimoriadne okolnosti (návrhy z 12. apríla 2018).

d) Senát sa vo svojej doterajšej judikatúre riadil názorom Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) a domnieva sa, že opatrenia, ktoré spomenul tento súd, možno uplatniť aj na prejednávany prípad týkajúci sa letu, ktorý bol uskutočnený s meškaním v dôsledku reorganizácie letového poriadku spôsobenej štrajkom.

Znenie článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 podporuje taký výklad, keďže v tomto smere sa vyžaduje len to, aby zrušenie (v tomto prípade veľké meškanie príletu) bolo „spôsobené“ mimoriadnymi okolnosťami, čo zahŕňa priamy vplyv v dôsledku toho, že vyčlenené lietadlo na základe nevyhnutnej reorganizácie nie je k dispozícii. Z tohto znenia nevyplýva, že mimoriadna okolnosť musí mať priamy vplyv na let, a preto v prípade štrajku personál vyčlenený pre let alebo jeho časť nemožno použiť na uskutočnenie letu [*omissis*].

Odôvodnenie 15 nariadenia (ES) č. 261/2004 z nášho pohľadu tiež svedčí práve v prospech, a nie v neprospech názoru senátu. Podľa tohto odôvodnenia sa za mimoriadne okolnosti dá považovať skutočnosť, keď rozhodnutie riadenia letovej prevádzky v konkrétnom dni vo vzťahu ku konkrétnemu lietadlu zapríčiní veľké meškanie, meškanie do nasledujúceho dňa alebo zrušenie jedného alebo viacerých letov takého lietadla. Aj podľa tohto ustanovenia sa teda zohľadňujú dôsledky pre nadväzujúce lety [*omissis*], pričom to platí aj pre lety, pri ktorých mimoriadna okolnosť spôsobí meškanie až o jeden deň po výskyte mimoriadnej okolnosti. V tejto situácii je síce súvislosť medzi mimoriadnou okolnosťou a zrušením/meškaním užšia v tom zmysle, že ide o to isté lietadlo. Je však zrejmé, že normotvorca nechcel obmedziť vylúčenie zodpovednosti na priamy vplyv na zrušený/meškaný let a tiež nechcel stanoviť podmienku týkajúcu sa dôsledkov mimoriadnej okolnosti, ktoré nastanú súčasne alebo v ten istý deň, ale rozhodujúce je len to, že mimoriadna okolnosť má skutočne ďalšie dôsledky. Z odôvodnenia 15 v každom prípade nevyplýva zámer normotvorcu, aby sa článok 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 spravidla vzťahoval len na prípady, v ktorých existuje priama príčinná súvislosť [*omissis*]. V odôvodnení 15 sa naopak len – v pozitívnom zmysle – uvádza, že zodpovednosť leteckého dopravcu je v určitej situácii (rozhodnutie riadenia letovej prevádzky) vylúčená.

Podľa názoru senátu príčinnú súvislosť s mimoriadnou okolnosťou, ktorou je štrajk, nenarúša ani skutočnosť, že uskutočnenie letu v rozpore s letovým poriadkom spočíva (aj) na podnikateľskom rozhodnutí leteckého dopravcu. So zrušením viacerých letov v dôsledku štrajku je nevyhnutne spojená praktická potreba prepraviť cestujúcich, ktorých sa toto zrušenie týka, do ich cieľového miesta iným spôsobom. Na tento účel musí letecký dopravca nevyhnutne využiť dostupné lietadlá, členov posádky atď., ktorí sú dostupní alebo ktorých možno v krátkom čase obstaráť, resp. najatť, čo spravidla vylučuje kompenzáciu dôsledkov štrajku popri uskutočňovaní riadnej letovej prevádzky. K reorganizácii letového poriadku preto dochádza v dôsledku faktických obmedzení, vzhľadom na ktoré je primerané aj v tomto prípade vychádzať z toho, že zrušenie, resp. meškanie priletu je spôsobené mimoriadnou okolnosťou, ktorou je štrajk.

Podľa názoru senátu tiež nie je rozhodujúce, kedy sa uskutoční reorganizácia letového poriadku. V prípade dodatočnej reorganizácie je už síce jasné, či sa štrajk týkal alebo netýkal konkrétneho letu. Praktická potreba reagovať na mimoriadnu okolnosť, ktorou je štrajk, a zmeny v letovom poriadku spôsobené touto okolnosťou prostredníctvom reorganizačných opatrení je však rovnaká. Z hľadiska príčinnej súvislosti je preto okamih reorganizačného opatrenia irelevantný.

e) Z rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie zo 4. októbra 2012 (C-22/11 – „Finnair“) podľa názoru senátu nevyplývajú nijaké záväzné pokyny na zodpovedanie prejudiciálnych otázok. Po prvé uvedené rozhodnutie sa týkalo prípadu odmietnutia nástupu do lietadla – v tomto prípade však už výnimočná situácia uvedená v článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 nie je relevantná. V tomto smere sa Súdny dvor Európskej únie tiež v rozsahu, ktorý by bol podstatný pre rozhodnutie, nemusel zaoberať pôsobnosťou tohto ustanovenia. Po druhé predmetom konania vo veci C-22/11 bola situácia, v ktorej sporný let nebol zrušený alebo uskutočnený s meškaním práve z dôvodu reorganizačného opatrenia. Tento let sa naopak skutočne zrealizoval a cestujúcim, ktorí – tak ako žalobca v uvedenej veci, pán Lassooy – si zarezervovali let a včas sa dostavili na nástup do lietadla, bol len odmietnutý nástup do lietadla, lebo týmto letom boli alternatívne prepravené iné osoby po tom, čo let, ktorý si zarezervovali, musel byť zrušený v dôsledku štrajku personálu letiska v Barcelone.

f) Na základe názoru uvedeného v písmene b), ktorý má v poslednom čase čoraz viac prívržencov a podľa ktorého v prípade reorganizačných opatrení zodpovednosť nie je vylúčená, pričom jeho zástancovia sa opakovane odvolávajú na rozhodnutie Súdneho dvora Európskej únie zo 4. októbra 2012 (C-22/11 – „Finnair“), a s ktorým sa zjavne stotožňuje aj generálny advokát Súdneho dvora Európskej únie, senát považuje za opodstatnené podať návrh na začatie prejudiciálneho konania.

[omissis]