

Zadeva C-792/19

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

28. oktober 2019

Predložitveno sodišče:

Landgericht Köln (Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

15. oktober 2019

Tožena stranka in pritožnica:

TUIfly GmbH

Tožeča stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku:

EUflight.de GmbH

[...] (ni prevedeno)

Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija)

Sklep

V sporu

TUIfly GmbH, [...] (ni prevedeno) Langenhagen,

tožena stranka in pritožnica,

[...] (ni prevedeno)

proti

EUflight.de GmbH, [...] (ni prevedeno) Hamburg,

tožeča stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku,

[...] (ni prevedeno)

je 11. civilni senat pri Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu)

[...] (ni prevedeno)

sklenil:

1. Postopek se prekine.
2. Sodišču Evropske unije se na podlagi člena 267 PDEU v predhodno odločanje predložita ti vprašanji glede razlage prava Unije:

Ali so v primeru stavke za odpoved ali veliko zamudo leta pri prihodu tudi tedaj krive izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, če stavka ni neposredno vplivala na let, ki je predmet spora, in bi ga bilo mogoče opraviti po voznem redu, vendar pa do odpovedi oziroma zamude pride zaradi reorganizacijskih ukrepov letalskega prevoznika, ki zadevajo vozni red in so sprejeti zaradi stavke (v obravnavanem primeru: uporaba letala, predvidenega za let, za odpravo posledic stavke)?

Če je letalski prevoznik tudi v primeru reorganizacijskega ukrepa lahko razbremenjen odgovornosti:

Ali je bistveno, da je bil reorganizacijski ukrep sprejet že pred začetkom stavke, ko še ni bilo mogoče predvideti, kateri let bodo nazadnje stavkovni ukrepi prizadeli, ali pa izključitev odgovornosti pride v poštev tudi, če je bil vozni red reorganiziran šele med stavko ali po stavki in je že bilo jasno, da leta, ki je predmet spora, stavka ni neposredno prizadela?

Obrazložitev:

I.

- 1 Tožeča stranka, ki ji je bila odstopljena terjatev, od tožene stranke zahteva plačilo odškodnine v skupni višini 500,00 EUR (dvakrat po 250,00 EUR) v skladu z Uredbo (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.

Dejansko stanje je tako:

Potnika sta pri toženi stranki za 11. oktober 2017 rezervirala let iz Kölna do Palme de Mallorce. Čas odhoda po voznem redu je bil določen za 11. oktober 2017 ob 18.55 v Kölnu, čas prihoda po voznem redu pa za 11. oktober 2017 ob 21.20 v Palmi de Mallorci. Oddaljenost med Kölnom in Palmo de Mallorco je 1308,21 km. Let pa ni bil izveden po voznem redu, temveč sta potnika šele 12. oktobra

2017 ob 3.20 pristala v Palmi de Mallorci. Ta zamuda je temeljila na teh okoliščinah:

Tožena stranka je bila že tekom 5. in 6. oktobra 2017 seznanjena s tem, da bo med 9. oktobrom 2017 (17.00 UTC) in 11. oktobrom 2017 (4.00 UTC) v Franciji potekala generalna stavka, ki bo prizadela storitve letalskega prometa, varnost letalskega prometa, radijske zveze in kontrolo letenja.

Stavka je vplivala na številne lete tožene stranke v okviru njenega voznega reda, med drugim na vse lete v in iz Španije ter lete na Baleare, v Maroko in na Portugalsko. 10. oktobra 2017 se pet letal iz Las Palmasa, Tenerife in Funchala ni moglo vrniti v Nemčijo, leti so bili prestavljeni na naslednji dan in ta letala torej 11. oktobra 2017 niso bila na razpolago za lete iz Nemčije.

Let, ki je predmet spora, iz Kölna do Palme de Mallorce, ki bi sprva moral biti opravljen z letalom D-ATUF, ni bil predviden v času stavke. Tožena stranka pa je zaradi stavke sprejela številne reorganizacijske ukrepe v okviru voznega reda in v tej zvezi letalo D-ATUF, predvideno za let, ki je predmet spora, namenila za izvedbo letov, ki so odpadli zaradi stavke, da bi s tem kompenzirala izkrivljanja v voznem redu, ki so bila posledica stavke. Let, ki je predmet spora, je tožena stranka nato opravila z drugim letalom (D-ATYB), zaradi česar je prišlo do uvodoma navedene zamude.

Potnika sta pozneje svoja zahtevka zaradi zamude leta odstopila tožeči stranki.

Tožena stranka odškodninskemu zahtevku tožeče stranke nasprotuje z navedbo, da so bile za zamudo leta, ki je predmet spora, krive izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004.

2. Amtsgericht (okrajno sodišče, Nemčija) je tožbi ugodilo in toženi stranki naložilo, naj tožeči stranki plača 500,00 EUR skupaj z obrestmi v višini 5 odstotnih točk nad veljavno temeljno obrestno mero od 21. novembra 2017 do plačila. Navedlo je, da za zamudo ni kriva generalna stavka v Franciji in torej tudi ne izredne razmere. Za nastalo zamudo naj bi nasprotno bila odločilna odločitev tožene stranke, da letalo, predvideno za let, uporabi za izravnavo praznin v voznem redu, ki so bile posledica stavke. To, da v tem primeru ne pride v poštev izključitev odgovornosti, naj bi izhajalo tudi iz sodbe Sodišča Evropske unije (v nadaljevanju: Sodišče) z dne 4. oktobra 2012 (Finnair, C-22/11), v kateri naj bi bilo upoštevno dejansko stanje primerljivo obravnavanemu. Sodba Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) z dne 21. avgusta 2012 [...] (ni prevedeno) pa naj bi na drugi strani zadevala drugačen položaj, saj je tam letalski prevoznik že v pričakovanju napovedane stavke odpovedal lete, torej ko še ni bilo jasno, ali bo stavka zadevni let nazadnje sploh prizadela ali ne.
3. Tožena stranka je proti sodbi okrajnega sodišča vložila pritožbo, ki je bila v tej sodbi dovoljena, s katero vztraja pri svojem predlogu, naj se tožba zavrne. Navaja, da je tudi v obravnavanem položaju treba upoštevati sodbo Bundesgerichtshof

(zvezno vrhovno sodišče) z dne 21. avgusta 2012 [...] (ni prevedeno), medtem ko naj sodna praksa Sodišča ravno ne bi nasprotovala izključitvi odgovornosti.

II.

Za odločitev o pritožbi je potrebna predhodna odločba Sodišča, v kateri bi to odgovorilo na vprašanje za predhodno odločanje.

1.

Vprašanje je upoštevno za odločitev:

Če v obravnavanem položaju za let, ki je predmet spora, izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 ne povzročijo izključitve odgovornosti, se pritožbi ne more ugoditi, saj ima v tem primeru tožeča stranka pravico do odškodnine na podlagi odstopljene terjatve.

Če pa bi nasprotno zaradi stavke tudi v primeru leta, ki je predmet spora, izredne razmere delovale v smislu izključitve odgovornosti, pa bi bilo treba pritožbi ugoditi, saj je tožena stranka dovolj konkretno navedla, da je bilo letalo D-ATUF uporabljeno za kompenzacijo učinkov stavke.

2.

Ali so za zamudo v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 krive izredne razmere, je vprašanje razlage določbe – v obravnavanem primeru pojma „krive“ in s tem povezanih vprašanj vzročnosti – za katero je v primerih, ko obstaja dvom, pristojno Sodišče.

3.

Glede na stališče, ki ga je do sedaj zastopal senat predložitvenega sodišča, so v obravnavanem primeru za veliko zamudo leta pri prihodu v smislu člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 krive izredne razmere.

a) Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) je v sodbi z dne 21. avgusta 2012 [...] (ni prevedeno) izhajalo iz izključitve odgovornosti v skladu s členom 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004, če letalski prevoznik v pričakovanju stavke reorganizira vozni red in odpove lete. V tej zvezi je Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) navedlo:

„Če izredne razmere kažejo na to, da letalski prevoznik v kratkem ne bo imel na razpolago velikega dela svojih pilotov, se za navedbo razlogov, zakaj je bil nek določen let odpovedan, ne morejo določiti velike zahteve; v takem položaju mora letalski prevoznik poslovanje, če je to le mogoče, že vnaprej ustrezno reorganizirati. Pri tem si mora, kakor je bilo že navedeno, zlasti prizadevati, da je vpliv na letalske potnike čim manjši in da se po prenehanju izrednih razmer v najkrajšem možnem času ponovno vzpostavi normalno delovanje. Če letalski

prevoznik ob upoštevanju teh zahtev izčrpa razpoložljive vire v potrebnem obsegu, praviloma ni mogoče šteti, da se je bilo mogoče neizvedbi enega samega leta izogniti, ker bi bilo namesto tega mogoče odpovedati kakšen drug let. Glede na zapletenost okoliščin, v katerih je treba sprejeti odločitev, pri kateri je treba upoštevati večje število letov in njihovo medsebojno povezanost, je treba letalskim prevoznikom priznati potreben manevrski prostor pri presoji potrebnih ukrepov. Nevarnosti zmanjšanja pravic potrošnikov se pri tem ni treba bati, ker je nenazadnje tudi v gospodarskem interesu letalskega prevoznika, da učinke stavke in s tem povezane negativne učinke na letalske potnike omeji na najnižjo možno raven.“

Tudi Landgericht Frankfurt (deželno sodišče v Frankfurtu, Nemčija) je ob sklicevanju na sodno prakso Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) štelo, da odpoved leta, do katere je prišlo pred stavko, izključuje odgovornost [...] (ni prevedeno).

b) V sodni praksi nižjih sodišč pa je bila izključitev odgovornosti letalskega prevoznika v primerih reorganizacijskih ukrepov na drugi strani deloma zanikana, saj naj odpoved oziroma zamuda v teh primerih ne bi več temeljila na izrednih razmerah, temveč na poslovni odločitvi [...] (ni prevedeno). Pri tem so se navedena sodišča redno sklicevala na sodbo Sodišča z dne 4. oktobra 2012 (Finnair, C-22/11) [...] (ni prevedeno). Deloma se tudi iz uvodne izjave 15 Uredbe (ES) št. 261/2004 izpeljuje zahteva neposredne vzročne zveze med izrednimi razmerami in vplivom na zadevni let [...] (ni prevedeno).

Tudi v literaturi je deloma izrecno zavrnjena možnost izključitve odgovornosti v primeru reorganizacijskih ukrepov zaradi stavke [...] (ni prevedeno).

c) Sodišče do sedaj še ni odločalo o predloženem vprašanju. Nazadnje je vprašanje ostalo odprto v zadevi C-195/17 (TUIfly), saj je bil zanikan že obstoj izrednih razmer. V tem postopku je generalni pravobranilec Sodišča – pri čemer se je prav tako skliceval na sodbo Sodišča z dne 4. oktobra 2012 (Finnair, C-22/11) – navedel, da se izredne razmere ne razširijo na nove programe letov, pripravljene ob upoštevanju izrednih razmer (sklepni predlogi z dne 12. aprila 2018).

d) Senat predložitvenega sodišča je v svoji dosedanji sodni praksi sledil stališču Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) in meni, da se tamkajšnji ukrepi lahko prenesejo tudi na obravnavani položaj, v katerem je bil let po koncu stavke zaradi reorganizacije voznega reda, ki je bila posledica stavke, opravljen z zamudo.

Besedilo člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 tako razlago omogoča, saj v tem pogledu določa le, da so za odpoved (v obravnavanem primeru: veliko zamudo leta pri prihodu) „krive“ izredne razmere, kar vključuje posredni vpliv – s tem, da predvideno letalo zaradi potrebne reorganizacije ni na razpolago. Iz besedila ne izhaja, da morajo izredne razmere neposredno vplivati na let – torej da v primeru

stavke za izvedbo leta ni mogoče uporabiti osebja ali dela osebja, ki je bilo predvideno za let [...] (ni prevedeno).

Senat predložitvenega sodišča tudi meni, da uvodna izjava 15 Uredbe (ES) št. 261/2004 tako razumevanje ravno podpira in mu ne nasprotuje. V skladu z njo se šteje, 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 v skladu s to določbo so torej zajeti učinki na naslednje leto [...] (ni prevedeno), pri čemer to velja tudi za leto, pri katerih izredne razmere vodijo do zamude do enega dne po nastanku izrednih razmer. V tem položaju je sicer zveza med izrednimi razmerami in odpovedjo/zamudo tesnejša v tem pogledu, da gre za učinek na isto letalo. Kljub temu postane jasno, da zakonodajalec Unije izključitve odgovornosti ni želel omejiti na neposredno prizadetost leta, ki je bil odpovedan/je imel zamudo, in da kot pogoja tudi ni želel določiti istočasnega ali istodnevnega učinka izrednih razmer, temveč da je pomembno le, da izredne razmere dejansko učinkujejo naprej. Iz uvodne izjave 15 vsekakor ne izhaja namen zakonodajalca Unije, da naj se člen 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 na splošno uporablja le za primere neposredne vzročnosti [...] (ni prevedeno). Uvodna izjava 15 nasprotno – v smislu pozitivne določbe – le določa, da je letalski prevoznik v določenem položaju (odločitev sistema upravljanja zračnega prometa) razbremenjen odgovornosti.

Senat predložitvenega sodišča meni, da vzročna zveza z izrednimi razmerami zaradi stavke tudi ni prekinjena s tem, da to, da let ni bil opravljen v skladu z voznim redom, temelji (tudi) na podjetniški odločitvi letalskega prevoznika. Z izpadom več letov zaradi stavke nujno pride do praktičnih pritiskov, da je treba prizadete potnike kako drugače prepeljati do njihovega končnega namembnega kraja. Pri tem letalskemu prevozniku ne preostane drugega, kakor da uporabi razpoložljiva ali kratkoročno priskrbljena letala, člane posadke in podobno, kar redno izključuje kompenzacijo posledic stavke poleg rednega letalskega obratovanja. Do reorganizacije voznega reda torej pride pod dejansko prisilo, zaradi katere je primerno, da se tudi v takem primeru izhaja iz tega, da so za odpoved oziroma zamudo leta pri prihodu krive izredne razmere zaradi stavke.

Senat predložitvenega sodišča tudi meni, da ni odločilno, kdaj pride do reorganizacije voznega reda. Pri naknadni reorganizaciji je sicer že jasno, ali je stavka vplivala na posamezni let ali ne. Praktična prisila, da se je na izredne razmere zaradi stavke in na s tem pogojena izkrivljanja v voznem redu treba odzvati z reorganizacijski ukrepi, pa je enaka. Z vidika vzročnosti torej čas sprejetja reorganizacijskega ukrepa ničesar ne spremeni.

e) Senat predložitvenega sodišča meni, da iz sodbe Sodišča z dne 4. oktobra 2012 (Finnair, C-22/11) ne izhajajo nobene ugotovitve, ki bi jih nujno bilo treba upoštevati pri odgovoru na vprašanja za predhodno odločanje. Po eni strani je sodba zadevala primer zavrnitve vkrcanja – zanj pa že položaj izjeme iz člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 ni upošteven. Zato Sodišču v tem pogledu tudi ni bilo

treba sprejeti zavezujočih ugotovitev glede področja uporabe te določbe. Po drugi strani je postopek v zadevi C-22/11 temeljil na položaju, v katerem zadevni let zaradi reorganizacijskega ukrepa ravno ni bil odpovedan oziroma opravljen z zamudo. Let je bil namreč dejansko izveden, le potnikom, ki so – tako kakor gospod Lassooy, ki je bil tožeča stranka v tistem primeru – rezervirali let in so bili pravočasno na izhodu za vkrcanje, je bilo vkrcanje zavrnjeno, saj je bil ta let uporabljen kot nadomestni let za prevoz drugih oseb, po tem ko je moral biti let, ki so ga te osebe rezervirale, odpovedan zaradi stavke osebja letališča v Barceloni.

f) Senat predložitvenega sodišča meni, da je postopek predhodnega odločanja potreben zaradi stališča, navedenega pod točko (b), ki se v zadnjem času vse bolj utrjuje in v okviru katerega se v primeru reorganizacijskih ukrepov zanika izključitev odgovornosti ob rednem sklicevanju na sodbo Sodišča z dne 4. oktobra 2012 (Finnair, C-22/11), pri čemer to stališče očitno zastopa tudi generalni pravobranilec Sodišča.

[...] (ni prevedeno)

DELOVNI DOKUMENT