

Zadeva C-127/20

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

5. marec 2020

Predložitveno sodišče:

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Poljska)

Datum predložitvene odločbe:

18. februar 2020

Tožeča stranka:

D. Spółka Akcyjna

Tožena stranka:

W. Zrt

[...] (ni prevedeno)

S K L E P

Dne 18. februarja 2020

Sąd Rejonowy w Gliwicach - VII Wydział Gospodarczy (občinsko sodišče v Gliwicah – sedmi senat za gospodarske zadeve, [...]) (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno)

je po tem, ko je bila 18. februarja 2020 v Gliwicah

na nejavni seji

obravnavana tožba, ki jo je vložila družba D. Spółka Akcyjna s sedežem v W.

proti družbi W. Zrt. s sedežem v B. (Madžarska)

zaradi plačila,

s k l e n i l o:

Sodišču Evropske unije se v predhodno odločanje predloži to vprašanje:

Ali je treba člen 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 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10) razlagati tako, da mora letalski prevoznik, katerega zrakoplov je trčil v ptico – v okviru ustreznih ukrepov, ki naj bi jih sprejel – pri načrtovanju letov v rotacijskem sistemu upoštevati časovno rezervo, ki bi zadostovala za izvedbo zahtevanega varnostnega pregleda?

in če je odgovor nikalen:

Ali je treba člen 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 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10) razlagati tako, da mora letalski prevoznik, katerega zrakoplov je trčil v ptico – v okviru ustreznih ukrepov, ki naj bi jih sprejel – sprejeti načrt za službe oz. posadko tako, da je pripravljena za opravljanje nalog letenja takoj po zahtevanem varnostnem pregledu, ne glede na omejitve trajanja leta in delovnega časa ter zahtev za počitek iz Priloge III k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije (UL 2012, L 296, str. 1)?

[...] (ni prevedeno)

OBRAZLOŽITEV

PREDMET SPORA, UPOŠTEVNO DEJANSKO STANJE

1. Tožeča stranka – družba D. Spółka Akcyjna s sedežem v W (prej: Družba P. Spółka Akcyjna s sedežem v W.) je vložila tožbo in zahtevala od tožene stranke – družbe W. Zrt. s sedežem v B. (prej: Wizz Air Hungary Légitársaság Kft. S sedežem v Budimpešti) plačilo odškodnine v znesku 250,00 EUR, skupaj z zakonskimi zamudnimi obrestmi za zamudo leta, na podlagi pogodbe o prenosu terjatve potnika leta W61752, ki ga je izvedel toženi letalski prevoznik.
2. Iz dejanskih ugotovitev, ki niso sporne, izhaja, da je prvotni upnik – oseba B.K. – z družbo W. sklenil pogodbo o letalskem prevozu, na podlagi katere je 4. oktobra 2017 letel na liniji Turku-Gdańsk (št. leta: W61752, relacija: TKU-GDN). Pri odhodu je prišlo do več kot 10-urne zamude glede na predvideni čas odhoda (STD).
3. Prvotni razlog za zamudo je bil trk zrakoplova, s katerim naj bi se izvedel let (registrska številka: HA-LXX), s ptico. Ta zrakoplov je letalski prevoznik uporabljal za izvajanje letov v rotacijskem sistemu. Trk s ptico se je zgodil med

letom številka W61751 (relacija: GDN-TKU) neposredno pred zgoraj opisanim letom W61752. Z rotacijskim sistemom, ki ga je sprejel prevoznik, je bilo določeno, da bi med številko leta W61751 in številko leta W61752 bilo 35 minut dovolj časa za obnovev pripravljenosti zrakoplova (TAT – turn-around time) – časovna razlika med predvidenim časom prihoda leta W61751 (09:30 UTC) in predvidenim časom odhoda leta W61751 (10:05 UTC).

4. Zaradi trka zrakoplova s ptico je bilo treba izvesti varnostni pregled (tehnični pregled), da bi odkrili morebitne poškodbe motorja in preverili, ali tehnično stanje zrakoplova kljub trku omogoča nov let. Med zamudo zaradi trka s ptico in s tem povezanega tehničnega pregleda letala se je dovoljeno letalsko delovno obdobje letalske posadke izteklo. Za obnovev stanja pripravljenosti je moral preteči 10-urni čas za počitek. To obdobje je sovpadlo s časom, ko je bil zrakoplov po pregledu tehnično primeren za let. Let, ki je imel zamudo, je bil izveden šele po poteku časa za počitek.
5. Toženi prevoznik je pri izpodbijanju svoje odgovornosti med številnimi argumenti navedel, da so zamudo leta povzročile izredne razmere, ki se jim kljub sprejetju vseh ustreznih ukrepov ni mogel izogniti. Spor med strankama je v zvezi s tem osredotočen na presojo tega, ali ustrezní ukrepi, ki bi jih moral letalski prevoznik sprejeti za preprečitev nastanka ali posledic izrednih razmer, vključujejo predvidenje mogočih in predvidljivih dogodkov ter ustrezno prilagoditev običajnih dejavnosti letalskega prevoznika tem dogodkom.

UPOŠTEVNE DOLOČBE NACIONALNE ZAKONODAJE IN PRAVA UNIJE

6. 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):

„Člen 5

Odpoved leta

1. V primeru odpovedi leta: [...]

(c) imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7, razen če: [...]

3. 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 ustrezní ukrepi.

Člen 7

Pravica do odškodnine

1. Pri sklicevanju na ta člen potniki prejmejo odškodnino v višini: [...]

(a) 250 EUR za lete do vključno 1500 kilometrov;“

7. Uredba (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL 2018, L 212, str. 1):

„Člen 32

Prenesena pooblastila

1. Za upravljanje zrakoplovov iz točke (b) člena 2(1), razen brezpilotnih zrakoplovov, se na Komisijo v skladu s členom 128 prenese pooblastilo za sprejemanje delegiranih aktov, s katerimi določi podrobna pravila v zvezi s:

(a) pogoji, ki jih morajo izpolnjevati operatorji iz člena 30(1) ter njihovi člani letalske posadke glede omejitev časa letenja in delovnega časa, ter zahtevami glede počitka za člane letalske posadke; [...].“

8. Uredba Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (ES) št. 216/2008 (UL 2012, L 296 str. 1):

„ORO.FTL.100

Področje uporabe

Ta poddel določa zahteve, ki jih morajo izpolniti operator in člani njegove posadke glede omejitve časa letenja in časa dolžnosti ter zahtev glede počitka za člane posadke.

ORO.FTL.105

Opredelitve pojmov

Za namene tega poddela se uporabljajo naslednje opredelitve: [...]

(11) ‚delovno obdobje‘ pomeni obdobje, ki se začne, ko se mora član posadke na zahtevo operatorja prijaviti ali začeti izvajati svoje dolžnosti, in konča, ko je član posadke brez vseh dolžnosti, vključno z dolžnostmi po letenju;

(12) ‚letalsko delovno obdobje (FDP)‘ pomeni obdobje, ki se začne, ko se mora član posadke prijaviti k dolžnosti, ki vključuje sektor ali več sektorjev, in ki se konča, ko zrakoplov dokončno obmiruje in se motorji zaustavijo na koncu

zadnjega sektorja, v katerem član posadke deluje kot operativni član posadke; [...]

(21) ‚obdobje počitka‘ pomeni neprekinjeno, nemoteno in določeno časovno obdobje po oziroma pred dolžnostjo, v katerem je član posadke brez vseh dolžnosti ter ni v pripravljenosti ali dežuren; [...]

(25) ‚pripravljenost‘ pomeni vnaprej priglašeno in določeno časovno obdobje, ko mora biti član posadke na zahtevo operatorja na voljo, da se ga določi za letenje ali pozicioniranje ali da prevzame katero koli drugo dolžnost brez vmesnega obdobja počitka;

ORO.FTL.110

Odgovornosti operatorja

Operator: [...]

(b) zagotovi, da je letalsko delovno obdobje posadke načrtovano tako, da članom posadke omogoča zadosten počitek, da lahko v vseh okoliščinah varnostno zadovoljivo opravljajo svoje naloge; [...]

(g) zagotovi, da je obdobje počitka dovolj dolgo, da člani posadke lahko premagajo utrujenost zaradi predhodnih nalog in se do začetka naslednjega letalskega delovnega obdobja spočijejo;

(i) dolžnosti letenja načrtuje tako, da bodo opravljene v dopustnem letalskem delovnem obdobju, pri čemer upošteva čas, ki je potreben za dolžnosti pred letom, sektor in čas obračanja letala; [...]

PRAVNI DVOMI IN NJIHOV POMEN ZA ODLOČITEV O ZADEVI

9. V sodbi z dne 23. oktobra 2012 (združeni zadevi C-581/10 in C-629/10; ECLI:EU:C:2012:657) je Sodišče Evropske unije razložilo člene 5, 6 in 7 Uredbe (ES) št. 261/2004, ki določajo, da imajo potniki zaradi zamude letov pravico do odškodnine iz člena 7, če bodo zaradi teh letov izgubili vsaj tri ure, tj. če bodo v končni namembni kraj prispeli vsaj tri ure po času prihoda, ki ga je letalski prevoznik prvotno načrtoval.
10. Sodišče Evropske unije je v nadaljnjih sodbah, izdanih v postopkih predhodnega odločanja, potrdilo, da je letalski prevoznik lahko oproščen odgovornosti, če dokaže, da je tehnični problem, ki nastane v zrakoplovu, posledica dogodkov, ki zaradi svoje narave ali vzroka ne spadajo na področje običajnega opravljanja dejavnosti letalskega prevoznika in na katere ta dejansko ne more vplivati (glej na primer sodbo Sodišča Evropske unije z dne 19. novembra 2009, C-402/07 in C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716, in sodbo Sodišča z dne 22. decembra 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).

11. Pojasnjeno je bilo tudi, da je treba določbe prava Skupnosti razlagati tako, da pojem „izredne razmere“ iz člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 vključuje dogodke, kot je na primer trčenje zrakoplova s ptico, zaradi katerih so potrebni tehnični pregledi motorja – ne glede na to, ali so dejansko povzročili škodo na zrakoplovu (sodba Sodišča Evropske unije z dne 4. maja 2017, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342).
12. V zadnjenavedeni zadevi je predložitveno sodišče s predložitvijo številnih vprašanj Sodišču med drugim želelo pridobiti odgovor na pogost dvom, ki se pojavlja v sodni praksi, in sicer ali mora letalski prevoznik – v okviru ustreznih ukrepov, ki naj bi jih sprejel – pri načrtovanju svojih letov v rotacijskem sistemu upoštevati časovno rezervo, ki zadostuje za izvajanje zahtevanih varnostnih pregledov (točka 55 obrazložitve sodbe). Toda zaradi dejanskih okoliščin v obravnavanem primeru (zamudo leta so poleg načrtovanja letov v okviru rotacijskega sistema povzročili tudi drugi dejavniki) rešitev predstavljene problematike nazadnje ni bila pomembna za odločitev o zadevi, zaradi česar na to vprašanje odgovor ni bil podan (točke 56 -57 obrazložitve sodbe).
13. Zgornja problematika, katere okvir je Sodišče Evropske unije precej natančno opredelilo (vendar brez zavezujoče odločitve), pa tudi z njo povezani nadaljnji dvomi pri odločanju so se v sodni praksi ponovno pojavili, kar je upravičilo predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi vprašanja, opisanega zgoraj v prvi točki sklepa.
14. Nacionalno sodišče dvomi o tem, v kolikšnem obsegu lahko zakonodajalec Skupnosti letalskemu prevozniku naloži obveznost, da v primeru izrednih razmer (trk zrakoplova s ptico) sprejme ukrepe, ki so prilagojeni tem razmeram, torej ki ob nastanku izrednih razmer ustrezajo tehničnim in ekonomskim pogojem, ki jih lahko sprejme letalski prevoznik. V obravnavanem primeru bi to vključevalo oblikovanje ustrezne časovne rezerve v sistemu rotacijskega načrtovanja letov, ki bi omogočila varnostni pregled zrakoplova po trčenju s ptico, brez tveganja škode za potnike, ki je povezana s čezmerno zamudo leta.
15. Nacionalno sodišče poskuša opisano problematiko obravnavati s širšega vidika – kar se odraža tudi v drugem zastavljenem vprašanju za predhodno odločanje – in Sodišče Evropske unije zato prosi za razlago zgoraj navedenih določb prava EU in za pojasnitev tega, koliko mora letalski prevoznik pri načrtovanju svoje dejavnosti upoštevati sekundarne aktivnosti, ki so vendarle predvidljive in potencialno merljive, glede na nepredvidljive, izredne razmere, ki se jim ni bilo mogoče izogniti.
16. Iz dosedanjih navedb Sodišča je sicer mogoče razbrati splošna načela, ki so ustrezna za oceno zmožnosti letalskega prevoznika za uporabo tehničnih in ekonomskih ukrepov, namenjenih preprečevanju zamud letov (sodba Sodišča Evropske unije z dne 12. maja 2011, C-294/10, ECLI: EU:C:2011:303; sodba Sodišča Evropske unije z dne 22. decembra 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771), vendar te ne odpravijo vseh dvomov na tem področju.

17. Predložitveno sodišče ima v obravnavanem primeru tudi posebne dvome glede zahteve, ki je poudarjena v sodni praksi Skupnosti (vendar v njej o tem ni širše razprave) in naložena letalskemu prevozniku, da uporabi vse človeške vire, ki jih ima na voljo – brez žrtev, ki so nesprejemljive z vidika možnosti njegovega podjetja – da se izogne okoliščinam, v katerih bi nastale izredne razmere povzročile prekomerno zamudo leta. Sprejetje modela ozke razlage, ki ga v postopku predstavlja tožeča stranka, bi upravičevalo *a limine* zavrnitev možnosti, da se letalski prevoznik sklicuje na čas počitka posadke, ki je vzročno povezan z izrednimi razmerami in ima za posledico podaljšanje časa zamude leta. Smiselna bi bila torej ugotovitev, da če so dopustne omejitve delovnega časa in letalskega delovnega obdobja določene v določbah splošno veljavnega prava, letalski operater pa jih mora upoštevati pri pripravi načrta storitev, bi moral letalski operater predvideti tudi rezervo osebja v primeru morebitne zamude katerega od opravljenih letov, saj je mogoče zamudo leta – ne glede na njene vzroke – predvideti pri načrtovanju in organizaciji letalskih dejavnosti. Tveganje, da ta dejavnik ni bil upoštevan, bi nato prevzel prevoznik. Vendar se zdi, da je normativno mogoče sprejeti tudi drugačno pravno stališče, ki ga je podala tožena stranka in v skladu s katerim letalski prevoznik ni zavezan ohranjati letalske posadke v pripravljenosti. V nasprotnem primeru bi se obveznosti, naložene prevoznikom, približale potrebi, da ima prevoznik na vsakem letališču, s katerega in na katero opravlja letalski prevoz, dodatno osebje, ki bi lahko prevzelo naloge posadke leta z zamudo – kar bi se lahko še vedno izkazalo za nezadostno, v primeru, da zaradi izjemnih okoliščin se na enem letališču zgodi več letov z zamudo.
18. Treba je opozoriti, da zgoraj navedeni dvomi glede obeh vprašanj za predhodno odločanje v sodni praksi nacionalnih sodišč niso enotno odpravljene. V podobnih dejstvih nacionalna sodišča, tudi v okviru istega sodišča in celo v okviru enega oddelka, sprejemajo medsebojno izključujoče se pravne presoje in različno rešujejo dejansko in pravno podobne primere [...] (ni prevedeno) [sklicevanje na odločbe poljskih sodišč].
19. Predstavljeni dvomi in z njimi povezane razlike v sodni praksi kažejo na to, da mora Sodišče Evropske unije razložiti pravo Unije, da bi zagotovilo pravno varnost in enotnost uporabe tega prava na nacionalnih sodiščih posameznih držav članic Evropske unije.

[...] (ni prevedeno)