

**Vec C-336/21**

**Návrh na začatie prejudiciálneho konania**

**Dátum podania:**

27. máj 2021

**Vnútroštátny súd:**

Landesgericht Korneuburg

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

4. máj 2021

**Odvolateľka:**

L

**Odporcovia v odvolacom konaní:**

F

BW

SW

---

PRACOVNÝ DOKUMENT

[*omissis*]

**Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg, Rakúsko)** [*omissis*]

Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg) ako odvolací súd [*omissis*] v spojených veciach žalobkýň v prvom rade (21 C 51/20p) F\*\*\*\*\* GmbH, v druhom rade (21 C 71/20d) B\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\* a treťom rade (21 C 72/20a) S\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\* [*omissis*] proti žalovanej L\*\*\*\*\* GmbH, [*omissis*] vo veci odvolania žalovanej voči rozsudku Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat, Rakúsko) z 29. apríla 2020, 21 C 51/20p-11 [*omissis*] vydal toto

#### U z n e s e n i e :

[I] Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa **článku 267 ZFEÚ** na **prejudiciálne rozhodnutie** predkladá návrh na začatie prejudiciálneho konania o týchto otázkach:

[1] Má sa článok 5 ods. 3 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 (nariadenie o právach cestujúcich) vykladať v tom zmysle, že letecký dopravca nie je povinný poskytnúť náhradu podľa článku 7 nariadenia o právach cestujúcich, **ak cieľové miesto cestujúcich dosiahne s omeškaním 7 hodín a 41 minút, pretože lietadlo bolo počas letu predchádzajúceho letu, ktorý predchádza predmetnému letu poškodené bleskom; technický pracovník podniku na vykonávanie údržbárskych prác poverený leteckým dopravcom, ktorý bol prizvaný po pristáti zistil len malé poškodenia („some minor findings“), ktoré však neobmedzovali riadne fungovanie lietadla; predchádzajúci let sa uskutočnil; avšak v priebehu *Pre Flight Check* pred uskutočnením predchádzajúceho letu sa zistilo, že lietadlo nie je predbežne ďalej použiteľné; a letecký dopravca preto namiesto pôvodne plánovaného a poškodeného lietadla použil náhradné lietadlo, ktorým sa uskutočnil predchádzajúci let s omeškaním odletu v dĺžke 7 hodín a 40 minút?**

[2] Má sa článok 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich vykladať v tom zmysle, že **k primeraným opatreniam, ktoré má letecký dopravca prijať, patrí to, aby cestujúcim ponúkol zmenu rezervácie na iný let, s ktorým by svoje cieľové miesto dosiahli s menším meškaním, hoci letecký dopravca namiesto lietadla, ktoré viac nebolo použiteľné, pri lete použil náhradné lietadlo, ktorým cestujúci svoje cieľové miesto dosiahli s väčším meškaním?**

[II] [*omissis*] [prerušenie konania]

#### O d ô v o d n e n i e :

P\*\*\*\*\* S\*\*\*\*\*, žalobkyne v druhom a treťom rade mali potvrdenú rezerváciu pre let OE 100 z Viedne (VIE) 21. októbra 2019, 11:30, do Palma de Mallorca (PMI) s prístátim 21. októbra 2019, 13:55, ktorý uskutočnila žalovaná.

Žalovaná uskutočnila let s meškaním, skutočný čas odletu bol 19:10, skutočný čas priletu 21:36. Plánovaná letová vzdialenosť podľa výpočtu podľa ortodrómy nebola viac ako 1.500 kilometrov. P\*\*\*\*\* S\*\*\*\*\* svoje nároky voči žalovanej z tohto prípadu postúpila žalobkyni v prvom rade, ktorá postúpenie prijala.

Podľa tvrdení žalovanej bolo lietadlo, ktoré sa pôvodne malo použiť na tomto lete 21. októbra 2019, použité pre nasledovné lety:

[1] OE 1318 z Viedne (VIE) 07:30, do Bergama (BGY; Taliansko) 09:00. Let bol uskutočnený načas.

[2] OE 1319 z Bergama (BGY) 09:25, do Viedne (VIE) 10:55. Let bol uskutočnený s meškaním odletu 2 hodiny a 15 minút a meškaním priletu 2 hodiny a 40 minút.

Ďalej malo byť použité na tieto ďalšie lety:

[3] OE 100 z Viedne (VIE) 11:30, do Palma de Mallorca (PMI) 13:55, predmetný let. Let (náhradným lietadlom) bol uskutočnený s meškaním odletu 7 hodín a 40 minút a meškaním priletu 7 hodín a 41 minút.

[4] OE 105, predmetný let v konaní 22 R 258/20a tohto súdu, respektíve C-672/20 v konaní Súdneho dvora Európskej únie. Let (s tým istým náhradným lietadlom) bol uskutočnený s meškaním odletu 8 hodín a 26 minút a meškaním priletu 8 hodín a 19 minút.

**Žalobkyne** svojimi žalobami, ktoré podali samostatne, od žalovanej požadovali zaplataenia 250 eur [omissis] a uviedli, že neexistovali žiadne mimoriadne okolnosti. Popreli, že blesk bol dôvodom pre meškanie. Okolnosť sa nemôže zohľadniť, ak sa odohrala ešte pred bezprostredne predchádzajúcim letom. Žalovaná ani neprijala všetky primerané opatrenia na zabránenie meškaniu letu. Mala pripraviť náhradné lietadlo spolu s pohotovostnou posádkou a cestujúcim ho včas pristaviť. Žalovaná musí uviesť, z akých dôvodov nebola možná zmena rezervácie cestujúcich.

Pre **žalovanú** nebol sporný začiatok plynutia úrokov, v zostávajúcej časti poprela žalobný návrh v jeho podstate aj výške, navrhla zamietnutie žaloby a uviedla, že lietadlo poškodil blesk pri predchádzajúcom obehu. V priebehu *Pre-Flight-Check* pre predmetný let sa zistilo, že sa škoda, respektíve dočasná oprava na predchádzajúcom lete evidentne zhoršila, pilot nariadil opravu, ako aj opätovnú kontrolu. Následná kontrola začala o 15:05. Nebolo možné odhadnúť, ako dlho budú kontrolné práce trvať. O 15:07 sa aktivizovalo náhradné lietadlo, ktoré pristálo vo Viedni o 18:15. Týmto lietadlom mohol byť let s meškaním uskutočnený.

**Napadnutým rozsudkom** súd prvého stupňa žalobe vyhovel. Bezirksgericht Schwechat (Okresný súd Schwechat) nezisťoval príčinu meškania. Evidentne vychádzal z toho, že blesk predstavuje mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich, a zaoberal sa niekoľkými primeranými opatreniami žalovanej. Z predneseného (zhrnutého) skutkového stavu vyplývalo, že žalovaná dostatočne neuviedla tvrdenia k primeraným opatreniam na zabránenie meškania. Možným primeraným opatrením by bola zmena rezervácie cestujúcich na iný let z Viedne do Palma de Mallorca alebo nasadenie náhradného lietadla z vlastnej flotily alebo prostredníctvom takzvaného subcharteru, aby mohla let uskutočniť včas alebo aspoň s meškaním menej ako tri hodiny. Súd poukazuje na to, že žalovaná už od zasiahnutia bleskom okolo 9:00 musela počítať s tým, že následné použitie tohto lietadla na plánovaných trasách spôsobí značné meškanie, aj keď sa pri prehliadke napokon neobjaví závažná škoda.

[omissis][návrhy]

Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg) je ako **odvolací súd** príslušný, aby rozhodol o nárokoch žalobkýň na druhom a poslednom stupni.

Použitie lietadla v rotačnom systéme žalovanou 21. októbra 2019 je predmetom viacerých konaní početného množstva cestujúcich, ktoré prebiehajú na odvolacom súde proti tej istej žalovanej, okrem iného konania 22 R 258/20a. V tomto konaní odvolací súd rozhodol konanie prerušiť a Súdnemu dvoru Európskej únie predložiť návrh na začatie prejudiciálneho konania o otázkach, ktoré sú uvedené vo výroku rozhodnutia, popri otázke o pôsobnosti nariadenia o právach cestujúcich, ktorá v tomto prípade nie je relevantná. Toto konanie bolo medzitým z dôvodu stiahnutia odvolania ukončené. Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý na Súdnom dvore Európskej únie prebiehal vo veci C-672/20, bol stiahnutý 28. apríla 2021. Otázky sú preto (skoro) identické s druhou a treťou otázkou stiahnutého návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

### **O prejudiciálnych otázkach:**

#### O prvej otázke:

Žalovaná vychádza z existencie mimoriadnej okolnosti ako príčiny pre (veľké) meškanie v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich a uviedla, že let predchádzajúci letu, ktorý predchádza predmetnému letu bol poznačený zásahom blesku. To viedlo k potrebe prehliadky a po vykonaní predchádzajúceho letu k oprave lietadla, ktoré sa malo pôvodne použiť. Túto okolnosť žalobkyne v konaní na súde prvého stupňa výslovne popreli, súd prvého stupňa k tomu však nič nekonštatoval.

Objasnenie otázky, či blesk je v zásade spôsobilý k tomu, aby odôvodnil mimoriadnu okolnosť, je napriek nepreukázaným skutočnostiam v tomto bode pre odvolací súd už preto nevyhnutným predpokladom pre konkrétne vyriešenie prípadu, pretože v prípade zápornej odpovede na otázku, môže napadnutý

rozsudok ihneď potvrdiť v zmysle, ktorý zamieta žalobu, bez toho, aby súdu prvého stupňa musel nariadiť ďalšie zisťovanie.

Vnútroštátny súd vždy vychádzal z predpokladu, že v prípade zásahu bleskom ide o mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich (Landesgericht Korneuburg 24. októbra 2019, 21 R 222/19y; naposledy 21. júla 2020, 22 R 209/20i). Otázka je však inými rakúskymi súdmi posudzovaná opačne [napríklad Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Okresný súd pre obchodné veci Viedeň, Rakúsko) 31. marec 2017, 11 C 227/16m = RRa 2018, 289].

Odvolačný súd (naďalej) zvažuje, že sa nasledovnými úvahami odkloní od svojej doterajšej judikatúry: Civilné letectvo prepravuje cestujúcich odjakživa pri používaní aerodynamického vztlaku; v skratke povedané využíva obtekanie krídel vzduchom. Z toho je možné usúdiť, že stav atmosféry je bežnou aktivitou leteckej dopravy. Nestále podmienky atmosféry, a tým aj blesky, by sa teda mohli počítať do sféry leteckého dopravcu; s tým spojené poškodenie lietadla by sa svojou povahou alebo pôvodom týkali bežnej aktivity leteckého dopravcu a tým odlišovali od zrážky s vtákom (pozri rozsudok Súdneho dvora Európskej únie zo 4. mája 2017 vo veci C 315/15 Pešková a Peska, bod 24).

V súvislosti s tým, že podľa okolností sú nevyhnutné prírodovedecké dôkazy, ktorými by odvolačný súd po zrušení napadnutého rozsudku mal poveriť súd prvého stupňa, objasnenie Súdny dvorom Európskej únie si vyžaduje to, či zásah bleskom v zásade môže viesť k mimoriadnej okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich.

#### O druhej otázke:

Žalovaná sa vo svojom odvolaní bráni proti právnemu názoru súdu prvého stupňa, neuviedla však žiadne tvrdenia k prípadnej zmene rezervácie žalob[kýň]. Odvolateľka namieta argumentáciu súdu prvého stupňa, a síce, že uviedla dostatočné tvrdenia k prijateľnému opatreniu: aby zabránila meškaniu letu OE 100, vymenila pôvodné lietadlo a k dispozícii dala náhradné lietadlo z vlastnej flotily. Tým let, aj keď s meškáním, uskutočnila. V prípade meškania nemohla zmena rezervácie už ako logický následok predstavovať ekonomicky prijateľné opatrenie, keďže by to malo za následok, že meškajúci let by následne musel byť uskutočnený bez cestujúcich, keďže všetkým cestujúcim, ktorí mali byť prepravení týmto letom, by bola predtým zmenená rezervácia.

Žalobkyne sa pri tomto stanovisku, ako aj súd prvého stupňa, dovolávajú právnemu názoru Súdneho dvora Európskej únie v rozsudku z 11. júna 2020 vo veci C-74/19, Transportes Aéreos Portugueses, podľa ktorého letecký dopravca musí použiť všetky prostriedky, ktoré má k dispozícii, na zabezpečenie primeraného a uspokojivého presmerovania cestujúcich, ako zrušených, tak aj meškajúcich letov pri najbližšej príležitosti, medzi ktoré patrí aj hľadanie ďalších priamych alebo nepriamych letov prevádzkovaných prípadne aj inými leteckými dopravcami patriacimi alebo nepatriacimi do tej istej aliancie leteckých

spoločností, ktoré by mali pri prilete menšie meškanie než nasledujúci let dotknutého leteckého dopravcu (rozsudok *Transportes Aéreos Portugueses*, bod 59). [omissis] [informácie o vnútroštátnom konaní]

Odvolaiteľka sa naopak bližšie nezaobrá rozsudkom *Transportes Aéreos Portugueses* a očividne zastáva názor, že v prípade meškajúceho uskutočnenia letu náhradným lietadlom sú prijaté všetky primerané opatrenia.

Predmetný skutkový stav sa značne odlišuje od toho, ktorý bol predložený Súdnemu dvoru Európskej únie vo veci C-74/19. Tam šlo o to, že cestujúci v dôsledku meškania nemohol stihnúť svoj prípojný let a tak svoje cieľové miesto dosiahol s veľkým meškaním; zmena rezervácie zmeškaného prípojného letu na náhradný spôsob prepravy bola preto rovnako nevyhnutná. Súdny dvor Európskej únie objasnil požiadavky práva Únie na takúto zmenu rezervácie.

V predmetnom prípade mohla žalovaná žalobcu prepraviť rezervovaným letom, aj keď s veľkým meškaním; zmena rezervácie nebola nevyhnutná. To, či na konkrétnom leteckom spojení existovala iná možnosť dosiahnuť cieľové miesto síce rovnako s veľkým meškaním, avšak podstatne skôr ako s meškajúcim letom žalovanej (inak ako v konaní [omissis] na tomto súde, respektíve C-672/20-L na Súdnom dvore Európskej únie), je momentálne otvorená a v prípade relevantnosti zmeny rezervácie ešte musí byť preskúmaná súdom prvého stupňa.

Odvolačí súd zastáva (naďalej) stanovisko, že konkrétna zmena rezervácie by bola ekonomicky prijateľná a organizačné náklady predvídateľné. Táto argumentácia je podľa názoru odvolacieho súdu správna len pri posúdení jednotlivého cestujúceho. Zmena rezervácie všetkých cestujúcich na let (prípadne viaceré lety), ktorý sa vykonal skôr a skôr pristál v cieľovom mieste by celkovo mohla byť neprijateľná. V tejto súvislosti sa konkrétna situácia odlišuje od tej, ktorá je základom rozsudku *Transportes Aéreos Portugueses*, keďže tam šlo o zmenu rezervácie jednotlivého cestujúceho na celkom určitý prípojný let a nie o zmenu rezervácie všetkých cestujúcich, ktorí museli čakať na meškajúce náhradné lietadlo. Otázka, ktorú má odvolací súd vyriešiť, nie je teda Súdnym dvorom Európskej únie, najmä nie tvrdeniami v rozsudku *Transportes Aéreos Portugueses*, úplne objasnená.

Vyriešenie oboch otázok je pre odvolací súd nevyhnutné, aby mohol o odvolaní s konečnou platnosťou rozhodnúť. Ak v prípade zásahu bleskom nejde o mimoriadnu okolnosť, napadnutý rozsudok sa určite potvrdí, ak zásah bleskom je mimoriadnou okolnosťou, bude súd prvého stupňa musieť preskúmať, či zásah bleskom bol príčinou veľkého meškania (prvá otázka). Podľa toho, či sa leteckému dopravcovi podarí preukázať, že už meškajúcim vykonaním [letu] náhradným lietadlom nasadil všetky prijateľné opatrenia, sa napadnutý rozsudok buď potvrdí, alebo zruší (druhá otázka).

[II] [omissis][prerušenie konania]

Landesgericht Korneuburg (Krajinský súd Korneuburg), oddelenie 22

Korneuburg, 4. mája 2020

[*omissis*]

PRACOVNÝ DOKUMENT