

Věc C-336/21

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

27. května 2021

Předkládající soud:

Landesgericht Korneuburg (Rakousko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

4. května 2021

Odvolatelka:

L

Odpůrci v odvolacím řízení:

F

BW

SW

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu, Rakousko)

Landesgericht Korneuburg (zemský soud v Korneuburgu) jakožto odvolací soud vydal [omissis] ve spojených věcech žalobců [1] (21 C 51/20p) F***** GmbH, [2] (21 C 71/20d) B***** W*****, [3] (21 C 72/20a) S***** W*****[omissis] proti žalované L***** GmbH, [omissis] k odvolání žalované proti rozsudku Bezirksgericht Schwechat (okresní soud ve Schwechatu, Rakousko) ze dne 29. dubna 2020, (21 C 51/20p) [omissis]

U s n e s e n í

[I] Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě **článku 267 SFEU** předkládají tyto **předběžné otázky**:

[1] Musí být čl. 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a

pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 („nařízení č. 261/2004“) vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce není povinen zaplatit náhradu podle článku 7 nařízení č. 261/2004, **je-li cílového místa určení cestujících dosaženo se zpožděním 7 hodin a 41 minut, neboť na letu předcházejícím letu, který předcházel dotčenému letu, bylo letadlo poškozeno zásahem blesku; technik servisní společnosti pověřené leteckou společností, který byl povolán po přistání letadla, konstatoval pouze menší poškození, které však nemělo nepříznivý vliv na funkčnost letadla („some minor findings“); let předcházející dotčenému letu se uskutečnil; během *Pre-Flight-Checks* před zahájením letu předcházejícího dotčenému letu však bylo zjištěno, že letoun již není provozuschopný; a letecký dopravce proto namísto původně plánovaného a poškozeného letadla použil náhradní letadlo, jímž byl let uskutečněn se zpožděním na odletu v trvání 7 hodin a 40 minut?**

[2] Musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že **jedním z přiměřených opatření, která musí letecký dopravce přijmout, je nabídnout cestujícím změnu rezervace na jiný let, jímž by dosáhli svého cílového místa určení s menším zpožděním, ačkoliv letecký dopravce uskutečnil let namísto letadla, které již nebylo provozuschopné, náhradním letadlem, jímž cestující dosáhli svého cíle s větším zpožděním?**

[II] [*omissis*] [přerušeni řízení]

Odůvodnění:

P***** S*****, druhá a třetí žalobkyně, měly potvrzenou rezervaci na let OE 100 provozovaný žalovanou s odletem z Vídně (VIE) dne 21. října 2019, 11:30 hod., do Palmy de Mallorca (PMI) 21. října 2019, 13:55 hodin.

Žalovaná uskutečnila let se zpožděním, přičemž skutečným časem odletu byl 19:10 hod. a skutečný čas příletu 21:36 hod. Plánovaná trasa letu činila podle vzdušné vzdálenosti méně než 1.500 km. P***** S***** postoupily své nároky vůči žalované z této události na první žalobkyni, která postoupení přijala.

Podle tvrzení žalované byl letoun původně plánovaný na tento let použit dne 21. října 2019 na následující lety

[1] OE 1318 z Vídně (VIE) 7:30 hod. do Bergama (BGY; Itálie) 9:00 hod.. Let se uskutečnil podle letového řádu na čas.

[2] OE 1319 z Bergama (BGY) 9:25 hod do Vídně (VIE) 10:55 hod. Let se uskutečnil se zpožděním při odletu v trvání 2 hodiny a 15 minut a se zpožděním na příletu v trvání 2 hodiny a 40 minut..

Letadlo mělo být dále použito na tyto další lety:

[3] OE 100 z Vídně (VIE) 11:30 hod. do Palmy de Mallorca (PMI) 13:55 hod, který je předmětem projednávaného sporu. Let byl uskutečněn náhradním letadlem se zpožděním při odletu v trvání 7 hodin a 40 minut a se zpožděním na příletu v trvání 7 hodin a 41 minut.

[4] OE 105, který byl předmětem řízení 22 R 258/20a u tohoto soudu, příp. řízení ve věci C-672/20 před Soudním dvorem EU. Let byl uskutečněn, stejným náhradním letadlem, se zpožděním při odletu v trvání 8 hodin a 26 minut a se zpožděním na příletu v trvání 8 hodin a 19 minut.

Samostatnými žalobami se každá z **žalobkyň** domáhala toho, aby jim žalovaná zaplatila částku 250 EUR, přičemž tvrdily, že nenastaly mimořádné okolnosti. Zpochybňují, že zásah bleskem byl důvodem pro zpoždění. Určitou okolnost nelze podle jejich názoru zohlednit, pokud nastala ještě před bezprostředně předcházejícím letem. Žalovaná rovněž nepřijala veškerá přiměřená opatření k zabránění zpoždění letu. Podle názoru žalobkyň měla včas přistavit náhradní letadlo s palubním personálem. Žalovaná musí uvést, z jakých důvodů nemohli být cestující přesměrováni na jiný let.

Žalovaná uznala nespornost počátku běhu úroků, avšak popírala podstatu a výši žalobního návrhu, navrhovala zamítnutí žaloby a tvrdila, že letoun byl poškozen při předcházejícím letu zásahem blesku. V rámci kontroly *Pre-Flight-Check* u dotčeného letu vyšlo najevo, že se poškození, resp. provizorní opravy u předcházejícího letu zjevně zhoršily a pilot nařídil opravu a novou kontrolu letadla. Tato kontrola byla zahájena v 15:05 hodin. Nebylo možné stanovit dobu, po kterou bude prohlídka letadla probíhat. V 15:07 hod. byl aktivován náhradní letoun, který přiletěl do Vídně v 18:15 hodin. Toto letadlo mohlo let se zpožděním uskutečnit.

Napadeným rozsudkem soud prvního stupně žalobě vyhověl. Ohledně příčiny zpoždění Bezirksgericht Schwechat (Okresní soud ve Schwechatu) žádná zjištění neučinil. Vycházel zjevně z toho, že zásah bleskem představuje mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 a popsal některá opatření, která by bylo možné od žalované přiměřeně očekávat. Z tvrzených skutečností vyvodil (zestručněno), že se žalovaná dostatečně nevyjádřila k přiměřeným opatřením za účelem zamezení zpoždění. Jedním z možných přiměřených opatření by bylo přesměrování cestujících na jiný let z Vídně do Palmy de Mallorca nebo použití náhradního letadla z vlastní flotily či subcharteru k tomu, aby uskutečnila let na čas nebo alespoň se zpožděním v délce kratší než tři hodiny. Uvedený soud poukázal na skutečnost, že žalovaná již od zásahu bleskem zhruba v 9:00 hod. musela počítat s tím, že následné lety mohou mít významné zpoždění, a to i tehdy, když při prohlídce nakonec nebyla zjištěna žádná relevantní škoda.

[omissis][návrhy]

Landesgericht Korneuburg (zemský soud Korneuburg) je jakožto **odvolací soud** příslušný, aby o nárocích žalobkyň rozhodl v druhém a posledním stupni.

Použití letadla žalovanou dne 21. října 2019 je předmětem několika řízení probíhajících před odvolacím soudem mezi řadou cestujících a žalovanou, včetně řízení č. 22 R 258/20a. V rámci tohoto řízení se odvolací soud rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru předběžné otázky uvedené ve výroku usnesení kromě otázky, která není v projednávané věci relevantní a která se týká působnosti nařízení č. 261/2004. Mezitím bylo toto řízení ukončeno zpětvzetím odvolání. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Soudnímu dvoru ve věci C-672/20 byla vzata zpět dne 28. dubna 2021. Tyto otázky jsou tedy (téměř) identické s druhou a třetí otázkou žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, která byla vzata zpět.

K předběžným otázkám:

K otázce [1]:

Žalovaná se opírala o existenci mimořádné okolnosti jako příčiny (významného) zpoždění ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 a tvrdila, že jeden z letů předcházejících dotčenému letu byl zasažen bleskem. V důsledku toho bylo nutno provést prohlídku letadla a po uskutečnění letu bezprostředně předcházejícího dotčenému letu vyžadovalo původně plánované letadlo opravu. Žalobkyně tuto okolnost v řízení v prvním stupni výslovně zpochybnily, avšak soud prvního stupně k tomu nečinil žádná zjištění.

Objasnění otázky, zda je zásah bleskem skutečně způsobilý odůvodnit mimořádnou okolnost, je - i přesto, že skutkový stav nebyl v tomto bodě zjišťován - pro odvolací soud nezbytnou podmínkou pro vyřešení dané věci již proto, že v případě záporné odpovědi na tuto otázku je schopen ihned potvrdit napadený rozsudek ve smyslu zamítnutí žaloby, aniž by soudu prvního stupně musel ukládat další zjišťování skutkového stavu.

Předkládající soud vždy vycházel z předpokladu, že se v případě zásahu bleskem jedná o mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 (Landesgericht Korneuburg 24. října 2019, 21 R 222/19y; naposledy 21. července 2020, 22 R 209/20i). Tuto otázku však ostatní rakouské soudy řeší odlišně (např. Bezirksgericht für Handelssachen Wien (okresní soud pro obchodní věci ve Vídni, Rakousko) 31. března 2017, 11 C 227/16m = Ra 2018, 289).

Odvolací soud (nadále) zvažuje, že se od své dosavadní judikatury odchýlí na základě následujících úvah: V letecké přepravě osob byli cestující vždy přepravováni s využitím aerodynamického vztlaku; ve zkratce lze uvést, že je využíváno obtékání nosných ploch proudem vzduchu. Z toho by bylo možno usoudit, že stav atmosféry je součástí běžného výkonu letecké dopravy. Nestabilní stavy atmosféry, tedy také blesky, by tak bylo možno zařadit do sféry odpovědnosti leteckého dopravce; s tím spojené poškození letadla by svou povahou nebo příčinou bylo součástí výkonu činnosti leteckého dopravce a tím by se lišilo od střetu letadla s ptákem (viz rozsudek Soudního dvora ze dne 4. května 2017 ve věci C-315/15 *Pešková a Peška*, bod 24).

Vzhledem k tomu, že za určitých okolností je zapotřebí předložit přírodovědecké důkazy, jejichž opatření by odvolací soud musel po zrušení napadeného rozsudku uložit soudu prvního stupně, je nezbytné, aby Soudní dvůr vyjasnil, zda zásah bleskem může být mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

K otázce 2:

Odvolatelka ve svém odvolání napadá právní názor soudu prvního stupně, podle kterého neposkytla vysvětlení k případné změně rezervace žalobce. Oponuje argumentaci soudu prvního stupně tím, že se dostatečně vyjádřila ohledně přiměřeného opatření: aby zpoždění letu OE 100 bylo co nejmenší, původní letadlo vyměnila a poskytla náhradní letoun z vlastní flotily. Let, byť se zpožděním, tedy uskutečnila. V případě zpoždění nemůže změna rezervace logicky představovat hospodářsky únosné opatření, neboť by měla za následek, že zpožděný let by musel být následně uskutečněn jako prázdný let vzhledem k tomu, že by všichni cestující, kteří měli být tímto letem přepraveni, byli předem přesměrováni na jiný let.

Žalobkyně tomuto stanovisku oponují, stejně jako soud prvního stupně, právním názorem Soudního dvora z rozsudku ze dne 11. června 2020 ve věci C-74/19 *Transportes Aéreos Portugueses*, podle nějž musí letecký dopravce použít veškeré zdroje, kterými disponuje, aby zajistil přiměřené přesměrování za uspokojivých podmínek a při nejbližší příležitosti pro cestující jak zrušených tak i zpožděných letů; mezi ně patří hledání jiných přímých nebo nepřímých letů, které jsou případně uskutečňovány jinými leteckými dopravci, kteří jsou členy téže letecké aliance či nikoliv, a mají na přeletu menší zpoždění než následující let dotyčného leteckého dopravce (rozsudek *Transportes Aéreos Portugueses*, bod 59). [omissis] [omissis]

Odvolatelka se rozsudkem *Transportes Aéreos Portugueses* opět blíže nezabývá a zjevně trvá na stanovisku, že v případě opožděného uskutečnění letu náhradním letadlem byla učiněna veškerá přiměřená opatření.

Dotčený skutkový stav se od skutkového stavu, který byl Soudnímu dvoru předložen ve věci C-74/19, zásadně liší. V uvedené věci šlo o to, že cestující nestihl v důsledku zpoždění navazující let a proto dosáhl svého cílového místa určení s velkým zpožděním; změna rezervace zmeškaného navazujícího letu na náhradní přepravu proto byla každopádně zapotřebí. Soudní dvůr vyjasnil požadavky, které unijní právo klade na tuto změnu rezervace.

V projednávané věci mohla žalovaná cestující rezervovaným letem přepravit, byť s významným zpožděním,; změna rezervace nebyla nutná. Otázka, zda na konkrétní letecké trase existovala jiná možnost dosažení cílového místa určení, sice také s velkým zpožděním, avšak výrazně dříve než se zpožděným letem žalované (jinak než v řízení ve věci C-672/20), nebyla rozhodnuta a musí být v případě relevantnosti změny rezervace soudem prvního stupně ještě zkoumána.

Odvolací soud má za to, že konkrétní změna rezervace by byla hospodářsky únosná a organizační náročnost nízká. Tato argumentace je však podle názoru odvolacího soudu oprávněná pouze při posuzování jednoho konkrétního cestujícího. Změna rezervace všech cestujících na dřívější let (případně lety), které dosáhnou cílového místa určení dříve, by ale celkově mohla být neúnosná. V tomto ohledu se konkrétní skutkový stav liší od skutkového stavu, na němž se zakládal rozsudek ve věci *Transportes Aéreos Portugueses*, neboť v uvedené věci se jednalo o změnu rezervace jednoho konkrétního cestujícího na určitý navazující let a nikoliv o změnu rezervace všech cestujících, kteří museli čekat na zpožděný náhradní letoun. Otázka, kterou musí v projednávané věci vyřešit odvolací soud, nebyla tedy dosud Soudním dvorem s konečnou platností vyjasněna, zejména nebyla vyjasněna ani jeho úvahami v rozsudku *Transportes Aéreos Portugueses*.

Odpověď na obě otázky je pro odvolací soud nezbytná k tomu, aby mohl s konečnou platností rozhodnout o odvolání. Není-li zásah bleskem mimořádnou okolností, musí být napadený rozsudek každopádně potvrzen, jedná-li se o mimořádnou okolnost, bude muset soud prvního stupně zjišťovat, zda byl zásah bleskem příčinou významného zpoždění (otázka č. 1). V závislosti na tom, zda se leteckému dopravci podaří prokázat, že veškerá přiměřená opatření přijal samotným zpožděným uskutečněním letu náhradním letadlem, bude muset být napadený rozsudek buď potvrzen, nebo zrušen (otázka č. 2).

[II] [omissis][přerušeni řízení]

Landesgericht Korneuburg, 22. oddělení

Korneuburg, dne 4. května 2020.

[omissis]