

Věc C-672/20

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

10. prosince 2020

Předkládající soud:

Landesgericht Korneuburg (Rakousko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

23. listopadu 2020

Navrhovatelka v odvolacím řízení, původní žalovaná:

L GmbH

Odpůrce v odvolacím řízení, původní žalobce:

FK

[*omissis*] **LANDESGERICHT KORNEUBURG (Zemský soud v Korneuburgu, Rakousko)**

Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu) jakožto odvolací soud vydal [*omissis*] ve věci žalobce **F***** K******* [*omissis*] proti žalované **L***** GmbH** [*omissis*] k odvolání žalované proti rozsudku Bezirksgericht Schwechat (Okresní soud ve Schwechatu, Rakousko) ze dne 26. srpna 2020, [*omissis*] toto

usnesení:

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

[1] Musí být čl. 3 odst. 2 písm. a) 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 se nařízení**

vztahuje na cestujícího, který se odbavil online již před příjezdem na letiště a nemá u sebe žádné zavazadlo k odbavení; na informační tabuli letiště se dozví informaci o zpoždění letu, u nástupu do letadla čeká na další informace, u přepážky leteckého dopravce se informuje o odletu rezervovaného letadla; od zaměstnanců žalované nezíská vysvětlení, zda a kdy se let uskuteční, ani nabídku náhradního letu; a následně si sám zarezervuje jiný let do svého cílového místa určení, aniž na původně rezervovaný let nastoupí?

[2] Musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce není povinen zaplatit náhradu v souladu s článkem 7 nařízení č. 261/2004, **je-li cílové místo určení cestujícího dosaženo se zpožděním 8 hodin a 19 minut, neboť na jednom z předcházejících letů (třetím před dotčeným letem) bylo letadlo poškozeno bleskem; technik servisní společnosti pověřené leteckou společností, který byl povolán po přistání letadla, konstatoval pouze menší poškození, které nemělo nepříznivý vliv na funkčnost letadla („some minor findings“); další předcházející let (druhý před dotčeným letem) 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, které uskutečnilo let předcházející dotčenému letu se zpožděním při odletu v trvání 7 hodin a 40 minut?**

[3] 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 cestujícímu změnu rezervace na jiný let, jímž by dosáhl svého cílového místa určení se zpožděním 5 hodin (a - na základě jím z vlastní iniciativy provedené rezervace - jej také skutečně dosáhl), ačkoliv letecký dopravce uskutečnil let náhradním letadlem namísto letadla, které již nebylo provozuschopné, jímž by cestující dosáhl svého místa určení se zpožděním 8 hodin a 19 minut?**

[II] [omissis] [přerušeni řízení]

Odůvodnění:

Žalobce měl potvrzenou rezervaci na níže uvedený let provozovaný žalovanou:

- OE 105 z Palmy de Mallorca (PMI; Španělsko) 21. října 2019, 14:30 hod., do Vídně (VIE; Rakousko) 21. října 2019, 16:50 hod.

Délka letu mezi Palmou de Mallorca (PMI) a Vídní (VIE) nečiní podle výpočtu metodou ortodromické dráhy letu více než 1 500 kilometrů.

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 přiletu 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. Let byl uskutečněn, náhradním letadlem, se zpožděním při odletu v trvání 7 hodin a 40 minut a se zpožděním na přiletu v trvání 7 hodin a 41 minut.

[4] OE 105, předmětný let. Let byl uskutečněn, stejným náhradním letadlem, se zpožděním při odletu v trvání 8 hodin a 26 minut a se zpožděním na přiletu v trvání 8 hodin a 19 minut.

Žalobce požadoval od žalované částku ve výši 250 eur s připočtením úroků jako náhradu podle článku 5 [odst. 1 písm. c) bodu iii] ve spojení s článkem 7 [odst. 1 písm. a] nařízení č. 261/2004 a jako důvod uvedl více než osmihodinové zpoždění letu OE 105 na přiletu. [omissis] [argumenty žalobce, které odvolací soud níže v relevantním rozsahu uvádí]

Žalovaná [omissis] uvedla, že žalobce na let OE 105 nenastoupil, a proto se na něj nařízení č. 261/2004 podle jeho čl. 3 odst. 2 písm. c) nevztahuje. [omissis] [argumenty žalované, které odvolací soud níže v relevantním rozsahu uvádí]

Bezirksgericht Schwechat (Okresní soud ve Schwechatu) v prvním stupni vyhověl žalobnímu návrhu napadeným **rozsudkem** a učinil zjištění ohledně jednání žalobce na letišti Palma de Mallorca (PMI) vylíčené ve výše uvedené první otázce. Ohledně příčiny zpoždění Bezirksgericht Schwechat (Okresní soud ve Schwechatu) žádná zjištění neučinil. Z právního hlediska soud uvedl, že pro vyřešení sporu není relevantní, zda žalobce, poté co se odbavil, na zpožděný let skutečně nastoupil či nikoliv. Soud zjevně vycházel 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. Mimo jiné konstatoval absenci procesních vyjádření ohledně možné změny rezervace cestujících na jiný let z Palmy de Mallorca (PMI) do Vídně (VIE), jakož i vysvětlení, proč žalovaná nemohla zajistit náhradní letadlo přímo na let OE 105 z Palmy de Mallorca (PMI). 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]

[omissis] [návrhy] [omissis] Landesgericht Korneuburg (Zemský soud v Korneuburgu) má jakožto **odvolací soud** rozhodnout ve druhém a posledním stupni o nárocích žalobce.

K předběžným otázkám:

K první otázce:

Výklad čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004 je v konkrétním případě sporný ve dvou ohledech:

[a] Zaprvé je nutno zkoumat, zda se žalobce včas dostavil k odbavení. Podle zjištění soudu prvního stupně se žalobce odbavil online a obdržel takto palubní vstupenku.

Na jedné straně lze tvrdit, že doručením palubní vstupenky leteckým dopravcem je proces odbavení dokončen. Na druhé straně lze tvrdit, že namísto dostavení se k odbavení postačuje dostavení se k nástupu do letadla.

Konečně je nejasné, zda „stanovený čas“ ve smyslu čl. 3 odst. 2 písm. a) nařízení č. 261/2004 odpovídá času, který je uveden v letovém řádu, nebo zda se v případě zpoždění jedná o čas oznámený pro tento případ.

Předkládající soud má za to, že v konkrétním případě postačuje, že žalovaná zaslala žalobci palubní vstupenku elektronicky a žalobce se včas z hlediska letového řádu vydá k nástupu do letadla. Podle názoru uvedeného soudu není naopak nutné, aby cestující po původně stanoveném času odletu dále čekal u nástupu do letadla a pak se v novém čase uvedeném pro zpožděný let musel nejpozději 45 minut před oznámeným časem odletu zpožděného letu znovu dostavit k nástupu do letadla nebo k přepážce.

Soudní dvůr se touto otázkou dosud nezabýval.

[b] Jiný dílčí aspekt se týká otázky, zda musí být cestující skutečně přepraven zpožděným letem, nebo zda nárok na náhradu z důvodu (významného) zpoždění existuje i v případě, že si cestující sám zajistí náhradní přepravu.

[omissis] [judikatura v Německu a Rakousku] [omissis] Strany sporu argumentují s odvoláním na usnesení Soudního dvora s odůvodněním ze dne 24. října 2019 ve věci C-756/18, *easyjet Airline*. Toto rozhodnutí vychází z předběžné otázky týkající se toho, jakým způsobem musí cestující prokázat, že se dostavil k odbavení.

Na základě odpovědi Soudního dvora lze na jedné straně argumentovat, že tuto skutečnost je nutno doložit rozdílným způsobem v závislosti na tom, zda byl cestující přepraven zpožděným letem či nikoliv. V prvním případě není zapotřebí předložit palubní letenku, ve druhém ano. Odpověď však lze vyložit také tak, že pro případ, že letecký dopravce tvrdí, že cestující nebyl zpožděným letem

přepraven, musí cestující prokázat předložením palubní vstupenky, že se k odbavení dostavil včas a byl dopraven zpožděným letem.

[*omissis*] [vnitrostátní judikatura] [*omissis*] Předkládající soud se přiklání spíše k názoru, že nárok na náhradu nezávisí na tom, zda cestující na zpožděný let nastoupil či nikoliv. V konkrétním případě existovala možnost náhradní přepravy, která by zajistila rychlejší přepravu cestujícího do jeho cílového místa určení než zpožděným letem. Jestliže se cestující rozhodne dosáhnout svého cílového místa určení jiným způsobem než zpožděným letem, vznikly mu již dlouhým čekáním na straně jedné a změnou rezervace na straně druhé nepříjemnosti, které mají být vyrovnány platbou náhrady.

Tuto otázku však různé soudy v Evropské unii řeší rozdílně, takže je zapotřebí stanovisko Soudního dvora.

Ke druhé otázce:

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 předchozích letů dotčeného letu byl zasažen bleskem. V důsledku toho bylo nutno provést prohlídku letadla a po uskutečnění dalšího letu pak původně plánované letadlo vyžadovalo opravu. Žalobce tuto okolnost v řízení v prvním stupni výslovně popřel, avšak soud prvního stupně k tomu nečinil žádná zjištění.

Žalobce v řízení v prvním stupni ale také tvrdil, že zásah bleskem beztak nemůže v žádném případě odůvodňovat mimořádnou okolnost; na rozdíl od střetu letadla s ptákem se jedná spíše o typické riziko při provozu letadla, neboť dochází k interakci mezi letadlem a elektrickým polem bouřkového mraku, což způsobuje, že letadlo k sobě blesky přitahuje. Žalobce v tomto ohledu odkazuje na vědecké studie.

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.

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 [*omissis*]. [*omissis*]

Odvolací soud 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 bude zapotřebí předložit vědecké 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 zásadně být mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

Ke třetí otázce

Žalovaná ve svém odvolání napadá právní názor soudu prvního stupně, podle kterého neposkytla vysvětlení ohledně případné změny rezervace žalobce. Navrhovatelka v odvolacím řízení oponuje argumentaci soudu prvního stupně tím, že poskytla postačující tvrzení ohledně přiměřeného opatření: aby zamezila zpoždění letu OE 105, 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.

Žalobce tomuto stanovisku oponuje, stejně jako soud prvního stupně, právní 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 příletu menší zpoždění než následující let dotyčného leteckého dopravce (rozsudek *Transportes Aéreos Portugueses*, bod 59). [omissis] [omissis] [omissis] Navrhovatelka v odvolacím řízení se touto argumentací 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 žalobce rezervovaným letem, byť s významným zpožděním, přepravit; změna rezervace nebyla nutná. Pro žalobce však na konkrétní letecké trase existovala jiná možnost dosažení cílového místa

určení, sice také s velkým zpožděním, avšak výrazně dříve než zpožděným letem žalované, kterou žalovaná žalobci nenabídla, ten ji ale využil z vlastní iniciativy.

Odvolací soud má za to, že konkrétní změna rezervace by byla hospodářsky únosná a organizační náročnost nízká. Tato argumentace je však podle názoru odvolacího soud 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 tam 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, tedy Soudním dvorem dosud nebyla s konečnou platností vyjasněna, zejména nebyla vyjasněna jeho úvahami v rozsudku *Transportes Aéreos Portugueses*. Soudní dvůr musí blíže vyjasnit, kdy je v případě zpoždění letu nepřiměřené od leteckého dopravce očekávat změnu rezervace, neboť by od něj byla požadována již neúnosná oběť.

Odpověď na všechny otázky je pro odvolací soud nezbytná k tomu, aby mohl definitivně rozhodnout o odvolání. V závislosti na tom, zda cestující spadá do oblasti působnosti nařízení, musí být napadený rozsudek buď ihned změněn v tom smyslu, že žalobní návrh bude zamítnut, nebo do úvahy přichází další zkoumání věci (první otázka). Není-li zásah bleskem mimořádnou okolností, musí být napadený rozsudek každopádně potvrzen (druhá otázka). V závislosti na tom, zda se leteckému dopravci podaří prokázat, že veškerá přiměřená opatření přijal samotným pozdějším uskutečněním letu náhradním letadlem, bude muset být napadený rozsudek buď potvrzen, nebo pozměněn ve smyslu zamítnutí žaloby (třetí otázka).

[omissis]

[omissis]