

Predmet C-336/21

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

27. svibnja 2021.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landesgericht Korneuburg (Austrija)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

4. svibnja 2021.

Žalitelj:

L

Druge stranke u žalbenom postupku:

F

BW

SW

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija)

[omissis]

Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu) kao žalbeni sud [omissis] u spojenim predmetima tužitelja [1] (21 C 51/20p) F***** GmbH, [2] (21 C 71/20d) B***** W*****, [3] (21 C 72/20a) S***** W***** [omissis] [omissis] protiv tuženika L***** GmbH, [omissis] [omissis] povodom tuženikove žalbe protiv presude Bezirksgerichta Schwechat (Općinski sud u Schwechatu, Austrija) od 29. travnja 2020., 21 C 51/20p-11 [omissis] donio je

r j e š e n j e

[I.] U skladu s člankom 267. UFEU-a, Sudu Europske unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja:

[1.] Treba li članak 5. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju **[orig. str. 2.]** uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (Uredba 261/2004) tumačiti na način da zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu u skladu s člankom 7. Uredbe 261/2004 **ako na konačno odredište putnika stigne sa zakašnjenjem od 7:41 sati jer je dva leta prije toga leta zrakoplov oštećen udarom groma; tehničar društva za održavanje koje je zračni prijevoznik ovlastio i koji je konzultiran nakon slijetanja pronašao je samo manja oštećenja koja ipak ne utječu na mogućnost funkcioniranja zrakoplova („some minor findings”); let prije ovog leta bio je izveden; međutim, tijekom *Pre-Flight-Checksa* prije izvođenja prethodnog leta pokazalo se da se zrakoplov za sada ne može koristiti; i da je zračni prijevoznik zbog toga umjesto prvotno predviđenog i oštećenog zrakoplova koristio zamjenski zrakoplov koji je izveo prethodni let s kašnjenjem u polasku od 7:40 sati?**

[2.] Treba li članak 5. stavak 3. Uredbe 261/2004 tumačiti na način **da u mjere koje se razumno mogu očekivati od zračnog prijevoznika ulazi ta da se putnicima ponudi promjena rezervacije na drugi let kojim bi oni na svoje konačno odredište stigli s manjim kašnjenjem, iako je zračni prijevoznik let umjesto sa zrakoplovom koji se više nije mogao koristiti izveo sa zamjenskim zrakoplovom kojim su putnici na svoje konačno odredište stigli s dužim kašnjenjem?**

[II.] *[omissis]*[prekid postupka] **[orig. str. 3.]**

O b r a z l o ž e n j e :

P***** S*****, drugi tužitelj i treći tužitelj imali su potvrđene rezervacije za let koji je izveo tuženik OE 100 iz Beča (VIE) 21. listopada 2019., 11:30 sati, za Palma de Mallorcu (PMI) 21. listopada 2019., 13:55 sati.

Tuženik je let izveo s kašnjenjem, stvarno vrijeme polaska bilo je u 19:10 sati, stvarno vrijeme dolaska 21:36 sati. Planirana dionica leta iznosila je prema metodi za određivanje rute preko velikog kruga ortodrome manje od 1.500 km. P***** S***** svoja je prava protiv tuženika s osnove tog događaja ustupio prvom tužitelju, prvi je tužitelj prihvatio to ustupanje.

Prema tuženikovim tvrdnjama, zrakoplov koji je bio prvotno predviđen za taj let korišten je 21. listopada 2019. za sljedeće letove:

[1] OE 1318 od Beča (VIE) u 07:30 sati do Bergama (BGY; Italija) u 09:00 sati. Let je izveden na vrijeme.

[2] OE 1319 od Bergama (BGY) 09:25 sati, do Beča (VIE) 10:55 sati. Let je izveden s kašnjenjem u polasku od 2:15 sati i kašnjenjem u dolasku od 2:40 sati.

Nadalje, trebao je biti korišten za sljedeće daljnje letove:

[3] OE 100 od Beča (VIE) u 11:30 sati do Palma de Mallorce (PMI) u 13:55 sati. Let je – sa zamjenskim zrakoplovom – izveden s kašnjenjem u polasku od 7:40 sati i s kašnjenjem u dolasku od 7:41 sati.

[4] OE 105, koji je u postupku 22 R 2258/20a ovog suda, odnosno C 672/20 Suda EU-a sporni let. Let je – s istim zamjenskim zrakoplovom – izveden s kašnjenjem u polasku od 8:26 sati i kašnjenjem u dolasku od 8:19 sati.

Odvojeno podnesenim tužbama, **tužitelji** su zahtijevali od tuženika isplatu 250,00 eura [omissis] i naveli da nije bila riječ ni o kakvim izvanrednim okolnostima. Oni su osporavali navod da je udar groma prouzročio kašnjenje. Prema njihovu se mišljenju ne može uzeti u obzir okolnost koja se dogodila još prije neposredno prethodnog leta. Tuženik isto tako nije poduzeo sve mjere koje se razumno mogu očekivati od zračnog prijevoznika za izbjegavanje kašnjenja leta. On je morao organizirati zamjenski zrakoplov uključujući posadu spremnu za let i na vrijeme ga staviti putnicima na raspolaganje. Tuženik se stoga mora očitovati zbog čega se putnicima nije omogućila promjena rezervacija.

Tuženik nije osporavao početak tijeka kamata, ali je u preostalom dijelu osporio osnovanost i visinu tužbenog zahtjeva, zatražio odbijanje tužbe i naveo da je zrakoplov na prethodnoj rotaciji bio oštećen udarom groma. Tijekom *Pre-Flight-Checks*a za predmetni let se pokazalo se da su se štete, odnosno provizorni popravci na prethodnom letu očito pogoršali te je pilot naložio popravak i ponovnu inspekciju. Taj je pregled započeo u 15:05 sati. Nije se moglo predvidjeti koliko će dugo trajati inspekcijski radovi. U 15:07 sati aktiviran je zamjenski zrakoplov koji je u 18:15 sletio u Beč. Tim se zrakoplovom let mogao izvesti s kašnjenjem. [orig. str. 5.]

Pobijanom presudom sud koji je odlučivao u prvom stupnju prihvatio je tužbu. Bezirksgericht Schwechat (Općinski sud u Schwechatu) nije utvrdio činjenice u pogledu uzroka kašnjenja. Razvidno je kako je taj sud očito smatrao da udar groma predstavlja izvanrednu okolnost u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe 261/2004 te je razmotrio neke od mjera koje su se mogle razumno očekivati od tuženika. Iz iznesenog (na bitno sažetog) činjeničnog stanja moglo se zaključiti da se tuženik nije u dovoljnoj mjeri očitovao o razumnim mjerama koje se mogu očekivati kada je riječ o izbjegavanju kašnjenja. Moguća razumna mjera bila bi promjena rezervacija za putnike za drugi let od Beča do Palma de Mallorce ili korištenje zamjenskog zrakoplova iz vlastite flote ili podzakupom zrakoplova kako bi se let izveo na vrijeme ili barem s kašnjenjem manjim od tri sata. Taj je sud uputio na činjenicu da je tuženik već od udara groma u otprilike 09:00 sati morao računati s time da bi za kasnije rotacije moglo nastupiti znatno kašnjenje čak i ako se prilikom inspekcije u konačnici ne bi otkrila relevantna šteta.

[omissis][zahtjevi] [orig. str. 6.]

Na Landesgerichtu Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu) je da kao **žalbeni sud** u drugom i posljednjem stupnju odluči o zahtjevima tužitelja.

Rotacija tuženika od 21. listopada 2019. predmet je više postupaka koje su brojni putnici protiv istog tuženika pokrenuli pred žalbenim sudom, među ostalim, postupak 22 R 258/20a. U tom je postupku žalbeni sud odlučio prekinuti postupak i, osim pitanja o području primjene Uredbe 261/2004 koje u ovom predmetu nije relevantno, uputiti Sudu EU-a prethodna pitanja razvidna u izreci. U međuvremenu je taj postupak okončan povlačenjem žalbe. Zahtjev za prethodnu odluku u predmetu C-672/20 koji je u tijeku pred Sudom EU-a, povučen je 28. travnja 2021. Pitanja su stoga (gotovo) istovjetna drugom i trećem pitanju povučenog zahtjeva za prethodnu odluku.

Prethodna pitanja:

Prvo prethodno pitanje:

Tuženik je svoje tvrdnje temeljio na postojanju izvanredne okolnosti kao uzroku (dužeg) kašnjenja u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe 261/2004 te je naveo da je zrakoplov udario grom dva leta prije spornog leta. To je dovelo do nužnosti provedbe inspekcije i, nakon izvođenja prethodnog leta, do nužnosti popravka prvotno predviđenog zrakoplova. Tužitelji su ovu okolnost u prvostupanjskom postupku izričito osporavali, a prvostupanjski sud nije u tom pogledu utvrdio činjenice.

Pojašnjenje pitanja je li udar groma načelno prikladan za to da se njime obrazloži izvanredna okolnost za žalbeni je sud, unatoč neutvrđenom činjeničnom stanju o tom pitanju, već **[orig. str. 7.]** zbog toga nužna pretpostavka za konkretno rješenje predmeta jer u slučaju negativnog odgovora na pitanje može odmah potvrditi pobijanu presudu i odbiti žalbu a da pritom prvostupanjskom sudu ne mora naložiti obvezu utvrđivanja daljnjih činjenica.

Sud koji je uputio zahtjev dosljedno polazi od pretpostavke da je u slučaju udara groma riječ o izvanrednoj okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe 261/2004 (Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu 24. listopada 2019., 21 R 222/19y; posljednji put 21. srpnja 2020., 22 R 209/20i). Međutim, drugi austrijski sudovi to pitanje drugačije rješavaju (primjerice Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Općinski sud za trgovačke stvari u Beču) 31. ožujka 2017., 11 C 227/16m = RRa 2018., 289.).

Žalbeni sud (i dalje) razmišlja o tome da odstupi od svoje dosadašnje ustaljene sudske prakse sa sljedećim razmatranjima: civilnim prijevozom oduvijek se prevoze putnici korištenjem aerodinamičkog pogona; ukratko rečeno, koristi se promjenom struje krila zrakom. Iz toga bi se moglo zaključiti da je stanje atmosfere dio normalnog izvođenja zračnog prometa. Nestabilna stanja atmosfere – i time i udari groma – stoga bi se mogla pripisati sferi odgovornosti zračnog prijevoznika; s time povezano oštećenje zrakoplova bilo bi prema svojoj prirodi ili uzroku dio obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika i stoga se razlikuje od

udara ptice (vidjeti presudu Suda EU-a od 4. svibnja 2017. u predmetu C-315/15 Pešková i Peska, t. 24.).

U pogledu toga da su u određenim okolnostima nužni znanstveni dokazi koje bi nakon ukidanja pobijane presude trebao izvesti prvostupanjski sud, potrebno je pojašnjenje Suda EU-a o tome može li udar groma **[orig. str. 8.]** načelno dovesti do izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe 261/2004.

Drugo prethodno pitanje:

Tuženik se u svojoj žalbi protivi pravnom stajalištu prvostupanjskog suda prema kojem on nije podnio nikakav argument u pogledu eventualne tužiteljeve promjene rezervacije. Žalitelj se argumentaciji prvostupanjskog suda protivi na način da tvrdi da je iznio dostatan argument o mjeri koja se može razumno očekivati: kako bi se izbjeglo kašnjenje leta OE 100, zamijenio je prvotni zrakoplov te je stavio na raspolaganje zamjenski zrakoplov iz vlastite flote. On je time izveo let, iako s kašnjenjem. Smatra da u slučaju kašnjenja promjena rezervacije već kao logična posljedica ne može biti ekonomski učinkovita mjera jer bi to za posljedicu imalo da bi se zakašnjeli let morao izvesti kao prazan let, osobito ako bi se za sve putnike koji su se trebali prevesti tim letom unaprijed izvršila promjena rezervacije.

Tužitelji ovom stajalištu – kao već prvostupanjski sud – suprotstavlja pravno shvaćanje Suda EU-a u presudi od 11. lipnja 2020. u predmetu C-74/19 Transportes Aéreos Portugueses, prema kojem zračni prijevoznik mora upotrijebiti sva sredstva koja mu stoje na raspolaganju kako bi osigurao razumno preusmjeravanje po zadovoljavajućim uvjetima kada je to najranije moguće, među kojima je i pronalaženje drugih izravnih ili neizravnih letova koje eventualno izvode drugi zračni prijevoznici koji su dio iste zrakoplovne udruge ili nisu i koji manje kasne u dolasku od sljedećeg leta predmetnog zračnog prijevoznika (presuda Transportes **[orig. str. 9.]** Aéreos Portugueses, t. 59.). *[omissis]*[navodi o nacionalnom postupku]

Žalitelj pak presudu Transportes Aéreos Portugueses ne razmatra pobliže i očitó smatra da su u slučaju zakašnjelog leta sa zamjenskim zrakoplovom poduzete sve mjere koje se razumno mogu očekivati.

Ovo činjenično stanje značajno se razlikuje od onog koje je Sudu EU-a podneseno u predmetu C-74/19. U tom je predmetu bila riječ o tome da putnik zbog kašnjenja nije mogao stići na svoj povezan let i da je zbog toga na svoje konačno odredište stigao s dužim kašnjenjem; promjena rezervacije s propuštenog povezanog leta na zamjenski let stoga je također bila potrebna. Sud EU-a pojasnio je zahtjeve prava Unije u vezi s tom promjenom rezervacije.

U predmetnom je slučaju tuženik putnike mogao prevesti rezerviranim letom – iako s dužim kašnjenjem; nije bila potrebna promjena rezervacije. Međutim, je li za tužitelja na konkretnom povezanom letu postojala druga mogućnost da na konačno odredište stigne također s dužim kašnjenjem ali znatno ranije nego sa

zakašnjelim tuženikovim letom, trenutno je (za razliku od postupka [*omissis*] tog suda, odnosno C-672/20 Sud EU-a) otvoreno i [**orig. str. 10.**] prvostupanjski bi sud to još morao ispitati ako je promjena rezervacije relevantna.

Žalbeni sud (i dalje) zauzima stajalište da je konkretna promjena rezervacije ipak ekonomski učinkovita i da je organizacijsko opterećenje bilo prihvatljivo. Međutim, prema mišljenju žalbenog suda, ova argumentacija točna je jedino u slučaju promatranja samo pojedinačnog putnika. Promjena rezervacije svih putnika na jedan let (po potrebi na više njih) koji se odvija ranije i ranije dolazi na konačno odredište, u cjelini bi ipak mogla biti neučinkovita. U tom pogledu se konkretno činjenično stanje razlikuje od onog na kojem se zasnivala presuda Transportes Aéreos Portugueses jer je u tom predmetu bila riječ o promjeni rezervacije samo jednog putnika na točno određenom povezanom letu, a ne o promjeni rezervacije svih putnika koji moraju čekati na zakašnjeli zamjenski zrakoplov. Stoga Sud EU-a nije konačno razjasnio pitanje koje u ovom slučaju treba riješiti žalbeni sud, osobito ne svojim razmatranjima u presudi Transportes Aéreos Portugueses.

Odlučivanje o obama pitanjima nužno je za žalbeni sud kako bi konačno mogao odlučiti o žalbi. Ako u slučaju udara groma nije riječ o izvanrednoj okolnosti, pobijanu presudu u svakom slučaju treba potvrditi, ako je udar groma izvanredna okolnost, prvostupanjski sud mora ispitati je li udar groma bio razlog za duže kašnjenje (prvo pitanje). Ovisno o tome je li zračni prijevoznik uspio dokazati da je samim zakašnjelim izvođenjem leta zamjenskim zrakoplovom poduzeo sve mjere koje se razumno mogu očekivati, pobijanu presudu treba potvrditi ili ukinuti (drugo pitanje). [**orig. str. 11.**]

[II] [*omissis*][prekid postupka]

Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu), odjel 22

Korneuburg, 4. svibnja 2020.

[*omissis*]