

Zadeva C-672/20**Predlog za sprejetje predhodne odločbe****Datum vložitve:**

10. december 2020

Predložitveno sodišče:

Landesgericht Korneuburg (Avstrija)

Datum predložitvene odločbe:

23. november 2020

Pritožnica, tožena stranka v prvotnem postopku:

L GmbH

Nasprotna stranka v pritožbenem postopku, tožeča stranka v prvotnem postopku:

FK

[...] (ni prevedeno) **LANDESGERICHT KORNEUBURG (DEŽELNO SODIŠČE V KORNEUBURGU, AVSTRIJA)**

Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu) kot pritožbeno sodišče je [...] (ni prevedeno) v zadevi tožeče stranke **F***** K******* [...] (ni prevedeno) proti toženi stranki **L***** GmbH** [...] (ni prevedeno) v zvezi s pritožbo tožene stranke zoper sodbo Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija) z dne 26. avgusta 2020, [...] (ni prevedeno) sprejelo

s k l e p: I. Sodišču Evropske unije se na podlagi **člena 267 PDEU** v **predhodno odločanje** predložijo ta vprašanja:

1. Ali je treba člen 3(2)(a) 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 (Uredba št. 261/2004) razlagati tako, **da ta uredba velja za potnika, ki se je že pred prihodom na letališče prijavil na let prek spleta in s seboj ni imel prtljage; se je prek table prihodov in**

odhodov na letališču seznanil z zamudo leta, ob izhodu za vkrcanje čakal na nadaljnje informacije, se o odhodu rezerviranega leta pozanimal na okencu letalskega prevoznika; od zaposlenih tožene stranke ni prejel niti pojasnila, ali in kdaj bo odhod leta, niti ponudbe nadomestnega leta; in je nato sam rezerviral drug let v svoj končni namembni kraj, ne da bi se vkrcal na prvotno rezervirani let?

2. Ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da letalski prevoznik ni zavezan plačati odškodnino v skladu s členom 7 Uredbe št. 261/2004, če je v končni namembni kraj letalskega potnika prispel z zamudo osem ur in 19 minut, ker je tri leta pred spornim letom na letalu nastala škoda zaradi udara strele; je tehnik pooblaščenega servisnega podjetja letalskega prevoznika, ki je bil angažiran po pristanku, našel le majhne poškodbe („*some minor findings*“), ki pa niso vplivale na zmožnost delovanja letala; je bil let, ki je bil po voznem redu predviden dva leta pred spornim letom, opravljen; vendar se je med pregledom letala pred izvedbo predhodnega leta (*Pre-Flight-Check*) izkazalo, da letala najprej ni bilo mogoče več uporabljati; in je letalski prevoznik zato namesto prvotno predvidenega in poškodovanega letala uporabil nadomestno letalo, s katerim je bil predhodni let opravljen z zamudo, ki je ob odhodu znašala sedem ur in 40 minut?

3. Ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da k ustreznim ukrepom, ki jih mora sprejeti letalski prevoznik, spada, da se letalskemu potniku ponudi sprememba rezervacije na drug let, s katerim bi v svoj končni namembni kraj prispel z zamudo petih ur (kar se je zaradi rezervacije, ki jo je opravil na lastno pobudo, tudi dejansko zgodilo), čeprav je letalski prevoznik zadevni let namesto z letalom, ki ga ni bilo več mogoče uporabiti, opravil z nadomestnim letalom, s katerim bi letalski potnik v svoj končni namembni kraj prispel z zamudo osem ur in 19 minut?

II. [...] (ni prevedeno) (prekinitiv postopka)

O b r a z l o ž i t e v :

Tožeča stranka je imela potrjeno rezervacijo za spodnji let, ki ga je opravila tožena stranka:

- OE 105 z odhodom s Palme de Mallorce (PMI; Španija) 21. oktobra 2019 ob 14.30 in prihodom na Dunaj (VIE; Avstrija) 21. oktobra 2019 ob 16.50.

Zračna razdalja med Palmo de Mallorco (PMI) in Dunajem (VIE), izračunana po metodi najkrajše poti (letenja) med dvema točkama na Zemlji, ni več kot 1500 kilometrov.

Tožena stranka trdi, da je bilo letalo, ki je bilo prvotno predvideno za ta let, 21. oktobra 2019 uporabljeno za ta leta:

1. OE 1318 z odhodom z Dunaja (VIE) ob 7.30 in prihodom v Bergamo (BGY; Italija) ob 9.00. Let je bil opravljen točno.

2. OE 1319 z odhodom iz Bergama (BGY) ob 9.25 in prihodom na Dunaj (VIE) ob 10.55. Let je bil opravljen z zamudo, ki je ob odhodu znašala dve uri in 15 minut, ob prihodu pa dve uri in 40 minut.

Poleg tega bi moralo biti uporabljeno za ta dodatna leta:

3. OE 100 z odhodom z Dunaja (VIE) ob 11.30 in prihodom na Palmo de Mallorca (PMI) ob 13.55. Let je bil z nadomestnim letalom opravljen z zamudo, ki je ob odhodu znašala sedem ur in 40 minut, ob prihodu pa sedem ur in 41 minut.

4. OE 105, zadevni let. Let je bil z istim nadomestnim letalom opravljen z zamudo, ki je ob odhodu znašala osem ur in 26 minut, ob prihodu pa osem ur in 19 minut.

Tožeča stranka je od tožene stranke zahtevala plačilo odškodnine v višini 250 EUR skupaj z obrestmi na podlagi člena 5(1)(c), točka iii, v povezavi s členom 7(1)(a) Uredbe št. 261/2004 in to utemeljevala z več kot osemurno zamudo leta OE 105 ob prihodu. [...] (ni prevedeno) (trditve tožeče stranke, ki jih pritožbeno sodišče v nadaljevanju, če so upoštevne, navaja ponovno)

Tožena stranka [...] (ni prevedeno) je navedla, da se tožeča stranka ni vkrcala na let OE 105; zato naj se Uredba št. 261/2004 v skladu z njenim členom 3(2)(a) ne bi uporabljala. [...] (ni prevedeno) [...] (ni prevedeno) (trditve tožene stranke, ki jih pritožbeno sodišče v nadaljevanju, če so upoštevne, navaja ponovno)

Bezirksgericht Schwechat (okrajno sodišče v Schwechatu, Avstrija), ki je odločalo v postopku na prvi stopnji, je z izpodbijano **sodbo** ugodilo tožbenemu zahtevku in v zvezi z ravnanjem tožeče stranke na letališču na Palmi de Mallorci (PMI) ugotovilo, kot je navedeno zgoraj v prvem vprašanju. Vzroka za zamudo ni ugotavljalo. V pravni presoji je navedlo, da za izid postopka ni pomembno, ali se je tožeča stranka – po prijavi na let – dejansko vkrcala na let, ki je imel zamudo, ali ne. Razvidno je njegovo stališče, da udar strele pomeni izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, obravnavalo pa je tudi nekatere ukrepe, katerih izvedbo bi bilo mogoče zahtevati od tožene stranke. Med drugim je navedlo, da pogreša trditve strank o možni spremembi rezervacije letalskih potnikov na drug let s Palme de Mallorce (PMI) na Dunaj (VIE) in trditve glede tega, zakaj tožena stranka ni mogla organizirati nadomestnega letala neposredno za let OE 105 s Palme de Mallorce (PMI). Opozorilo je, da je morala tožena stranka že od udara strele ob približno 9.00 računati s tem, da bo lahko na poznejših nadomestnih letih prišlo do velike zamude, tudi če ob pregledu nazadnje ne bi bila odkrita večja škoda.

[...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno) (predlogi) [...] (ni prevedeno) Landesgericht Korneuburg (deželno sodišče v Korneuburgu) kot **pritožbeno sodišče** o zahtevkih tožeče stranke odloča na drugi in zadnji stopnji.

Vprašanja za predhodno odločanje:

Prvo vprašanje:

Razlaga člena 3(2)(a) Uredbe št. 261/2004 je v konkretnem primeru sporna z dveh vidikov:

(a) Po eni strani je treba preizkusiti, ali se je tožeča stranka pravočasno prijavila na let. Sodišče prve stopnje je ugotovilo, da se je tožeča stranka prijavila na let prek spleta in tako prejela vstopni kupon.

Po eni strani je mogoče zastopati stališče, da je s tem, ko letalski prevoznik vroči vstopni kupon, postopek prijave že zaključen. Po drugi strani pa je mogoče zastopati stališče, da namesto prijave na let zadostuje prihod na vkrcanje.

Nazadnje je vprašljivo, ali je „navedeni čas“ v smislu člena 3(2)(a) Uredbe št. 261/2004 čas po voznem redu ali je treba v primeru zamude upoštevati čas, objavljen za ta primer.

Predložitveno sodišče meni, da v konkretnem primeru zadostuje, da je tožena stranka tožeči stranki po elektronski poti poslala vstopni kupon in da tožeča stranka ob upoštevanju voznega reda pravočasno pride k izhodu za vkrcanje. Vendar meni, da letalskemu potniku po prvotno predvidenem času odhoda ni treba naprej čakati ob izhodu za vkrcanje in nato ob času, navedenem za let z zamudo, kvečjemu 45 minut pred objavljenim časom odhoda leta z zamudo, ponovno priti k izhodu za vkrcanje oziroma okencu.

Sodišče doslej ni obravnavalo takega vprašanja.

(b) Drugi vidik se nanaša na vprašanje, ali mora letalski potnik dejansko potovati na letu z zamudo oziroma ali je do odškodnine zaradi (velike) zamude upravičen tudi, če si sam organizira nadomestni prevoz.

[...] (ni prevedeno) (sodna praksa v Nemčiji in Avstriji) [...] (ni prevedeno) Stranki se pri svojih trditvah sklicujeta na obrazloženi sklep Sodišča z dne 24. oktobra 2019., C-756/18, *easyjet Airline*. Ta sklep temelji na vprašanju za predhodno odločanje, na kakšen način mora letalski potnik dokazati svojo navzočnost pri prijavi.

Glede na odgovor Sodišča je mogoče po eni strani trditi, da mora letalski potnik to dokazati na različen način in sicer glede na to, ali je potoval na letu z zamudo ali ne. Če je potoval na letu z zamudo, mu ni treba predložiti vstopnega kupona, v nasprotnem primeru pa ga mora predložiti. Odgovor pa je mogoče razlagati tudi tako, da mora letalski potnik, če letalski prevoznik trdi, da ni potoval na letu z

zamudo, s predložitvijo vstopnega kupona dokazati, da je bil pravočasno navzoč pri prijavi in je potoval na letu z zamudo.

[...] (ni prevedeno) (nacionalna sodna praksa) [...] (ni prevedeno) Predložitveno sodišče se bolj nagiba k stališču, da pravica do odškodnine obstaja ne glede na to, ali se letalski potnik vkrca na let z zamudo ali ne. V konkretnem primeru je bil možen nadomestni prevoz, s katerim bi lahko letalski potnik v svoj končni namembni kraj prispel hitreje kot na letu, ki je imel zamudo, kar se je tudi zgodilo. Če se letalski potnik torej odloči, da bo v svoj končni namembni kraj namesto na letu, ki ima zamudo, pripotoval na drug način, mu že zaradi daljšega čakanja, po eni strani, in spremembe rezervacije, po drugi strani, nastanejo nevšečnosti, ki jih je treba nadomestiti s plačilom odškodnine.

Vendar več sodišč Evropske unije na to vprašanje odgovarja različno, tako da je potrebno stališče Sodišča.

Drugo vprašanje:

Tožena stranka je trdila, da so za (veliko) zamudo krive izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, in je navedla, da je v letalo na predhodnem letu (tri leta prej) udarila strela. Zaradi tega naj bi bil potreben pregled in – po izvedbi leta, ki je bil po voznem redu predviden dva leta pred obravnavanim – popravilo prvotno predvidenega letala. Tožeča stranka je te trditve v postopku na prvi stopnji izrecno prerekala, sodišče prve stopnje pa v zvezi s tem ni ničesar ugotovilo.

Vendar je tožeča stranka v postopku na prvi stopnji trdila tudi, da z udarom strele tako in tako nikakor ni mogoče utemeljiti izrednih razmer; drugače kot pri trčenju s ptico naj bi namreč šlo za tipično tveganje, povezano z delovanjem letala, ker naj bi letalo zaradi medsebojnega delovanja letala in električnega polja nevihtnega oblaka privlačilo strele. Tožeča stranka se v zvezi s tem sklicuje na znanstvene raziskave.

Pojasnitev vprašanja, ali je z udarom strele načeloma mogoče utemeljiti izredne razmere, je – čeprav dejansko stanje glede tega ni bilo ugotovljeno – za pritožbeno sodišče nujni pogoj za rešitev konkretnega spora že zato, ker lahko v primeru nikalnega odgovora takoj zavrne pritožbo in potrdi izpodbijano sodbo, ne da bi moralo sodišču prve stopnje naložiti, naj poda nadaljnje ugotovitve.

Stališče predložitvenega sodišča je že od nekdaj, da gre pri udaru strele za izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 [...] (ni prevedeno). [...] (ni prevedeno)

Pritožbeno sodišče preučuje možnost, da bi na podlagi teh preudarkov odstopilo od svoje dosedanje ustaljene sodne prakse: V civilnem letalstvu se letalske potnike že od nekdaj prevaža z uporabo aerodinamičnega vzgona; krajše povedano: izkorišča se to, da so nosilne površine obdane z zračnimi tokovi. Na podlagi tega bi bilo morda treba sklepati, da stanje atmosfere spada k običajnemu

opravljanju letalskih prevozov. Nestabilna stanja atmosfere – in s tem tudi strele – bi bilo morda treba zato pripisati letalskemu prevozniku; škoda na letalu, nastala zaradi tega, naj bi bila po svoji naravi ali vzroku neločljivo povezana z opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika in bi se tako razlikovala od trčenja s ptico (glej sodbo Sodišča z dne 4. maja 2017, C-315/15, *Pešková in Peska*, točka 24).

Glede na to, da so morda potrebni naravoslovni dokazi, izvedbo katerih bi morale pritožbeno sodišče po razveljavitvi izpodbijane sodbe naložiti sodišču prve stopnje, mora Sodišče pojasniti, ali udar strele načeloma lahko privede do izrednih razmer v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.

Tretje vprašanje:

Tožena stranka v pritožbi ugovarja pravnemu stališču sodišča prve stopnje, da ni podala navedb o morebitni spremembi rezervacije tožeče stranke. Pritožnica trditve sodišča prve stopnje izpodbija s tem, da je podala zadostne navedbe o ustreznem ukrepu: da bi zagotovila čim manjšo zamudo leta OE 105, naj bi zamenjala prvotno letalo in zagotovila nadomestno letalo iz svoje flote. Tako naj bi zadevni let – pa čeprav z zamudo – opravila. V primeru zamude naj sprememba rezervacije že kot logična posledica ne bi mogla biti ekonomsko vzdržen ukrep, ker bi moral biti zaradi tega pozneje let z zamudo opravljen brez potnikov, saj bi bila vsem potnikom, ki bi morali potovati na tem letu, predhodno spremenjena rezervacija.

Tožeča stranka to stališče – kot že sodišče prve stopnje – izpodbija s pravnim stališčem Sodišča v sodbi z dne 11. junija 2020, C-74/19, *Transportes Aéreos Portugueses*, v skladu s katerim mora letalski prevoznik uporabiti vsa sredstva, ki jih ima na voljo, za zagotovitev spremembe poti letalskih potnikov na odpovedanih letih in letih z zamudo, ki je ustrezna, zadovoljiva in izvedena takoj, ko je mogoče, med katere naj bi spadalo iskanje drugih neposrednih ali posrednih letov, ki jih morda izvajajo drugi letalski prevozniki iz iste letalske zveze ali tudi ne in ki prispejo prej kot naslednji let zadevnega letalskega prevoznika (sodba *Transportes Aéreos Portugueses*, točka 59). [...] (ni prevedeno) [...] (ni prevedeno) [...] (ni prevedeno) Pritožnica ponovno ne obravnava podrobneje teh trditve in očitno zastopa stališče, da so, če se zadevni let z zamudo opravi z nadomestnim letalom, sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

Obravnavano dejansko stanje se precej razlikuje od tistega, ki je bilo Sodišču predloženo v zadevi C-74/19. V tisti zadevi je šlo za to, da se letalski potnik zaradi zamude ni uspel vkrcati na svoj povezovalni let in je zato v svoj končni namembni kraj prispel z veliko zamudo; zaradi tega je bilo vsekakor treba spremeniti rezervacijo z zamujenega povezovalnega leta na nadomestni prevoz. Sodišče je pojasnilo zahteve, ki jih za to spremembo rezervacije določa pravo Unije.

V obravnavanem primeru pa bi tožena stranka tožeči stranki – pa čeprav z veliko zamudo – lahko zagotovila prevoz na rezerviranem letu; sprememba rezervacije ni bila potrebna. Vendar je imela tožeča stranka na konkretni letalski povezavi drugo možnost, da v končni namembni kraj sicer prav tako prispe z veliko zamudo, vendar bistveno prej kot na letu tožene stranke, ki je imel zamudo, ki pa je tožena stranka tožeči stranki ni ponudila, vendar jo je tožeča stranka uporabila na lastno pobudo.

Pritožbeno sodišče zastopa stališče, da bi bila sprememba rezervacije v konkretnem primeru verjetno ekonomsko vzdržna, organizacijsko breme pa pregledno. Vendar po mnenju pritožbenega sodišča to velja le, če se upošteva en sam letalski potnik. Če pa bi se rezervacijo na let (morda več letov) z zgodnejšim odhodom in zgodnejšim prihodom v končni namembni kraj spremenilo vsem letalskim potnikom, pa bi lahko to vse skupaj postalo nevzdržno. V tem se konkretno dejansko stanje razlikuje od tistega, na katerem je temeljila sodba *Transportes Aéreos Portugueses*, ker se je v tisti zadevi le enemu letalskemu potniku spremenila rezervacija na točno določen povezovalni let in se ni spremenilo rezervacije vsem letalskim potnikom, ki so morali čakati na nadomestno letalo, ki je imelo zamudo. To pomeni, da Sodišče vprašanja, ki ga mora rešiti pritožbeno sodišče v tem primeru, zlasti ni dokončno razjasnilo s svojimi ugotovitvami v sodbi *Transportes Aéreos Portugueses*. Sodišče mora podrobneje pojasniti, v katerih primerih od letalskega prevoznika ob zamudi leta ni mogoče zahtevati sprememb rezervacij, ker bi bilo to zanj breme, ki ne bi bilo več vzdržno.

Pritožbeno sodišče za dokončno odločitev o pritožbi potrebuje odgovore na vsa vprašanja. Odvisno od tega, ali zadevni letalski potnik spada na področje uporabe zadevne uredbe, je treba izpodbijano sodbo takoj spremeniti tako, da se tožbeni zahtevek zavrne, ali pa je potreben nadaljnji preizkus (prvo vprašanje). Če pri udaru strele ne gre za izredne razmere, je treba izpodbijano sodbo vsekakor potrditi (drugo vprašanje). Odvisno od tega, ali je letalskemu prevozniku uspelo dokazati, da je zgolj s tem, da je z nadomestnim letalom z zamudo opravil zadevni let, sprejel vse ustrezne ukrepe, je treba izpodbijano sodbo potrditi ali pa jo v smislu zavrnitve tožbe spremeniti (tretje vprašanje).

[...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno)