

Predmet C-672/20**Zahtjev za prethodnu odluku****Datum podnošenja:**

10. prosinca 2020.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landesgericht Korneuburg (Austrija)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

23. studenoga 2020.

Žalitelj, prvotni tuženik:

L GmbH

Druga stranka u žalbenom postupku, prvotni tužitelj:

FK

[omissis] LANDESGERICHT KORNEUBURG

Landesgericht Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu, Austrija) kao žalbeni sud [omissis] u predmetu tužitelja **F***** K******* [OMISSIS] protiv tuženika **L***** GmbH** [omissis] povodom tuženikove žalbe protiv presude Bezirksgerichta Schwechat (Općinski sud u Schwechatu, Austrija) od 26. kolovoza 2020., [omissis] donosi

R j e š e n j e

[I] Na temelju članka **267. UFEU-a** Sudu Europske unije upućuju se sljedeća **prethodna pitanja**:

[1] Treba li članak 3. stavak 2. točku (a) Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (u daljnjem tekstu: Uredba 261/2004) tumačiti na način **da se Uredba primjenjuje na putnika koji se već prije [orig. str. 2.] dolaska u zračnu luku online prijavio za let i sa sobom nema predane prtljage; na monitoru zračne luke vidi kašnjenje leta, na ukrcajnim vratima čeka na daljnje informacije, a na šalteru zračnog**

prijevoznika raspituje se o polasku rezerviranog leta; od tuženikovih zaposlenika ne dobije ni pojašnjenje kada i hoće li let započeti; i stoga sam rezervira drugi let za konačno odredište i pritom ne putuje prvotno rezerviranim letom?

[2] Treba li članak 5. stavak 3. Uredbe 261/2004 tumačiti na način da zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu u skladu s člankom 7. Uredbe 261/2004 ako na putnikovo konačno odredište stigne s kašnjenjem od 8:19 sati jer je tri 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*”); izveden je let dva leta prije ovog leta; međutim, tijekom *Pre-Flight-Checks*a prije izvođenja prethodnog leta pokazalo se da se zrakoplov za sada dalje 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?

[3] 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 putniku ponudi promjena rezervacije na drugi let kojim bi na svoje konačno odredište stigao s kašnjenjem od 5:00 sati [orig. str. 3.] (i – na koje je na temelju rezervacije koju je samoinicijativno izvršio – i stvarno stigao), iako je zračni prijevoznik let umjesto sa zrakoplovom koji se više nije mogao koristiti izveo sa zamjenskim zrakoplovom, kojim bi putnik došao na svoje konačno odredište s kašnjenjem od 8:19 sati?

[II] [omissis] [prekid postupka]

O b r a z l o ž e n j e:

Tužitelj je imao potvrđenu rezervaciju za sljedeći let koji je izveo tuženik:

- OE 105 od Palma de Mallorce (PMI; Španjolska) 21. listopada 2019. u 14:30 sati do Beča (VIE; Austrija) 21. listopada 2019. u 16:50 sati.

Dionica leta Palma de Mallorca (PMI) – Beč (VIE) prema metodi za određivanje rute preko velikog kruga ortodrome ne iznosi više od 1.500 kilometara.

Prema tuženikovim tvrdnjama, zrakoplov koji je bio prvotno predviđen za taj let korišten je za 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: **[orig. str. 4.]**

[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, 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.

Tužitelj je od tuženika zatražio isplatu 250,00 eura s kamatama kao odštetu u skladu s člankom 5. [stavkom 1. točkom (c) podtočkom iii.] u vezi s člankom 7. [stavkom 1. točkom (a)] Uredbe 261/2004 te je svoje tvrdnje temeljio na kašnjenju leta OE 105 u dolasku od više od osam sati. [omissis] [tužiteljev argument, u dijelu u kojem je relevantan, žalbeni sud ponovno navodi]

Tuženik [omissis] je naveo da tužitelj nije pristupio letu OE 105; stoga Uredba 261/2004, u skladu s njezinim člankom 3. stavkom 2. točkom (a), nije primjenjiva. [omissis] **[orig. str. 5.]** [omissis] [tuženikov argument, u dijelu u kojem je relevantan, žalbeni sud ponovno navodi]

Pobijanom **presudom** sud koji je odlučivao u prvom stupnju, Bezirksgericht Schwechat (Općinski sud u Schwechatu) prihvatio je tužbu i izvršio utvrđenja o tužiteljevu ponašanju u zrakoplovnoj luci Palma de Mallorca (PMI) prikazana u prvom pitanju. Utvrđenja o uzroku kašnjenja Bezirksgericht Schwechat (Općinski sud u Schwechatu) nije izvršio. U pravnom pogledu naveo je da za ishod postupka nije relevantno je li tužitelj – nakon što se prijavio za let – zaista pristupio zakašnjelom letu. Očito je polazio od toga da je udar groma izvanredna okolnost u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe 261/2004 te je raspravio nekoliko mjera koje su se od tuženika mogle razumno očekivati. Među ostalim, taj sud smatra da su nedostajali argumenti stranaka o mogućoj promjeni rezervacije za putnike na drugi let od Palma de Mallorce (PMI) do Beča (VIE) te pojašnjenje zašto tuženik nije mogao organizirati zamjenski zrakoplov neposredno za let OE 105 od Palma de Mallorce (PMI). Uputio je na to da je tuženik već od udara groma u otprilike 9:00 sati **[orig. str. 6.]** morao računati s time da bi za kasnije rotacije moglo nastupiti znatno kašnjenje čak i ako se prilikom inspekcije ne bi otkrila relevantna šteta.

[omissis]

[omissis] [zahtjevi] [omissis] Na Landesgerichtu Korneuburg (Zemaljski sud u Korneuburgu) je da kao **žalbeni sud** u drugom i posljednjem stupnju odluči o tužiteljevim zahtjevima.

Prethodna pitanja:

Prvo prethodno pitanje:

Tumačenje članka 3. stavka 2. točke (a) Uredbe 261/2004 u konkretnom slučaju sporno je u dva pogleda:

[a] kao prvo, valja provjeriti je li se tužitelj pravodobno prijavio. Prema utvrđenjima prvostupanjskog suda, tužitelj se prijavio online i primio je ukrcajnu kartu.

S jedne strane, može se smatrati da je predajom ukrcajne karte od strane zračnog prijevoznika već završen postupak prijave. S druge strane, može se smatrati da je umjesto prijave dostatno pojavljivanje na ukrcaju.

Naposljetku je upitno je li „objavljeno vrijeme” navedeno u smislu članka 3. stavka 2. točke (a) ono vrijeme koje odgovara planu letenja ili u slučaju kašnjenja za ovaj slučaj valja primijeniti konkretno vrijeme. **[orig. str. 7.]**

Prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev, u konkretnom slučaju dovoljno je da je tuženik tužitelju elektroničkim putem dostavio ukrcajnu kartu i da se on s obzirom na plan letenja pravodobno uputi k ukrcajnim vratima. Nasuprot tomu, prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev nije nužno da putnik nakon prvotno planiranog vremena polaska dalje čeka i da se tada u vrijeme koje je objavljeno za zakašnjeli let, u svakom slučaju 45 minuta prije objavljenog vremena polaska zakašnjelog leta, ponovno mora pojaviti na ukrcajnim vratima odnosno na šalteru.

Sud Europske unije dosad nije odlučivao o ovom pitanju.

[b] Drugi djelomični aspekt odnosi se na pitanje mora li se putnik zaista prevesti zakašnjelim letom ili pravo na odštetu zbog (dužeg) kašnjenja postoji i kada si sam organizira zamjenski prijevoz.

[*omissis*] [sudska praksa u Njemačkoj i Austriji] [*omissis*] Stranke spora obje argumentiraju uz uputu na obrazloženu odluku Suda EU-a od 24. listopada 2019. u predmetu C-756/18, easyjet Airline. **[orig. str. 8.]** Početna točka te odluke je prethodno pitanje na koji način putnik mora dokazati da se prijavio za let.

Iz odgovora Suda EU-a može se s jedne strane argumentirati da dokaz o tome mora proizaći različito ovisno o tome je li putnik prevezen zakašnjelim letom ili ne. U prvom slučaju nije potrebno podnijeti ukrcajnu kartu, a u drugom jeste. Međutim, odgovor se može protumačiti i tako da u slučaju u kojem zračni prijevoznik tvrdi da putnik nije prevezen zakašnjelim letom, on podnošenjem ukrcajne karte mora dokazati da se pravodobno prijavio za let i da je prevezen zakašnjelim letom.

[*omissis*] [nacionalna sudska praksa] [*omissis*] Sud koji je uputio zahtjev više gravitira stajalištu da pravo na odštetu postoji neovisno o tome pristupi li putnik zakašnjelom letu ili ne. U konkretnom slučaju postojala je mogućnost zamjenskog prijevoza kojim bi se putnik brže prevezao do svojega konačnog odredišta nego sa zakašnjelim letom i **[orig. str. 9.]** koja je i iskorištena. Ako se putnik pak na svoje konačno odredište odluči stići na drukčiji način nego sa zakašnjelim letom, njemu

su već duljim čekanjem, s jedne strane, i postupkom promjene rezervacije, s druge strane, nastale neugodnosti koje se trebaju naknaditi isplatom odštete.

Međutim, nekoliko sudova u Europskoj uniji različito odgovara na to pitanje tako da je potrebno stajalište Suda Europske unije.

Drugo 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 tri leta prije spornog leta. To je dovelo do nužnosti provedbe inspekcije i – nakon izvođenja leta dva leta ranije – do nužnosti popravka prvotno predviđenog zrakoplova. Tužitelj je ovu okolnost u prvostupanjskom postupku izričito osporavao, a prvostupanjski sud o tome nije izvršio nikakva utvrđenja.

Međutim, tužitelj je u prvostupanjskom postupku tvrdio i da udar groma u svakom slučaju nije izvanredna okolnost; riječ je – za razliku od udara ptice – štoviše o tipičnom riziku prilikom rada zrakoplova jer se interakcija odvija između zrakoplova i električnog polja olujnog oblaka, što dovodi do toga da zrakoplov na sebe privlači gromove. U tom pogledu tužitelj upućuje na znanstvena istraživanja.

Pojašnjenje pitanja je li udar groma načelno prikladan za to da se njime obrazloži izvanredna okolnost za žalbeni sud je – unatoč neutvrđenom činjeničnom stanju o tom pitanju – već zbog toga nužna pretpostavka za konkretno **[orig. str. 10.]** 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 izvršavanja daljnjih utvrđenja.

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 *[omissis]*. *[omissis]*

Žalbeni sud 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 načelno dovesti do izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe 261/2004. **[orig. str. 11.]**

Treće 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 dao dostatan argument o mjeri koja se može razumno očekivati: kako bi se izbjeglo kašnjenje leta OE 105, zamijenio je prvotni zrakoplov te je stavio na raspolaganje zamjenski zrakoplov iz vlastite flote. On je izveo let, iako zakašnjeli. 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 ako bi se za putnike koji su se trebali prevesti tim letom unaprijed izvršila promjena rezervacije.

Tužitelj ovom stajalištu – kao već prvostupanjski sud – suprotstavlja pravno shvaćanje Suda EU-a 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 Aéreos Portugueses, t. 59.). [omissis] **[orig. str. 12.]** [omissis] [omissis] Žalitelj pak ovu argumentaciju bliže ne razmatra te očito 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. Tamo je bila riječ o tome da putnik zbog kašnjenja nije mogao stići na svoj povezani 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 ovom slučaju tuženik je tužitelja mogao prevesti rezerviranim letom – iako s dužim kašnjenjem; nije bila potrebna promjena rezervacije. Međutim, za tužitelja je na konkretnim povezanim letovima postojala druga mogućnost da na konačno odredište stigne također s dužim kašnjenjem ali znatno ranije nego sa zakašnjelim tuženikovim letom, koju mogućnost tuženik tužitelju nije ponudio ali ju je on iskoristio na vlastitu inicijativu.

Žalbeni sud 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. **[orig. str. 13.]** 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 tamo 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. Ako se u slučaju kašnjenja leta promjene rezervacija ne mogu razumno očekivati od zračnog prijevoznika jer se od njega zahtijeva žrtva koja više nije učinkovita, potrebno je podrobnije pojašnjenje Suda EU-a.

Odlučivanje o svim pitanjima nužno je za žalbeni sud kako bi konačno mogao odlučiti o žalbi. Ovisno o tomu ulazi li putnik u područje primjene uredbe, pobijanu presudu valja ili odmah preinačiti na način da se odbije tužbeni zahtjev ili ju treba dalje ispitati (prvo pitanje). Ako u slučaju udara groma nije riječ o izvanrednoj okolnosti, pobijanu presudu u svakom slučaju treba potvrditi (drugo 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 odbiti ili preinačiti na način da se tužba odbija (treće pitanje).

[*omissis*] **[orig. str. 14.]**

[*omissis*]

RADNI DOKUMENT