

Anonymizované znenie

Preklad

C-252/20 – 1

Vec C-252/20

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

10. jún 2020

Vnútroštátny súd:

Amtsgericht Hamburg

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

25. máj 2020

Žalobkyňa:

CY

Žalovaná:

Eurowings GmbH

Overený odpis

Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg, Nemecko)

[omissis]

Uznesenie

V právnom spore

CY, [omissis] Witzhave

- žalobkyňa -

[omissis]

proti

Eurowings GmbH, [omissis] Düsseldorf

- žalovanej -

[omissis]

Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg) rozhodol – [omissis]

Konanie sa prerušuje.

Súdnemu dvoru Európskej únie sa v súlade s článkom 267 ZFEÚ predkladá návrh na začatie prejudiciálneho konania o otázkach týkajúcich sa výkladu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov:

1. Môže právo na náhradu podľa článku 7 nariadenia existovať aj v tom prípade, ak cestujúci z dôvodu relatívne zanedbateľného omeškania pri prilete nestihnú priamy prípojný let a z tohto dôvodu sa príchod do cieľového miesta omešká o viac ako tri hodiny, avšak oba lety prevádzkovali dvaja rôzni leteckí dopravcovia, pričom let nebol zarezervovaný u leteckého dopravcu prevádzkujúceho prvú časť cesty, voči ktorému sa v konaní vo veci samej uplatňuje príslušný nárok?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku:

Považuje sa letecký dopravca, ktorý skutočne vykoná omeškaný let na prvej časti cesty za „prevádzkujúceho leteckého dopravcu“ v zmysle článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 nariadenia (ES) 261/2004 alebo sa má za „prevádzkujúceho

leteckého dopravcu“ v zmysle článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 nariadenia (ES) 261/2004 považovať letecký dopravca, ktorý prevádzkoval neomeškaný let na druhej časti cesty a ktorý prijal rezerváciu na oba lety?

3. V prípade, ak sa obaja leteckí dopravcovia majú považovať za „prevádzkujúcich leteckých dopravcov“ v zmysle článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 nariadenia (ES) 261/2004:

Má cestujúci právo vybrať si, voči ktorému z týchto dvoch leteckých dopravcov si uplatní svoj nárok?

Odôvodnenie:

A. Skutkový stav konania

1. Žalobkyňa si voči žalovanej uplatňuje nárok na zaplatenie náhrady vo výške 400,- eur v súlade s ustanoveniami nariadenia (ES) č. 261/2004.
2. Žalobkyňa si prostredníctvom cestovnej kancelárie zarezervovala letecký zájazd z Hamburgu cez Zürich do Kairo na 23. októbra 2016. Potvrdenie o rezervácii vydala Swiss International Air Lines AG. V zmysle potvrdenia o rezervácii mala mať preprava nasledujúci priebeh: z Hamburgu do Zürichu letom LX 4413 (plánovaný odlet 23. októbra 2016 o 07:00 hod a plánovaný prílet 23. októbra 2016 o 08:25 hod) a z Zürichu do Kairo letom LX 236 (plánovaný odlet 23. októbra 2016 o 09:05 hod a plánovaný prílet 23. októbra 2016 o 14:05 hod).
3. Let z Hamburgu do Zürichu ponúkala Swiss prostredníctvom tzv. Code-Sharingu (zdieľanie kódov) pod číslom letu LX 4413 a číslom letu EW 4762 žalovanej. Na základe Code-Share-Agreements (dohoda o zdieľaní kódov) uzatvorenej so Swiss zabezpečila žalovaná prevádzku letu z Hamburgu do Zürichu (LX 4413) pod číslom letu EW 4762 svojim lietadlom a vlastnými zamestnancami.
4. Let z Hamburgu do Zürichu prevádzkovaný žalovanou sa omeškal a v Zürichu pristál až o 8:46 hod. Žalobkyňa následne zmeškala svoj prípojný let do Kairo, ktorý prevádzkovala Swiss, pretože jej ostávalo len 19 minút na prestup. Minimum connecting time (minimálny čas potrebný na prestup) bol v prípade tohto leteckého spojenia 30 minút. Rezervácia žalobkyne sa následne zmenila na let cez Miláno do Kairo a v Kairo pristála s omeškaním o viac ako 5 hodín.
5. Žalobkyňa sa domnieva, že žalovaná bola v rámci code-sharingu (zdieľania kódov) prevádzkujúcim leteckým dopravcom omeškaného letu z Hamburgu do Zürichu a už z tohto dôvodu je povinná zaplatiť príslušnú náhradu. Žalovaná ponúkala ňou prevádzkovaný let EW 4762 prostredníctvom rezervačného systému Amadeus a svoje lety v tomto systéme sprístupnila konkrétnym spôsobom na účely zloženia rôznych letových prvkov.

6. Žalovaná zastáva názor, že právo na zaplatenie náhrady v prípade prípojného letu, ktorý zmeškala kvôli zanedbateľnému meškaniu prvej časti letu si vyžaduje, aby jednak tranzitný a jednak prípojný let prevádzkoval ten istý letecký dopravca. Ďalší let zabezpečovaný iným leteckým dopravcom nepatrí do rizikovej sféry leteckého dopravcu prevádzkujúceho prvú časť letu.

B. Odôvodnenie návrhu predkladaného Súdnemu dvoru Európskej únie

7. Rozhodnutie vo veci si vyžaduje odpoveď Súdneho dvora Európskej únie na prejudiciálne otázky.

I. O prvej prejudiciálnej otázke

8. Žalobkyňa by mohla mať právo na náhradu podľa článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia (ES) č. 261/2004.
9. V zmysle ustálenej judikatúry Súdneho dvora sa omeškanie letu spája s rovnakými následkami, ako zrušenie letu v zmysle článku 7 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004, a teda aj za takéto omeškania možno požadovať náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) v spojení s článkom 7 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004, ak sa let v cieľovom mieste omešká o viac ako tri hodiny (pozri [*omissis*] rozsudok z 19. novembra 2009, [*omissis*] C-402/07 Sturgeon, [*omissis*] EU:C:2009:716, bod 41 a nasl.; [*omissis*] rozsudok z 23. októbra 2012, [*omissis*] C-581/10 Nelson, [*omissis*] EU:C:2012:657, bod 28 a nasl.). To platí aj vtedy, ak je relatívne zanedbateľné omeškanie kvôli zmeškaniu prípojného letu príčinou veľkého omeškania v cieľovom mieste (pozri [*omissis*] rozsudok z 26. februára 2013, [*omissis*] C-11/11 Folkerts, [*omissis*] EU:C:2013:106, bod 25 a nasl.). Rozsudok vo veci Folkerts však bol vyhlásený na základe skutkových okolností, keď jednak tranzitný let a jednak prípojný let prevádzkovala tá istá letecká spoločnosť (pozri [*omissis*] rozsudok z 26. februára 2013, [*omissis*] C-11/11 Folkerts, [*omissis*] EU:C:2013:106, bod 18).
10. Súdny dvor Európskej únie doposiaľ nerozhodol, či takýto záver platí aj vtedy, ak tak, ako v tejto veci, tranzitný a prípojný let neprevádzkovala tá istá letecká spoločnosť.
11. Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) v porovnateľnom prípade prerušil konanie a predložil Súdnemu dvoru návrh na začatie prejudiciálneho konania o otázke, ktorá sa v podstatnej časti zhoduje s otázkou v tejto veci [*omissis*]. Súdny dvor o prejudiciálnej otázke nerozhodol, pretože Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) vzal prejudiciálnu otázku späť, keď sa v predmetnom konaní vyhovel žalobnému návrhu.
12. Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) [*omissis*] uviedol:

13. „d) Zo zmyslu a účelu článku 7 nariadenia (ES) č. 261/2004 by mohlo vyplývať, že právo na náhradu vzniká len v tom prípade, ak letecký dopravca, ktorý spôsobil omeškanie letu v konečnom cieľovom mieste, potvrdil zloženie na seba nadväzujúcich letov, pretože vydal alebo schválil potvrdenie o rezervácii. Na túto otázku doposiaľ Súdny dvor Európskej únie vo svojej judikatúre vyčerpávajúcim spôsobom neodpovedal.
14. aa) Z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že právo na náhradu môže v každom prípade existovať vtedy, ak sa vykonala rezervácia viacerých na seba nadväzujúcich letov u leteckého dopravcu, voči ktorému sa uplatňuje nárok na zaplatenie náhrady.
15. V rozhodnutiach, z ktorých vyplynulo právo na zaplatenie náhrady za omeškaný príchod do cieľového miesta priameho prípojného letu, boli na seba nadväzujúce lety v konaní vo veci samej zarezervované u žalovaného leteckého dopravcu ([*omissis*] [C-11/11], Folkerts, bod 18 [*omissis*]; uznesenie zo 4. októbra 2012 [C-321/11, [*omissis*], Rodriguez Cachafeiro a i., body 10, 34). Ďalšie rozsudky Súdneho dvora, ktorých predmetom bol pojem letu v zmysle nariadenia, sa týkajú tiež prípadov, keď si cestujúci rezervoval všetky relevantné lety u toho leteckého dopravcu, voči ktorému si neskôr uplatnil svoje právo na zaplatenie náhrady (pozri [*omissis*] [C-173/07], Emirates Airlines, bod 13 [*omissis*] [C-402/07], Sturgeon a. i., bod 11, [*omissis*] [C-581/10], Nelson a i, bod 15).
16. bb) V spornom prípade nejde o takéto skutkové okolnosti.
17. Podľa zistení odvolacieho súdu prevádzkovali oba lety rôzni leteckí dopravcovia. Rezerváciu neprijal jeden z týchto dopravcov, ale cestovná kancelária. Táto kancelária [*omissis*] vydala aj potvrdenie o rezervácii. Keďže chýbajú relevantné zistenia, neuplatní sa predpoklad, že žalovaná sama vydala letenku pre oba lety resp. že ju schválila.
18. cc) Pre prípad takýchto skutkových okolností nevyplývajú z nariadenia a z uvedenej judikatúry Súdneho dvora dostatočne jednoznačné závery.
19. Podľa článku 3 ods. 2 písm. a) nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave sa nariadenie uplatní len za podmienky, že cestujúci má potvrdenú rezerváciu na príslušný let. Uvedené v súlade s článkom 2 písm. g) nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave predpokladá, že rezervácia bola potvrdená a zaregistrovaná leteckým dopravcom alebo cestovnou kanceláriou. Takéto potvrdenie resp. rezervácia môže mať podobu letenky v zmysle článku 2 písm. f) nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave, ktorú vydal alebo potvrdil letecký dopravca resp. podobu iného dokladu.
20. Z tejto právnej úpravy nepochybne vyplýva, že cestujúcemu môže vzniknúť právo na poskytnutie náhrady voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi aj vtedy, ak sa síce nepodieľal na samotnej rezervácii a jej potvrdení, ale sprostredkovateľovi alebo cestovnej kancelárii vyhradil právo prijímať a potvrdzovať takéto rezervácie. Letecký dopravca v takýchto prípadoch musí prevziať zodpovednosť

za potvrdenie rezervácie sprostredkovateľom alebo cestovnou kanceláriou, akoby ho vykonal sám.

21. Na základe vyššie uvedeného však nemožno bez akýchkoľvek pochybností dospieť k záveru, že letecký dopravca musí znášať zodpovednosť za potvrdenie rezervácie sprostredkovateľom alebo cestovnou kanceláriou aj v rozsahu, v akom sa týkajú letu, ktorý prevádzkuje iný letecký dopravca. V súvislosti s takýmto letom vstupuje do postavenia leteckého dopravcu prevádzkujúceho takýto let v prvom rade sprostredkovateľ alebo cestovná kancelária. Z pohľadu zúčastneného leteckého dopravcu teda ide o podobnú situáciu ako v prípade, ak by si cestujúci u rozdielnych leteckých dopravcov sám zarezervoval na seba navzájom nadväzujúce lety. V prípade poslednej uvedenej situácie však Komisia vo svojich Výkladových usmerneniach k nariadeniu vychádza z predpokladu, že nevzniká nijaké právo na náhradu (Usmernenia Komisie z 10. júna 2016, C(2016) 3502 final, s. 18 bod 4 d A ii).
22. dd) Senát sa domnieva, že aj napriek tomu existujú dôvody pre priznanie práva na náhradu aj v tom prípade, ak potvrdenie rezervácie na vzájomne nadväzujúce lety vydala cestovná kancelária.
23. (1) Nariadenie predpokladá pre rôzne formy potvrdenia rezervácie v zásade rovnaké právne následky. V odôvodnení 5 sa navyše zdôrazňuje, že ochrana sa má poskytnúť aj cestujúcim na lety v rámci balíka dovolenkových služieb. Povinnosť poskytnúť náhradu za lety, ktoré zostavila cestovná kancelária, je tiež v súlade s cieľom uvedeným v odôvodneniach 1 až 4, ktorým je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany pre cestujúcich v leteckej doprave a zohľadniť požiadavky ochrany spotrebiteľa, ako aj odvodenú zásadu vytvorenú v judikatúre Súdneho dvora, v zmysle ktorej sa ustanovenia nariadenia, ktoré priznávajú cestujúcim práva, musia vykladať široko (pozri [*omissis*] [C-402/07], *Sturgeon a i.*, bod 45), kým pojmy uvedené v ustanovení, ktoré predstavujú výnimku zo zásady alebo konkrétne z noriem Spoločenstva určených na ochranu spotrebiteľov, sa musia v zásade vykladať doslovne (pozri [*omissis*] rozsudok z 22. decembra 2008, C-549/07, [*omissis*] [EU:C:2008:771], *Wallentin-Hermann*, bod 17).
24. (2) Priznanie práva na náhradu je podľa senátu aj v súlade s hľadiskom zodpovednosti, ktoré zdôrazňuje Súdny dvor, pokiaľ ide o povinnosť poskytnúť plnenie vyplývajúce z potvrdenia rezervácie.
25. Súdny dvor potvrdil právo na náhradu v prípade, keď letecký dopravca, ktorý prijal rezerváciu dvoch na seba nadväzujúcich letov, odmietne vykonať prepravu v rámci druhého letu z dôvodu, že cestujúci nemôže tento let stihnúť pre omeškanie prvého letu. Za rozhodujúcu skutočnosť v tomto ohľade považoval, že predmetným právom sa majú vyvážiť značné nepríjemnosti spojené s nezvratnou časovou stratou v trvaní troch hodín a viac a že prevádzkujúci letecký dopravca musí prevziať zodpovednosť za takéto nepríjemnosti nepochybne vtedy, ak je zjavné, že ich spôsobil – či už z dôvodu, že zodpovedá za omeškanie prvého letu, ktorý neprevádzkoval, pretože nesprávne predpokladal, že dotknutí cestujúci

nebudú schopní dostaviť sa včas na nástup do lietadla na nasledujúci let alebo predal letenky na nadväzujúce lety, pri ktorých bol čas na dostavenie sa na nástup do lietadla na nasledujúci let nedostatočný ([*omissis*] [C-321/11], Rodriguez Cachafeiro a i., bod 34).

26. V každom prípade z pohľadu cestujúceho, ktorého ochrana sa má zaistiť nárokom na poskytnutie náhrady, ide o porovnateľnú situáciu, ak letecký dopravca letenky na vzájomne nadväzujúce lety síce nevydal resp. nepotvrdil sám, ale cestovnej kancelárii vyhradil právo vydať takéto letenky a v tejto súvislosti tiež zostaviť lety, ktoré vykonajú rôzni leteckí dopravcovia.
27. ee) Aj napriek tomu má však senát zábrany vydať vlastné rozhodnutie vo veci.
28. Primerané uplatnenie zásad vytvorených Súdny dvorom na skutkové okolnosti, ktoré sú predmetom posúdenia v tomto konaní, nie je z vyššie uvedených dôvodov jednoznačné. Vyplýva síce z doterajších rozsudkov Súdneho dvora, avšak nie bez akýchkoľvek pochybností.“
29. Vnútroštátny súd sa pripája k týmto úvahám.

II. O prejudiciálnej otázke č. 2

30. Rozsudkom z 11. júla 2019 ([*omissis*] C-502/18, [*omissis*] EU:C:2019:604) Súdny dvor rozhodol o lete z Prahy cez Abu Dhabi do Bangkoku, ktorý sa síce skladal z viacerých čiastkových letov, ale posudzoval sa ako jediný let, pričom žalované České aerolínie v tejto veci Súdny dvor považoval za prevádzkujúceho a teda zodpovedného leteckého dopravcu v zmysle nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave. Prvá časť letu, ktorý prevádzkovali České aerolínie, sa pritom uskutočnila načas a omeškala sa až druhá časť letu, ktorá prebehla v rámci dohody o code-sharingu (zdieľaní kódov) s Etihad Airways. Súdny dvor považoval za rozhodujúcu tú skutočnosť, že zmluvným partnerom cestujúceho boli České aerolínie a že vysoká úroveň ochrany cestujúceho si vyžaduje, aby zmluvný partner cestujúceho ručil ako prevádzkujúci letecký dopravca, pričom zároveň existuje možnosť uplatnenia regresného nároku voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, ktorý skutočne vykonal meškajúci let.
31. Ak sa takéto zásady vytvorené Súdny dvorom prenesú na skutkový stav v prejednávanej veci, bolo by možné dospieť k záveru, že Swiss, ktorá v prejednanom prípade vystavila potvrdenie o rezervácii, by sa mala považovať za prevádzkujúceho leteckého dopravcu namiesto žalovanej [*omissis*]. V prípade skutkových okolností porovnateľných s okolnosťami prejednávanej veci však Súdny dvor doposiaľ nerozhodol.

III. O prejudiciálnej otázke č. 3

32. V prípade, ak sa majú v prejednávanej veci za prevádzkujúcich leteckých dopravcov podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 nariadenia (ES) 261/2004 považovať jednak Swiss, ako zmluvný partner žalobkyne a jednak žalovaná, ktorá skutočne prevádzkovala omeškaný tranzitný let so svojim lietadlom a zamestnancami formou Code-sharingu, vzniká ďalšia otázka, či si cestujúci v leteckej doprave musí uplatniť svoje právo voči zmluvnému partnerovi alebo či si môže vybrať, voči ktorému z týchto dvoch leteckých dopravcov si toto právo uplatní. Ani na túto otázku doposiaľ Súdny dvor neodpovedal.

Dr. Kaiser
Sudkyňa na Amtsgericht (Okresný súd)

[omissis]