

Anonimizirana verzija

Prijevod

C-560/19 - 1

Predmet C-560/19

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

23. srpnja 2019.

Sud koji je uputio zahtjev:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Španjolska)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

11. srpnja 2019.

Tužitelj:

GT

Tuženik:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

[omissis] [podaci o sporu i strankama]

RJEŠENJE

[omissis] [podaci o sudu koji je uputio zahtjev]

Mjesto: VALENCIA

Datum: jedanaestog srpnja dvije tisuće devetnaeste

OKOLNOSTI SPORA

PRVO. – *Glavni postupak u kojem se upućuje zahtjev za prethodnu odluku.*

GT je protiv zračnog prijevoznika Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. podnijela tužbu kojom je zahtijevala plaćanje novčane naknade u iznosu od 600 eura, predviđene u članku 7. 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, jer je njezin let kasnio više od 24 sata u odnosu na predviđeno vrijeme dolaska na konačno odredište. Također je zahtijevala naknadu štete u iznosu od 99[,]65 eura za štetu nastalu zbog kašnjenja, s obzirom na to da je propustila jedno noćenje koje je, u hotelu na odredištu u kojem je prethodno rezervirala smještaj, morala platiti. **[orig. str. 2.]**

Sljedeće su činjenice iznesene u tužbi:

1. Tužiteljica je s društvom Iberia, koje se bavi prijevozom putnika s kartama koje stavlja na tržište, sklopila ugovor u vezi s letom od Alicantea do Chicaga, kako je navedeno u dokumentu broj 3 tužbe. Let se sastojao od dvaju povezanih letova:

– Prvi je let bio od Alicantea do Madrida 9. rujna 2018., s polaskom u 9.40 h i dolaskom u Madrid u 10.50 h. Operator tog leta bio je zračni prijevoznik Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

– Drugi je let bio od Madrida do Chicaga istog dana, s polaskom u 11.55 h i dolaskom na odredište u 14.20 h. Operator tog leta bio je zračni prijevoznik Iberia.

2. Prvi je od tih letova (Alicante-Madrid) kasnio u dolasku u Madrid. Tužiteljica tvrdi da je kasnio sat vremena. Tuženik priznaje da je došlo do kašnjenja, ali smatra da je let kasnio 30 minuta.

3. Putnica je zbog tog kašnjenja propustila drugi od tih dvaju povezanih letova.

4. Putnica je preusmjerena na novi let te je stigla na konačno odredište, Chicago, s više od 24 sata zakašnjenja.

DRUGO. – *Prethodno pitanje*

U ovom postupku čeka se donošenje presude [*omissis*] [nacionalna postupovna pitanja]. Ovaj je sud, odlučujući o presudi, primijetio da je potrebno uputiti zahtjev za prethodnu odluku.

TREĆE. – *Podaci o strankama i intervenijentima*

Stranke glavnog postupka su GT, **[orig. str. 3.]** [*omissis*] [ime odvjetnika] kao tužiteljica, i Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., [*omissis*] [ime odvjetnika] kao tuženik.

PRAVNA OSNOVA

PRVO. – *Pravni okvir prava Europske unije*

1. U uvodnoj izjavi 7. Uredbe (EZ) br. 261/2004 [*omissis*] navodi se da: „Kako bi se osigurala djelotvorna primjena ove Uredbe, obveze koje ona propisuje trebali bi

izvršavati zračni prijevoznici koji izvode ili namjeravaju izvesti let, bez obzira izvode li navedeno svojim vlastitim zrakoplovom, zrakoplovom u zakupu bez posade ili zakupom zrakoplova s posadom, ili na temelju bilo koje druge osnove”.

2. Člankom 2. Uredbe [(EZ) br.] 261/2004 određuje se da: „*Za potrebe ove Uredbe: (a) ‚zračni prijevoznik‘ znači poduzetnik za zračni prijevoz s važećom operativnom licencijom; (b) ‚stvarni zračni prijevoznik‘ znači zračni prijevoznik koji izvodi ili namjerava izvesti let ugovoren s putnicima ili u ime neke druge osobe, pravne ili fizičke, koja ima ugovor s tim putnikom*”.
3. Člankom 2. Uredbe [(EZ) br.] 261/2004 utvrđuje se da: „*konačno odredište znači odredište navedeno na karti koja je predstavljena na šalteru za prijavu za let ili, u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta; zamjenski povezani letovi koji su dostupni neće se uzimati u obzir ako je poštovano izvorno planirano vrijeme dolaska*”. **[orig str. 4.]**

U presudi Folkerts u predmetu C-11/11 od 26. veljače 2013. utvrđeno je da: „*[...] u slučaju izravno povezanih letova, za potrebe paušalne odštete predviđene u članku 7. Uredbe (EZ) br. 261/2004, jedino je važno kašnjenje utvrđeno u odnosu na predviđeno vrijeme dolaska na konačno odredište, koje se smatra odredištem zadnjeg leta na koji se dotični putnik ukrca*”.

4. Člankom 3. stavkom 5. Uredbe [(EZ) br.] 261/2004 određuje se da: „*Ova se Uredba primjenjuje na bilo kojeg zračnog prijevoznika koji osigurava prijevoz putnika obuhvaćenog stavcima 1. i 2. U slučajevima kada zračni prijevoznik koji nema ugovor s putnikom obavlja obveze propisane ovom Uredbom, smatrat će se kao da to radi u ime osobe koja ima ugovor s putnikom.*”
5. Člankom 5. stavkom 1. točkom (c) Uredbe [(EZ) br.] 261/2004 predviđa se da u slučaju otkazivanja leta „*dotični putnici [...] imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7. [...]*”.
6. Člankom 7. stavkom 1. Uredbe [(EZ) br.] 261/2004 uređuje se pravo na odštetu na način da: „*Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu od:*
 - (a) *250 EUR za sve letove dužine 1 500 km ili kraće;*
 - (b) *400 EUR za sve letove unutar Zajednice, duže od 1 500 km i za sve druge letove dužine između 1 500 km i 3 500 km;*
 - (c) *600 EUR za sve letove koji ne spadaju pod točke (a) ili (b).*

U određivanju udaljenosti, kao baza se uzima mjesto [krajnjeg] odredišta na koje će, zbog uskraćivanja ukrcaja ili otkazivanja leta, putnici stići s određenim vremenskim zakašnjenjem u odnosu na vrijeme dolaska predviđenim redom letenja.” **[orig str. 5.]**

7. U presudi *Sturgeon*, u spojenim predmetima C-402/07 i C-432/07, od 19. studenoga 2009. i presudi *Nelson*, u spojenim predmetima C-581/10 i C-629/10, od 23. listopada 2012., duže kašnjenje u dolasku izjednačeno je s otkazivanjem leta.
8. Člankom 5. stavkom 1. Direktive [Vijeća] 90/314/EEZ utvrđuje se da države članice moraju poduzeti potrebne mjere kako bi osigurale odgovornost ugovorne stranke organizatora i/ili prodavatelja prema potrošaču za pravilno izvršenje obveza koje proizlaze iz ugovora, bez obzira na to da li te obveze moraju izvršiti organizator i/ili prodavatelj ili pružatelji usluga, ne dovodeći u pitanje pravo organizatora i/ili prodavatelja da poduzima mjere protiv drugih pružatelja usluga.
9. Člankom 13. Uredbe [(EZ) br.] 261/2004 utvrđuje se da: „*U slučajevima gdje stvarni zračni prijevoznik plaća odštetu ili izvršava druge obveze koje proizlaze iz ove Uredbe, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao njegovo pravo da zatraži regres od bilo koje osobe, uključujući treću stranu u skladu s primjenljivim pravom.*”
10. U točki 2.2.3. Obavijesti Komisije od 15. lipnja 2016. utvrđeno je da: „*U skladu s člankom 3. stavkom 5., za obveze iz Uredbe uvijek je odgovoran stvarni zračni prijevoznik, a ne, na primjer, drugi zračni prijevoznik koji je predmetnu kartu prodao. Pojam zračnog prijevoznika definiran je u uvodnoj izjavi 7.*”
11. U presudi *Bossen* u predmetu C-559/16 od 7. rujna 2017. istaknuto je da se odredbama Uredbe [(EZ) br. 261/2004] „*predviđa pravo na odštetu putnika, ali se ne pravi razlika prema tome jesu li putnici na konačno odredište stigli izravnim letom ili vezanim letovima*”.

DRUGO. – *Dvojbe kojima se opravdava upućivanje zahtjeva za prethodnu odluku [orig. str. 6.]*

1. Kao što je to ranije u okviru pravne osnove istaknuto, čini se da propisi Zajednice upućuju na to da je stvarni zračni prijevoznik obavezan isplatiti novčanu naknadu predviđenu u članku 7. Uredbe [(EZ) br.] 261/2004, neovisno o tome tko je prodao kartu. Odnosno, neovisno o tome tko je ugovorni prijevoznik. Ta bi situacija bila jasna u slučaju da je putnička agencija prodala kartu i time sklopila ugovor s putnikom. Međutim, dvojba nastaje u slučaju kad kartu proda poduzetnik koji obavlja zračni prijevoz putnika, a nije operator leta jer zbog udruživanja zračnih prijevoznika let zapravo izvodi drugi zračni prijevoznik. To je slučaj u glavnom postupku. Naime, u ovom je postupku Iberia društvo koje prodaje karte i koje obavlja zračni prijevoz putnika. Međutim, ono nije operator leta od Alicantea do Madrida, s obzirom na to da taj let stvarno izvodi drugi zračni prijevoznik, u ovom slučaju Air Nostrum, na temelju udruživanja tih dvaju zračnih prijevoznika.

Zbog toga nastaje dvojba u pogledu toga je li obveza isplate odštete iz članka 7. Uredbe [(EZ) br.] 261/2004 isključivo na zračnom prijevozniku koji je operator leta i koji, prema tome, stvarno izvodi let, ili se ta obveza može propisati i zračnom prijevozniku koji nije operator leta, ali jest društvo s kojim se ugovara

posao i koje također izvodi putničke letove. Drugim riječima, može li se smatrati da pojam „stvarni zračni prijevoznik” obuhvaća društvo koje obavlja zračni prijevoz putnika i prodaje karte, a nije operator leta, odnosno zapravo ne izvodi let.

Stoga prvo pitanje koje se upućuje glasi: u odnosu na članak 2. točku (b) i članak 3. stavak 5. Uredbe [(EZ) br.] 261/2004, može li se smatrati da pojam „stvarni zračni prijevoznik” obuhvaća društvo koje obavlja zračni prijevoz putnika i prodaje karte, a nije operator leta, odnosno zapravo ne izvodi let?

2. U slučaju niječnog odgovora na prethodno [pitanje], nastaje dvojba u pogledu toga tko treba platiti odštetu ako su u istom [**orig. str. 7.**] letu s jednim zaustavljanjem, odnosno u njegovom stvarnom izvođenju, sudjelovala dva ili više zračnih prijevoznika.

Naime, kao što je navedeno, u sudskoj praksi Suda Europske unije predviđeno je da je odlučujući kriterij za određivanje plaćanja novčane naknade kašnjenje od najmanje tri sata u odnosu na predviđeno vrijeme dolaska na konačno odredište. I to neovisno o tome što je do kašnjenja došlo zbog kašnjenja u polasku, tijekom izvođenja leta ili zbog kašnjenja jednog od povezanih letova.

U okviru te posljednje okolnosti nastaju dvojbe u pogledu načina na koji treba tumačiti Uredbu [(EZ) br. 261/2004]. Naime, kao što je to slučaj u glavnom postupku, istaknuti problem pojavljuje se u slučajevima u kojima se let sastoji od dvaju povezanih letova, svaki let izvodi stvarni zračni prijevoznik, ali zbog kašnjenja prvog leta dolazi do propuštanja povezanog leta. Konkretno, iako kašnjenje prvog leta iznosi manje od tri sata, kašnjenje u dolasku na konačno odredište iznosi više od tri sata zbog propuštanja povezanog leta.

Kad bi bila riječ o različitim letovima, putnik nedvojbeno ne bi imao pravo na odštetu.

Problem nastaje kad postoji samo jedan, povezan let. Naime, u tom je slučaju prvi stvarni zračni prijevoznik izveo let sa zakašnjenjem u odnosu na predviđeno vrijeme dolaska, ali je navedeno zakašnjenje kraće od tri sata. Međutim, kao posljedica kašnjenja prvog leta, dolazi do dužeg kašnjenja leta u dolasku na konačno odredište.

Iz toga proizlaze sljedeće dvojbe: Imaju li putnici pravo na odštetu iz članka 7. Uredbe [(EZ) br.] 261/2004 u slučaju u kojem se let sastoji od više povezanih letova i, kao posljedica kraćeg kašnjenja (manjeg od tri sata) jednog od letova, dolazi do dužeg kašnjenja (većeg od tri sata) u dolasku na konačno odredište zbog propuštanja jednog od povezanih letova? U slučaju potvrdnog odgovora, ako se stvarni zračni prijevoznici koji izvode različite letove razlikuju, je li [**orig. str. 8.**] novčanu naknadu iz članka 7. Uredbe [(EZ) br.] 261/2004 obvezan platiti stvarni zračni prijevoznik na čijem je letu došlo do kraćeg kašnjenja (manjeg od tri sata), ali zbog kojeg je došlo do propuštanja povezanog leta i stoga do dužeg kašnjenja (većeg od tri sata) u dolasku na konačno odredište?

IZREKA

NALAŽE SE: S obzirom na prethodno navedeno, da se Sudu Europske Unije uputi sljedeći zahtjev za prethodnu odluku:

1. Može li se smatrati da pojam „stvarni zračni prijevoznik” obuhvaća društvo koje obavlja zračni prijevoz putnika i prodaje karte, a nije operator leta, odnosno zapravo ne izvodi let?

2. U slučaju niječnog odgovora na prvo pitanje, imaju li putnici pravo na odštetu iz članka 7. Uredbe 261/2004 u slučaju u kojem se let sastoji od više povezanih letova i, kao posljedica kraćeg kašnjenja (manjeg od tri sata) jednog od letova, dolazi do dužeg kašnjenja (većeg od tri sata) u dolasku na konačno odredište zbog propuštanja jednog od povezanih letova? U slučaju potvrdnog odgovora, ako se stvarni zračni prijevoznici koji izvode različite letove razlikuju, je li novčanu naknadu iz članka 7. Uredbe 261/2004 obvezan platiti stvarni zračni prijevoznik na čijem je letu došlo do kraćeg kašnjenja (manjeg od tri sata), ali zbog kojeg je došlo do propuštanja povezanog leta i stoga do dužeg kašnjenja (većeg od tri sata) u dolasku na konačno odredište?

[omissis] **[orig. str. 9.]** [omissis]

[omissis] **[orig. str. 10.]** [omissis] [konačne napomene i potpisi]