

Anonimizirana različica

Prevod

C-560/19 – 1

Zadeva C-560/19

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

23. julij 2019

Predložitveno sodišče:

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

Datum predložitvene odločbe:

11. julij 2019

Tožeča stranka:

GT

Tožena stranka:

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

[...] (ni prevedeno) [podatki o zadevi in strankah]

SKLEP

[...] (ni prevedeno) [identifikacija predložitvenega sodišča]

Kraj: VALENCIA

Datum: enajsti julij dva tisoč devetnajst

DEJANSKO STANJE

PRVIČ.- Postopek v glavni stvari, v okviru katerega se postavlja vprašanja za predhodno odločanje.

GT je zoper letalsko družbo Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A. vložila tožbo, s katero je zahtevala plačilo odškodnine v višini 600 EUR na

podlagi člena 7 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, ker je v končni namembni kraj prispela z zamudo, večjo od 24 ur glede na predvideni čas prihoda. Poleg tega je zahtevala tudi odškodnino v višini 99[,]65 EUR, ker je zaradi zamude utrpela škodo, saj ni mogla koristiti nočitve v vnaprej rezerviranem hotelu v končnem namembnem kraju, vendar jo je morala plačati.

Dejansko stanje, ki je podlaga za to tožbo, je tako:

1) Tožeča stranka je sklenila pogodbo z družbo Iberia – družbo, katere dejavnost je prevoz potnikov z vozovnicami, ki jih prodaja – za izvedbo leta iz Alicanteja v Chicago, kot je navedeno v dokumentu številka tri predloga. Let je bil opravljen v dveh delih:

- Prvi del leta je bil opravljen 9. septembra 2018 z odhodom iz Alicanteja ob 09.40 in s prihodom v Madrid ob 10.50. Ta del leta je opravila letalska družba Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

- Drugi del leta iz Madrida v Chicago bi moral biti opravljen istega dne ob 11.55, s prihodom v namembni kraj ob 14.20. Ta del leta je opravila letalska družba Iberia.

2) Letalo na prvem od obeh letov (Alicante-Madrid) je imelo zamudo ob prihodu v Madrid. Tožeča stranka trdi, da je zamuda znašala 1 uro. Tožena stranka priznava zamudo, vendar trdi, da je zamuda znašala 30 minut.

3) Potnica je zaradi te zamude zamudila povezovalni let na drugem delu leta.

4) Potnica je bila preusmerjena in je v namembni kraj, Chicago, prispela z več kot 24-urno zamudo.

DRUGIČ.- *Predlog za sprejetje predhodne odločbe*

Predložitveno sodišče odloča v zadevnem postopku [...] (ni prevedeno) [notranja postopkovna vprašanja]. To sodišče pri odločanju v zadevi ugotavlja, da je treba vložiti predlog za sprejetje predhodne odločbe.

TRETJIČ.- *Opredelitev strank in intervenientov*

Stranke v postopku v glavni stvari so GT, [...] (ni prevedeno) [ime odvetnika] kot tožeča stranka, in letalska družba Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., [...] (ni prevedeno) [ime odvetnika] kot tožena stranka.

OBRAZLOŽITEV

PRVIČ.- *Pravni okvir Evropske unije*

- 1.- V uvodni izjavi 7 Uredbe (ES) št. 261/2004 [...] (ni prevedeno) je navedeno: „Za zagotovitev učinkovite uporabe te uredbe mora iz nje izhajajoče obveznosti prevzeti dejanski letalski prevoznik, ki opravlja ali ima namen opraviti let, ne glede na to, ali je lastnik zrakoplova ali let opravlja na podlagi zakupa samega zrakoplova ali zakupa zrakoplova s posadko ali v okviru kakšne druge ureditve“.
- 2.- Člen 2 Uredbe [(ES) št.] 261/2004 določa: „V tej uredbi: (a) ‚letalski prevoznik‘ pomeni podjetje za zračni prevoz z veljavno operativno licenco; (b) ‚dejanski letalski prevoznik‘ pomeni letalskega prevoznika, ki opravi ali namerava opraviti let na podlagi pogodbe s potnikom ali v imenu druge, pravne ali fizične osebe, ki ima s tem potnikom sklenjeno pogodbo“.
- 3.- Člen 2 Uredbe [(ES) št.] 261/2004 določa: „‚končni namembni kraj‘ pomeni namembni kraj, naveden na vozovnici, ki je predložena pri prijavi na let, ali v primeru vmesnih letov za zvezo namembni kraj zadnjega leta; razpoložljivi nadomestni vmesni leti za zvezo se ne upoštevajo, če je spoštovan prvotno načrtovani čas prihoda“.

V sodbi Folkerts, v zadevi C-11/11 z dne 26. februarja 2013 je Sodišče navedlo: „[...] pri vmesnih letih za zvezo je namreč za pavšalno odškodnino iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 pomembna le zamuda, ugotovljena glede na uro načrtovanega prihoda v končni namembni kraj, ki se razume kot namembni kraj zadnjega leta, s katerim je letel zadevni potnik“.

- 4.- Člen 3(5) Uredbe [(ES) št.] 261/2004 določa: „Ta uredba se uporablja za vse letalske prevoznike, ki opravljajo prevoze potnikov, zajetih v odstavkih 1 in 2. Kadar obveznosti iz te uredbe izvaja dejanski letalski prevoznik, ki ni sklenil pogodbe s potnikom, se šteje, da jih opravlja v imenu osebe, ki je sklenila pogodbo s tem potnikom.“
- 5.- Člen 5(1)(c) Uredbe [(ES) št.] 261/2004 določa, da imajo zadevni potniki ob odpovedi leta „pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7 [...]“.
- 6.- Člen 7(1) Uredbe [(ES) št.] 261/2004 ureja pravico do odškodnine tako: „Pri sklicevanju na ta člen potniki prejmejo odškodnino v višini:
 - (a) 250 [EUR] za lete do vključno 1500 kilometrov;
 - (b) 400 [EUR] za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;
 - (c) 600 [EUR] za lete, ki niso zajeti v točkah (a) ali (b).

Za določitev oddaljenosti, ki jo je treba upoštevati, se šteje zadnji kraj, na katerega bo potnik zaradi zavrnitve vkrcanja ali odpovedi leta prispel z zamudo glede na predvideni vozni red letov.“

- 7.- Sodba Sturgeon v združenih zadevah C-402/07 in C-432/07 z dne 19. novembra 2009 in sodba Nelson v združenih zadevah C-581/10 in C-629/10 z dne 23. oktobra 2012 sta veliko zamudo pri prihodu leta izenačili z odpovedjo leta.
- 8.- Direktiva [Sveta] 90/314/[EGS] v členu 5(1) določa, da države članice sprejmejo potrebne ukrepe za zagotovitev odgovornosti organizatorja potovanja in/ali turističnega agenta do potrošnika za pravilno izpolnjevanje obveznosti iz pogodbe, ne glede na to, ali mora obveznost izpolniti organizator potovanja in/ali turistični agent ali drugi izvajalci storitev brez poseganja v pravico organizatorja potovanja in/ali turističnega agenta, da ukrepa proti drugim izvajalcem storitev.
- 9.- Člen 13 Uredbe [(ES) št.] 261/2004 [(ES) št.] določa: „*Kadar dejanski letalski prevoznik plača odškodnino ali izpolni druge obveznosti, ki so mu naložene na podlagi te uredbe, se nobena določba te uredbe ne sme razlagati kot omejevalna za njegovo pravico, da zahteva odškodnino od vsake osebe, vključno tretjih oseb, v skladu z veljavno zakonodajo*“.
- 10.- V Sporočilu Komisije z dne 15. junija 2016 je v točki 2.2.3 navedeno: „*V skladu s členom 3(5) je dejanski letalski prevoznik vedno odgovoren za obveznosti, ki izhajajo iz te Uredbe in ne na primer drugi letalski prevoznik, ki je morebiti vozovnico prodal. Pojem letalskega prevoznika je opredeljen v uvodni izjavi 7*“.
- 11.- V sodbi Bossen v zadevi C-559/16 z dne 7. septembra 2017 je bilo pojasnjeno, da določbi Uredbe „*določata pravico potnikov do odškodnine brez razlikovanja, ali ti svoj končni namembni kraj dosežejo z direktnim letom ali s povezovalnim letom.*“

DRUGIČ.- *Dvomi, ki upravičujejo vložitev predloga za sprejetje predhodne odločbe*

1.- Kot je bilo ugotovljeno v obrazložitvi zgoraj, se zdi, da zakonodaja Skupnosti določa, da je dejanski letalski prevoznik zavezan k plačilu odškodnine iz člena 7 Uredbe [(ES) št.] 261/2004 ne glede na to, kdo je prodal vozovnico. To velja ne glede na to, kateri letalski prevoznik je pogodbeni stranka. Zdi se, da je položaj jasen v primeru, ko gre za potovalno agencijo, ki je prodala vozovnico in je torej sklenila pogodbo s potnikom. Vendar nastane dvom, ko vozovnico proda družba, ki opravlja zračni prevoz potnikov, vendar ne opravi leta, saj zaradi zvez, ki obstajajo med letalskimi družbami, let dejansko opravi druga letalska družba. Tako je bilo v postopku v glavni stvari. Družba Iberia, ki je prodala vozovnico, je družba, ki opravlja zračni prevoz potnikov. Vendar pa leta iz Alicanteja v Madrid ni opravila slednja, temveč je ta let dejansko opravila druga letalska družba, v tem primeru družba Air Nostrum, na podlagi zveze med tema družbama.

Postavlja se torej vprašanje, ali obveznost plačila odškodnine v skladu s členom 7 Uredbe [(ES) št.] 261/2004 velja samo in izključno za letalskega prevoznika, ki opravlja let in ga torej dejansko opravi, oziroma tudi za družbo, ki ne opravi leta, vendar je bila z njo sklenjena pogodba, pri čemer ta družba ravno tako opravlja potniške lete. Drugače povedano, vprašanje, je ali je mogoče pojem „*dejanski*

letalski prevoznik“ razumeti tako, da zajema družbo, katere dejavnost je letalski prevoz potnikov in ki proda vozovnico, vendar leta dejansko ne opravi.

Zato je prvo vprašanje, ki se v zvezi s tem postavlja, to: ali je v zvezi s členom 2, točka (b), in členom 3(5) Uredbe [(ES) št.] 261/2004 mogoče razumeti, da pojem „*dejanski letalski prevoznik*“ zajema družbo, katere dejavnost je zračni prevoz potnikov in ki proda vozovnico, vendar leta dejansko ne opravi?

2.- Če je odgovor na to vprašanje nikalen, se postavlja vprašanje, kdo je zavezan k plačilu odškodnine, če sta pri dejanski izvedbi leta, ki je vključeval povezovalni let, sodelovali dve oziroma več letalskih družb.

Kot je bilo navedeno zgoraj, je v skladu s sodno prakso Sodišča Evropske unije odločilno merilo za naložitev plačila odškodnine zamuda več kot treh ur glede na predvideni čas prihoda v končni namembni kraj. To velja ne glede na to, ali je vzrok za zamudo nastal pri odhodu, med izvedbo leta oziroma je do zamude prišlo zaradi povezovalnega leta.

Zadnjenavedena okoliščina vzbuja dvome o tem, kako je treba razlagati Uredbo [(ES) št. 261/2004]. Težava nastane v primeru, kakršen je v sporu o glavni stvari, ko je let sestavljen iz dveh delov, ki ju opravita različna dejanska letalska prevoznika, in je zaradi zamude na prvem delu leta zamujen povezovalni let. Natančneje, kadar je zamuda v prvem delu manjša od treh ur, vendar zamuda v končnem namembnem kraju presega tri ure, ker se zamudi povezovalni let.

Če bi šlo za različne lete, ni dvoma, da upravičenost do odškodnine ne bi obstajala.

Težava je v primeru, ko gre za en sam let s povezovalnim letom. V obravnavanem primeru je prvi dejanski letalski prevoznik let opravil z zamudo glede na predvideni čas prihoda, vendar je bila ta zamuda manjša od treh ur. Vendar je zaradi zamude pri prvem delu leta prišlo do velike zamude pri prihodu v končni namembni kraj.

Zato se postavljajo naslednja vprašanja: Ali imajo potniki pravico do odškodnine v skladu s členom 7 Uredbe [(ES) št.] 261/2004, če je let sestavljen iz več delov in je zaradi manjše zamude (manjše od treh ur) na enem od letov nastala velika zamuda (daljša od treh ur) pri prihodu v končni namembni kraj zaradi zamude povezovalnega leta? Če je odgovor pritrdilen: v primeru, da so dejanski letalski prevozniki različni, ali je dejanski letalski prevoznik odgovoren za plačilo odškodnine v skladu s členom 7 Uredbe [(ES) št.] 261/2004, če je na letu, ki ga je opravil, nastala manjša zamuda (manjša od treh ur), ki pa je povzročila zamudo povezovalnega leta, in posledično veliko zamudo (daljšo od treh ur) v končnem namembnem kraju?

IZREK

SKLEP: Glede na navedeno se sklene, da se Sodišču Evropske unije predložita naslednji vprašanji za predhodno odločanje:

1.- Ali lahko pojem „*dejanski letalski prevoznik*“ zajema družbo, katere dejavnost je zračni prevoz potnikov in ki prodaja vozovnico, vendar leta dejansko ne opravi?

2.- Če je odgovor nikalen: ali imajo potniki pravico do odškodnine v skladu s členom 7 Uredbe 261/2004, če je let sestavljen iz več delov in je zaradi manjše zamude (manjše od treh ur) na enem od teh letov nastala velika zamuda (daljša od treh ur) pri prihodu v končni namembni kraj zaradi zamude povezovalnega leta? Če je odgovor pritrdilen: če so dejanski letalski prevozniki, ki so odgovorni za izvedbo različnih delov leta, različni, ali je dejanski letalski prevoznik odgovoren za plačilo odškodnine v skladu s členom 7 Uredbe [(ES) št.] 261/2004, če je na letu, ki ga je opravil, nastala manjša zamuda (manjša od treh ur), ki pa je povzročila zamudo povezovalnega leta in posledično veliko zamudo (daljšo od treh ur) v končnem namembnem kraju?

[...] (ni prevedeno)

[...] (ni prevedeno) [končne navedbe in podpis]