

Věc C-810/19

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

4. listopadu 2019

Předkládající soud:

Landgericht Frankfurt am Main (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

22. srpna 2019

Žalobkyně a navrhovatelka v odvolacím řízení:

Flightright GmbH

Žalovaná a odpůrkyně v odvolacím řízení:

Qatar Airways

[*omissis*]

Usnesení

ve věci

společnosti Flightright GmbH, [*omissis*] Postupim,
žalobkyně a navrhovatelky v odvolacím řízení

[*omissis*] proti

Qatar Airways [*omissis*],

[*omissis*],

žalované a odpůrkyni v odvolacím řízení

[*omissis*] rozhodl 24. občanskoprávní senát Landgericht Frankfurt am
Main (Zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem)

[*omissis*] takto:

I. Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě článku 267 SFEU předkládá žádost o rozhodnutí o předběžné otázce za účelem výkladu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (nařízení č. 261/2004) týkající se následujících otázek:

1. Jedná se o „přímo navazující let“ ve smyslu čl. 2 písm. h) nařízení (ES) č. 261/2004 i tehdy, pokud je u letů s jednotnou rezervací, které

mají mezipřistání na přestupním letišti mimo území Evropské unie, naplánován delší pobyt na místě mezipřistání a další rezervovaný let není nejbližším možným dostupným letem?

2. V případě záporné odpovědi na první otázku:

Musí být čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení (ES) č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že nařízení platí také pro přepravu cestujících letem, který není nastoupen na letišti umístěném na území členského státu, ale byl součástí jednotné rezervace, která zahrnovala také let z letiště umístěného na území členského státu, ačkoliv se nejedná o přímo navazující let?

II. Odvolací řízení se přerušuje.

Odůvodnění

I.

Žalobkyně podává žalobu na základě postoupeného práva čtyř cestujících (dále jen „cestující“).

Cestující rezervovali u žalované lety z Frankfurtu nad Mohanem do Dauhá (let QR 070) dne 18. července 2018, plánovaný odlet v 10.55 hod. místního času a plánovaný přílet v 17.55 hod. místního času, a z Dauhá do Windhoeku dne 20. července 2018 (let QR 1373), plánovaný odlet ve 2.00 hod. místního času a plánovaný přílet v 10.40 hod.

Na dobu pobytu v Dauhá od 18. července 2018 17.55 hod. do 20. července 2018 2.00 hod. (celkem 32 hodin 5 minut) si cestující rezervovali hotel v Dauhá.

Let z Dauhá do Windhoeku se žalovanou by byl možný také dne 19. července 2018 s odletem ve 2.00 hod.

Dne 18. července 2018 se cestující odbavili na let z Frankfurtu nad Mohanem do Dauhá. Zavazadla si měli cestující v Dauhá vyzvednout a na pokračující let do Windhoeku je znovu odbavit.

Prozatím není jasné, zda cestující již obdrželi palubní lístky na pokračující let z Dauhá do Windhoeku. Podle tvrzení cestujících se před odletem ve Frankfurtu nad Mohanem odbavili online na celý let až do Namibie. Žalovaná tvrdí, že ve Frankfurtu nad Mohanem ještě nebyl vystaven palubní lístek na pokračující let do Windhoeku, nýbrž pouze na let do Dauhá.

Let z Frankfurtu nad Mohanem do Dauhá proběhl podle plánu a bez zpoždění. V Dauhá si cestující vyzvedli zavazadla, která pak na pokračující let do Windhoeku znovu odbavili. Let z Dauhá do Windhoeku měl zpoždění 5 hodin a 52 minut. Místo v 10.40 hod. přistáli cestující ve Windhoeku až v 16.32 hod.

Cestující postoupili žalobkyni své nároky na náhradu škody vůči žalované. Žalobkyně požaduje od žalované platbu ve výši 600 euro za každého cestujícího (celkem 2 400 euro) z důvodu zpoždění přiletu do Windhoeku o více než 3 hodiny.

Amtsgericht (okresní soud) žalobu na úhradu částky 2 400 euro zamítl. V odůvodnění uvedl, že soud, k němuž byla žaloba podána, není příslušný, neboť se zpoždění týká letu, který měl letět z Dauhá do Windhoeku a žalovaná není leteckou společností Evropského společenství. Skutečnost, že první let odlétal z Frankfurtu nad Mohanem, není podle jeho názoru relevantní. Je nutno vycházet ze dvou samostatných letů, neboť mezi oběma lety je pobyt v délce „cca 56 hodin“ a nejedná se tedy o mezipřistání. Let z Dauhá do Windhoeku není přímo navazujícím letem.

Proti zamítnutí své žaloby podala žalobkyně odvolání, o němž musí předkládající Landgericht Frankfurt am Main (Zemský soud ve Frankfurtu nad Mohanem) jako odvolací soud rozhodnout.

II.

Úspěch odvolání závisí rozhodující měrou na tom, zda je nutno let z Dauhá do Windhoeku považovat za přímo navazující lete ve smyslu čl. 2 písm. h) nařízení (ES) č. 261/2004 (dále jen „nařízení“) na let z Frankfurtu nad Mohanem do Dauhá.

V případě, že by let z Dauhá do Windhoeku bylo nutno považovat za přímo navazující let na let z Frankfurtu nad Mohanem do Dauhá, pak by žalobkyně měla z postoupeného práva cestujících nárok na platbu náhrady škody v požadované výši. „Cílovým místem určení“ by pak bylo cílové místo posledního letu, tedy Windhoek a nikoliv Dauhá jako cílové místo prvního letu.

Jak Soudní dvůr rozhodl ve věci C-402/07 (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, [*omissis*] Sturgeon v. Condor) na základě předběžné otázky položené Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) a velký senát Soudního dvora potvrdil rozsudkem ze dne 23. října 2012 (C-581/10, Nelson v. Lufthansa), mohou nejen cestující, jejichž let byl zrušen, nýbrž také cestující, jejichž let byl zpožděn, uplatnit právo na náhradu škody, jestliže v důsledku zpoždění utrpí časovou ztrátu v rozsahu tří nebo více hodin, neboť svého cílového místa určení dosáhli o tři nebo více hodin později, než je čas přiletu původně plánovaný leteckým dopravcem.

Tomu by v projednávaném sporu tak bylo, neboť cestující dosáhli svého cílového místa určení se zpožděním v trvání 5 hodin a 52 minut.

Soudní dvůr dále ve věci C-537/17 (rozsudek ze dne 31. května 2018, [*omissis*]) rozhodl, že čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že toto nařízení se vztahuje na leteckou přepravu uskutečněnou na základě jediné rezervace a zahrnující, mezi odletem z letiště umístěného na území členského státu a přiletem na letiště umístěné na území třetího státu, plánované mezipřistání s přestupem do jiného letadla.

Také tyto podmínky by byly v projednávané věci splněny. Lety z Frankfurtu nad Mohanem do Dauhá a z Dauhá do Windhoeku byly u žalované rezervovány společně a také jako jeden celek potvrzeny žalovanou formou elektronické letenky („E-Ticket-Receipt“) [*omissis*]. Plán letu cestujících zahrnoval cestu do Namibie s mezipřistáním v

Dauhá, přičemž cestující chtěli využít pobyt během mezipřistání k tomu, aby počkali na přátele, kteří měli přicestovat později, a společně navštívili město.

Skutečnost, že se pokračující let do Windhoeku měl uskutečnit jiným letadlem, než první let, není podle rozhodnutí Soudního dvora ze dne 31. května 2018 ([*omissis*] C-537/17 [*omissis*]) relevantní.

Jak navíc Soudní dvůr rozhodl ve věci CS a další v. České aerolinie a.s. (rozsudek ze dne 11. července 2019, [*omissis*] C-502/18), nebrání okolnost, že u letu sestávajícího ze dvou úseků došlo ke zpoždění, které zakládá povinnost poskytnout náhradu škody, až na druhém úseku tomu, aby také letecký dopravce provozující první úsek byl povinen zaplatit náhradu škody, jestliže na let byla učiněna jediná rezervace. Podle tohoto rozhodnutí není okolnost, že první a druhý úsek provozoval jiný letecký dopravce, relevantní, neboť povinnost poskytnout náhradu škody má také letecký dopravce provozující první úsek.

Uplatnění tohoto rozhodnutí Soudního dvora vede k povinnosti žalované zaplatit náhradu škody i v případě, že se nejedná o leteckého dopravce Společenství a místo odletu a příletu druhé úseku se nenachází na území Evropského společenství, neboť žalovaná je každopádně leteckým dopravcem povinným poskytnout náhradu škody, protože místem odletu prvního úseku byl Frankfurt nad Mohanem (viz čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení).

Projednávaná věc se však vyznačuje tím specifikem, že doba pobytu v místě mezipřistání mezi prvním a druhým úsekem trvala zhruba 32 hodin a pokračující let nebyl první možností, jak se letecky dopravit z místa mezipřistání do cílového místa určení. Cestující naopak měli možnost nastoupit pokračující let již o 24 hodin dříve, neboť žalovaná nabízela let z Dauhá do Windhoeku již dne 19. července 2018 s odletem ve 2.00 hod, který cestující nevyužili, neboť čekali ještě na přátele a chtěli si prohlédnout město, a proto si také v Dauhá rezervovali ubytování. Bezprostředním přímo navazujícím letem, který by cestující také mohli stihnout, by byl let dne 19. července 2018, nikoliv let dne 20. července 2018.

Vzhledem k tomu vyvstává otázka, zda lze v tomto případě ještě vycházet z toho, že se jedná o „přímo navazující let“ ve smyslu čl. 2 písm. h) nařízení.

Z rozhodnutí Soudního dvora ve zveřejněné podobě nevyplývá, zda je doba pobytu v místě mezipřistání a možnost dřívějšího navazujícího letu rozhodujícím kritériem či nikoliv. Rozsudek ze dne 31. května 2018, ani rozsudek ve věci Folkerts ze dne 11. července 2019 ([*omissis*] C-11/11) dobu pobytu v místě mezipřistání neuvádí. Ve věci Folkerts se však jednalo o to, že cestující nestihli navazující let z důvodu zpoždění prvního letu v rozsahu zhruba dvě a půl hodiny, z čehož lze usuzovat, že plánovaný čas pobytu v místě mezipřistání tuto dobu nepřesáhl. Také Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) proto také ve svých předběžných otázkách, používá v souvislosti s leteckými spojeními složenými z několika dílčích úseků formulaci: „přeprava osob leteckým

spojením sestávajícím ze dvou letů bez delšího pobytu na přestupním letišti“[*omissis*].

Z rozsudků Soudního dvora však nelze s dostatečnou jistotou odvodit, že pro nárok na náhradu škody, jestliže dojde ke zpoždění až na druhém úseku, je kromě požadavku jednotné rezervace a plánovaného mezipřistání zároveň také podmínkou, že mezi příletem na místo mezipřistání a odletem musí být přímá časová souvislost.

Skutečnost, zda tomu tak musí být, koneckonců závisí na definici pojmu „přímo navazujícího letu“, který je uveden v čl. 2 písm. h) nařízení. Senát má v tomto smyslu za to, že definice pojmu hovoří pro nezbytnost existence přímé souvislosti mezi první a druhým dílčím úsekem. Podle čl. 2 odst. h) nařízení totiž pro definování cílového místa určení nepostačuje spojení dvou letů, nýbrž je k tomu nezbytné, aby se jednalo o „přímo“ navazující lety. Je tedy nasnadě, že pokračující let musí být první možností nastoupit po příletu na místo mezipřistání na pokračující let do cílového místa určení. V případě, že cestující zvolí pozdější let, protože chtějí pobyt využít k jiným účelům než je přestup (např. k čekání na přátele nebo prohlídce města), přímá souvislost již neexistuje a nejedná se o „přímo“ navazující let. Pak by bylo nutno vycházet ze dvou samostatných letů a za cílové místo určení ve smyslu čl. 2 odst. h) nařízení považovat město Dauhá. Druhý let z Dauhá do Windhoeku by pak nebyl letem, který by podle čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení spadl do oblasti působnosti nařízení, neboť let by nebyl nastoupen na území členského státu.

Nelze ale ani vyloučit, že pro otázku použitelnosti nařízení podle čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení není vůbec relevantní, zda druhý z letů s jednotnou rezervací je nutno považovat za „přímo navazující let“, neboť pro použitelnost nařízení postačuje pouze jednotná rezervace složených letů. To je předmětem druhé předběžné otázky.

Vzhledem k tomu, že se jedná o výklad pojmu nařízení a dosavadní rozsudky se k požadavku přímé souvislosti a oblasti působnosti nařízení nevyjadřují jednoznačně, je nutno podle článku 267 SFEU předložit Soudnímu dvoru žádost o rozhodnutí o předběžné otázce.

[*omissis*]