

Predmet C-810/19

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

4. studenoga 2019.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landgericht Frankfurt am Main (Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

22. kolovoza 2019.

Tužitelj i žalitelj:

Flightright GmbH

Tuženik i druga stranka u žalbenom postupku:

Qatar Airways

[*omissis*]

Rješenje

U predmetu

Flightright GmbH, [*omissis*] Potsdam,
tužitelj i žalitelj

[*omissis*] protiv

Qatar Airways [*omissis*],
[*omissis*],

tuženika i druge stranke u žalbenom postupku

[*omissis*] 24. građansko vijeće Landgerichta Frankfurt am Main

[*omissis*] odlučilo je: **[orig. str. 2.]**

I. U svrhu tumačenja 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 u polasku te o stavljanju

izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 Sudu Europske unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja u skladu s člankom 267. UFEU-a:

1. Je li riječ o „izravno povezanom letu” u smislu članka 2. točke (h) Uredbe (EZ) br. 261/2004 i ako se u slučaju letova koji su dio jedinstvene rezervacije i za koje je predviđeno zaustavljanje u transfernoj zračnoj luci koja se nalazi izvan područja Europske unije, planira duže zadržavanje u mjestu zaustavljanja, a rezervirani daljnji let ne odnosi se na prvi sljedeći let na koji se može stići?

2. U slučaju niječnog odgovora na prvo pitanje:

Treba li članak 3. stavak 1. točku (a) Uredbe (EZ) br. 261/2004 tumačiti na način da se uredba primjenjuje i na prijevoz putnika letom koji ne započinje u zračnoj luci na državnom području države članice, ali koji je bio dio jedinstvene rezervacije koja je uključivala i let iz zračne luke koja se nalazi na državnom području države članice, čak i ako se ne radi o izravno povezanom letu?

II. Prekida se žalbeni postupak.

Obrazloženje:

I.

Tužitelj podnosi tužbu na temelju ustupljenog prava četiriju putnika (u daljnjem tekstu: putnici).

Putnici su kod tuženika rezervirali letove iz Frankfurta na Majni u Dohu (let QR 070) za 18. srpnja 2018., planirani polazak u 10.55 sati po lokalnom vremenu [orig. str. 3.] i planirani dolazak u 17.55 sati po lokalnom vremenu te iz Dohe u Windhoek za 20. srpnja 2018. (let QR 1373), planirani polazak u 2 sata po lokalnom vremenu i planirani dolazak u 10.40 sati po lokalnom vremenu.

Za boravak u Dohi od 18. srpnja 2018 u 17.55 sati do 20. srpnja 2018. u 2 sata (ukupno 32 sata i 5 minuta) putnici su rezervirali hotel u Dohi.

Let iz Dohe u Windhoek s tuženikom bio je moguć i 19. srpnja 2018. s polaskom u 2 sata.

Putnici su se 18. srpnja 2018. prijavili za let iz Frankfurta na Majni u Dohu. Putnici su trebali preuzeti svoju prtljagu u Dohi i predati je na daljnji let u Windhoek.

Trenutačno je nejasno jesu li putnici već bili dobili ukrcajne propusnice za daljnji let iz Dohe u Windhoek. Prema sjećanjima putnika, izvršili su internetsku prijavu za cijeli let do Namibije prije polaska iz Frankfurta na Majni. Prema tuženikovim tvrdnjama, u Frankfurtu na Majni nije izdana ukrcajna propusnica za daljnji let u Windhoek, nego samo za let u Dohu.

Let iz Frankfurta na Majni u Dohu bio je točan i bez kašnjenja. Putnici su u Dohi preuzeli svoju prtljagu i ponovo je predali za daljnji let u Windhoek. Let iz Dohe u Windhoek kasnio je 5 sati i 52 minute. Umjesto u 10.40 sati, putnici su u Windhoek stigli tek u 16.32 sati.

Putnici su u pogledu naknade štete od tuženika prenijeli svoja prava na tužitelja. Tužitelj zahtijeva od tuženika isplatu u iznosu od 600 eura po putniku (ukupno 2400 eura) zbog kašnjenja u dolasku u Windhoek više od tri sata.

Amtsgericht (Općinski sud) odbio je tužbu radi isplate iznosa od 2400 eura. U obrazloženju navodi da sud pred kojim se vodi postupak nije nadležan **[orig. str. 4.]** jer se kašnjenje odnosilo na let iz Dohe u Windhoek, a tuženik nije bio zračni prijevoznik iz Europske zajednice. To što je prvi let poletio u Frankfurtu na Majni nije relevantno. Valja pretpostaviti da je riječ o dva odvojena leta jer je razmak između dva leta bio „otprilike 56 sati” te se stoga ne može pretpostaviti zaustavljanje. Let iz Dohe u Windhoek nije bio izravno povezani let.

Budući da je njegova tužba odbijena, tužitelj je podnio žalbu o kojoj treba odlučiti Landgericht Frankfurt am Main (Zemaljski sud u Frankfurtu na Majni, Njemačka), koji je kao žalbeni sud uputio zahtjev za prethodnu odluku.

II.

Uspjeh žalbe u biti ovisi o tome smatra li se let iz Dohe u Windhoek izravno povezanim letom u smislu članka 2. točke (h) Uredbe (EZ) br. 261/2004 (u daljnjem tekstu: Uredba) za let iz Frankfurta na Majni u Dohu.

Ako bi se let iz Dohe u Windhoek smatrao izravno povezanim letom za let iz Frankfurta na Majni, tužitelj bi imao pravo na isplatu odštete na temelju ustupljenih prava putnika. Naime, u tom bi slučaju „konačno odredište” bilo odredište zadnjeg leta, dakle Windhoek, a ne Doha kao odredište prvog leta.

Kao što je odlučio Sud u predmetu C-402/07 (presuda od 19. studenoga 2009., *[omissis]* Sturgeon/Condor) u pogledu zahtjeva za prethodnu odluku Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka), što je potvrdilo veliko vijeće Suda u presudi od 23. listopada 2012. (C-581/10, Nelson/Lufthansa), pravo na odštetu u skladu s člankom 7. Uredbe nemaju samo putnici čiji su letovi otkazani, nego i putnici čiji letovi kasne ako izgube tri sata ili više zbog kašnjenja jer nisu stigli na svoje konačno odredište ranije od tri **[orig. str. 5.]** sata nakon dolaska koji je zračni prijevoznik prvotno planirao.

To je slučaj i u ovom predmetu jer su putnici stigli na krajnje odredište svojih letova tek s kašnjenjem od 5 sati i 52 minute.

Nadalje, kao što je Sud odlučio u predmetu C-537/17 (presuda od 31. svibnja 2018., *[omissis]*), članak 3. stavak 1. točku (a) Uredbe treba tumačiti na način da se ta uredba primjenjuje na prijevoz putnika koji se realizira na temelju

jedinstvene rezervacije i obuhvaća, između polaska iz zračne luke smještene na državnom području države članice i dolaska u zračnu luku smještenu na državnom području treće zemlje, planirano zaustavljanje, uz promjenu zrakoplova.

Ti su uvjeti ispunjeni u ovom slučaju. Naime, letovi iz Frankfurta na Majni u Dohu i iz Dohe u Windhoek rezervirani su zajedno kod tuženika te ih je tuženik potvrdio kao jednu stavku na elektroničkoj karti [*omissis*]. Letovi koje su putnici planirali uključivali su putovanje u Namibiju sa zaustavljanjem u Dohi, pri čemu su putnici željeli iskoristiti zaustavljanje kako bi pričekali prijatelje koji su trebali stići kasnije i da razgledaju grad.

To što je daljnji let u Windhoek trebao biti izveden drugim zrakoplovom umjesto onim kojim je izveden prvi let, prema odluci Suda od 31. svibnja 2018. ([*omissis*] C-537/17 [*omissis*]) nije relevantno.

Kao što je Sud odlučio u predmetu CS i dr./Ceske aeroline a.s. (presuda od 11. srpnja 2019., [*omissis*] C-502/18), okolnost da je do kašnjenja u slučaju leta koji se sastoji od dvaju letova, koje za posljedicu ima odštetu, došlo tek u drugom dijelu leta ne znači da zračni prijevoznik koji izvodi prvi let nije također dužan platiti odštetu ako je rezervacija bila dio jedinstvene rezervacije. U skladu s tom odlukom, okolnost da prvi i drugi dio leta izvode različiti [**orig. str. 6.**] zračni prijevoznici nije bitna jer je zračni prijevoznik koji izvodi prvi dio leta također dužan platiti odštetu.

Primjena ove odluke Suda obvezuje tuženika na plaćanje odštete, čak i ako on nije zračni prijevoznik iz Zajednice i ako se polazište i odredište drugog dijela leta ne nalaze na području Europske zajednice jer je tuženik u svakom slučaju zračni prijevoznik koji je dužan platiti odštetu s obzirom na to da je polazište prvog dijela leta bilo u Frankfurtu na Majni (vidjeti članak 3. stavak 1. točku (a) Uredbe).

Međutim, posebnost je spora u tome da između prvog i drugog dijela leta postoji vrijeme zadržavanja od približno 32 sata u mjestu zaustavljanja, a daljnji let nije bio prvi mogući let iz mjesta zaustavljanja do mjesta konačnog odredišta. Naprotiv, bilo je moguće da daljnji let započne još 24 sata ranije jer je tuženik 19. srpnja 2018. također ponudio let iz Dohe u Windhoek, s polaskom u 2 sata, što putnici nisu prihvatili samo zato što su još čekali prijatelje i željeli su razgledati grad zbog čega su rezervirali noćenje u Dohi. Izravno povezani let, koji je također mogao biti dostupan, odnosio se na let 19. srpnja 2018., a ne let 20. srpnja 2018.

Stoga se postavlja pitanje može li u takvom slučaju i dalje biti riječ o „izravno povezanom letu” u smislu članka 2. točke (h) Uredbe.

Je li vrijeme zadržavanja u mjestu zaustavljanja i mogućnost ranijeg povezanog leta odlučujući kriterij ili ne, nije moguće zaključiti na temelju odluka Suda u obliku u kojem su objavljene. Ni u presudi od 31. svibnja 2018. ni u presudi u predmetu Folkerts od 11. srpnja 2019. ([*omissis*] C-11/11) ne navodi se boravak u mjestu zaustavljanja. Međutim, [**orig. str. 7.**] predmet Folkerts temelji se na

činjenici da putnici nisu mogli stići na povezani let zbog kašnjenja priključnog leta od otprilike dva i pol sata, što upućuje na zaključak da planirani boravak u mjestu zaustavljanja nije trajao dulje. U tom pogledu Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) u svojim prethodnim pitanjima također upotrebljava sljedeću formulaciju kada je riječ o letovima koji se sastoje od više dijelova: „prijevoz osoba na dva leta bez značajnijeg zadržavanja u transfernoj zračnoj luci” [omissis].

Međutim, na temelju presuda Suda nije moguće s dovoljnom sigurnošću zaključiti da za ostvarivanje prava na odštetu u slučaju kašnjenja tek u drugom dijelu leta, osim uvjeta jedinstvene rezervacije i planiranog zaustavljanja, postoji dodatni uvjet da između dolaska u mjesto zaustavljanja i polaska treba postojati izravna vremenska povezanost.

Može li to biti slučaj u konačnici ovisi o definiciji pojma „izravno povezani let” u članku 2. točki (h) Uredbe. Stoga, prema mišljenju građanskog vijeća, u prilog tomu ide definicija pojma u skladu s kojom između prvog i drugog dijela leta treba postojati izravna povezanost. U skladu s člankom 2. točkom (h) Uredbe nije dovoljna samo povezanost dvaju leta kako bi se utvrdilo konačno odredište, nego se zahtijeva da povezani letovi budu „izravni”. Logično je da daljnji let treba biti prva mogućnost kako bi se nakon dolaska u mjesto zaustavljanja mogao izvesti daljnji let na krajnje odredište. Ako putnici odaberu kasniji let jer žele iskoristiti svoj boravak u druge svrhe koje nisu presjedanje (npr. čekanje prijatelja ili razgledavanje grada), više ne postoji izravna povezanost te se više nije riječ o „izravno” povezanom letu. [orig. str. 8.] Posljedica toga bila bi pretpostavka da je riječ o dva odvojena leta i da je u smislu članka 2. točke (h) Uredbe konačno odredište Doha. Drugi let iz Dohe u Windhoek tada nije let koji je obuhvaćen područjem primjene Uredbe u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) Uredbe jer let nije započeo na državnom području države članice.

Međutim, ne može se isključiti ni činjenica da za pitanje primjenjivosti Uredbe u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) Uredbe uopće nije relevantno smatra li se drugi let u pogledu jedinstveno rezerviranih letova „izravno povezanim letom” jer za primjenjivost Uredbe može biti dostatna samo jedinstvena rezervacija letova koji se sastoje od više dijelova. Na to se ukazuje u drugom pitanju zahtjeva za prethodnu odluku.

Budući da je riječ o tumačenju pojma iz Uredbe, a u prethodnim se presudama jasno ne navodi uvjet u pogledu izravne povezanosti i područja primjene Uredbe, potrebno je uputiti zahtjev Sudu u skladu s člankom 267. UFEU-a.

[omissis]