

Vec C-810/19

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

4. november 2019

Vnútroštátny súd:

Landgericht Frankfurt am Main

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

22. august 2019

Žalobkyňa a odvolateľka:

Flightright GmbH

Žalovaná a odporkyňa v odvolacom konaní:

Qatar Airways

PRACOVNÝ DOKUMENT

[*omissis*]

Uznesenie

vo veci

Flightright GmbH, [*omissis*] Postupim,
žalobkyňa a odvolateľka

[*omissis*] proti

Qatar Airways [*omissis*],
[*omissis*],
žalovanej a odporkyni v odvolacom konaní

[*omissis*] 24. občianskoprávny senát Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko)

[*omissis*] rozhodol:

I. Súdnemu dvoru Európskej únie sa na účely 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, a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (ďalej len „nariadenie č. 261/2004“), predkladá v súlade s článkom 267 ZFEÚ návrh na začatie prejudiciálneho konania o týchto otázkach:

1. Ide o „priamo prípojný let“ v zmysle článku 2 písm. h) nariadenia (ES) č. 261/2004 aj vtedy, ak pri spoločne rezervovaných letoch, ktoré majú medzipristátie na prestupnom letisku nachádzajúcom sa mimo územia Európskej únie, je naplánovaný dlhší pobyt na mieste medzipristátia a ďalší rezervovaný let nie je najbližším možným dostupným letom?

2. V prípade, ak je odpoveď na prvú otázku záporná:

Má sa článok 3 ods. 1 písm. a) nariadenia (ES) č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že nariadenie sa uplatňuje aj na prepravu cestujúcich letom, na ktorý sa nastupuje na letisku nenachádzajúcom sa na území členského štátu, ktorý ale bol súčasťou spoločnej rezervácie letov zahŕňajúcej aj let z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, aj keď nejde o priamo prípojný let?

II. Odvolacie konanie sa prerušuje.

Odôvodnenie:

I.

Žalobkyňa podáva žalobu na základe postúpeného práva od štyroch cestujúcich (ďalej len „cestujúci“).

Cestujúci si u žalovanej rezervovali lety z Frankfurtu nad Mohanom do Dohy (let QR 070) na 18. júla 2018, s plánovaným odletom o 10.55 miestneho času a plánovaným príchodom o 17.55 miestneho času, ako aj z Dohy do Windhoeku na 20. júla 2018 (let QR 1373), s plánovaným odletom o 2.00 miestneho času a plánovaným príchodom o 10.40 miestneho času.

Na dobu pobytu v Dohe od 18. júla 2018 17.55 do 20. júla 2018 2.00 (spolu 32 hodín a 5 minút) si cestujúci rezervovali hotel v Dohe.

Let z Dohy do Windhoeku so žalovanou by bol možný aj 19. júla s odletom o 2.00.

Dňa 18. júla 2018 boli cestujúci odbavení na let z Frankfurtu nad Mohanom do Dohy. Cestujúci mali batožinu v Dohe vyzdvihnúť a opäť odovzdať na ďalší let do Windhoeku.

Momentálne je sporné, či cestujúci už obdržali palubné lístky na ďalší let z Dohy do Windhoeku. Podľa cestujúcich boli online odbavení na celý let až do Namíbie už pred odletom z Frankfurtu nad Mohanom. Podľa tvrdenia žalovanej však palubné lístky na ďalší let do Windhoeku neboli vo Frankfurte nad Mohanom ešte vystavené, ale len na let do Dohy.

Let z Frankfurtu nad Mohanom do Dohy sa uskutočnil načas a bez meškania. V Dohe cestujúci vyzdvihli svoju batožinu a opäť ju odovzdali na ďalší let do Windhoeku. Let z Dohy do Windhoeku meškal 5 hodín a 52 minút. Cestujúci doleteli do Windhoeku namiesto o 10.40 až o 16.32.

Cestujúci postúpili žalobkyni svoje práva na náhradu voči žalovanej. Žalobkyňa sa od žalovanej domáha zaplata 600 eur za každého cestujúceho (spolu 2 400 eur) z dôvodu omeškaného príchodu do Windhoeku o viac ako 3 hodiny.

Amtsgericht (okresný súd) žalobu na zaplata 2 400 eur zamietol. V odôvodnení uviedol, že súd, na ktorom sa konanie začalo, je nepríslušný, keďže omeškanie sa týka letu, ktorý mal letieť z Dohy do Windhoeku a žalovaná nie je leteckou spoločnosťou Európskeho spoločenstva. Okolnosť, že prvý let štartoval vo Frankfurte nad Mohanom, je nepodstatná. Má sa vychádzať z toho, že šlo o dva oddelené lety, keďže medzi oboma letami je pobyt v dĺžke „približne 56 hodín“ a preto sa nemá vychádzať z medzipristátia. Let z Dohy do Windhoeku nie je priamym prípojným letom.

Voči rozhodnutiu o zamietnutí žaloby podala žalobkyňa odvolanie, o ktorom má rozhodnúť vnútroštátny Landgericht Frankfurt am Main (Krajinský súd Frankfurt nad Mohanom) ako odvolací súd.

II.

Úspech odvolania závisí od toho, či let z Dohy do Windhoeku sa má v zmysle článku 2 písm. h) nariadenia (ES) č. 261/2004 (ďalej len „nariadenie“) považovať za priamo prípojný let pre let z Frankfurtu nad Mohanom do Dohy.

Ak by sa let z Dohy do Windhoeku mal považovať za priamo prípojný let pre let z Frankfurtu nad Mohanom do Dohy, potom by žalobkyňa z postúpeného práva cestujúcich mala právo na obdržanie náhrady v požadovanej výške. „Konečným cieľovým miestom“ by potom bolo miesto posledného letu teda Windhoek a nie Doha ako cieľ prvého letu.

Súdny dvor Európskej únie vo veci C-402/07 (rozsudok z 19. novembra 2009, [omissis] Sturgeon/Condor) na základe návrhu na začatie prejudiciálneho konania podaného Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko) rozhodol a veľká komora Súdneho dvora Európskej únie rozsudkom z 23. októbra 2012 (C-581/10 – Nelson/Lufthansa) potvrdila, že nie len cestujúci zrušených letov, ale aj cestujúci omeškaných letov sa môžu dovoliavať práva na náhradu upraveného v článku 7 nariadenia, ak im bola z dôvodu letu, ktorý má meškanie, spôsobená trojhodinová alebo dlhšia časová strata, t. j. že dorazia do ich cieľového miesta po troch hodinách alebo neskôr po čase plánovaného priletu, ktorý pôvodne stanovil letecký dopravca.

O takýto prípad ide v predmetnej veci, keďže cestujúci dosiahli konečné cieľové miesto ich letu s meškaním v trvaní až 5 hodín a 52 minút.

Ako Súdny dvor Európskej únie ďalej vo veci C-537/17 (rozsudok z 31. mája 2018, [omissis]) rozhodol, článok 3 ods. 1 písm. a) nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že toto nariadenie sa uplatňuje na prepravu cestujúcich uskutočnenú na základe jednej rezervácie, ktorá zahŕňa medzi odletom z letiska umiestneného na území členského štátu a priletom na letisko umiestnené na území tretieho štátu plánované medzipristátie mimo územia Únie s prestupom na iné lietadlo.

Aj tieto podmienky by v predmetnom prípade boli splnené. Keďže lety z Frankfurtu nad Mohanom do Dohy a z Dohy do Windhoeku boli rezervované u žalovanej spolu a žalovanou aj ako celok potvrdené vo forme „E-Ticket-Receipt“ [omissis]. Plánovanie letu cestujúcich zahŕňalo cestu do Namíbie s medzipristátím v Dohe, pričom cestujúci chceli pobyť počas medzipristátia využiť k tomu, aby počkali na známym, ktorí cestovali neskôr a pozreli si mesto.

Okolnosť, že ďalší let do Windhoeku sa mal uskutočniť iným lietadlom ako prvý let, je podľa rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie z 31. mája 2018 ([*omissis*] C-537/17 [*omissis*]) nepodstatná.

Ako navyše rozhodol Súdny dvor Európskej únie vo veci CS a i./ Ceske aeroline a.s. (rozsudok z 11. júla 2019, [*omissis*] C-502/18), okolnosť, že v prípade letu pozostávajúceho z dvoch čiastkových letov došlo k meškaniu, ktoré zaväzuje k náhrade, až na druhom čiastkovom lete, nebráni tomu, aby letecký dopravca prevádzkujúci prvý čiastkový let bol takisto povinný zaplatiť náhradu, ak rezervácia bola objednaná v rámci jednej rezervácie. Podľa tohto rozhodnutia zostáva okolnosť, že prvý a druhý čiastkový let bol prevádzkovaný rôznymi leteckými prepravcami, bezvýznamná, keďže aj letecký prepravca prevádzkujúci prvý čiastkový let je povinný zaplatiť náhradu.

Uplatnenie tohto rozhodnutia Súdneho dvora Európskej únie vedie k povinnosti žalovanej zaplatiť náhradu, aj keď nejde o leteckého dopravcu Spoločenstva a miesto odletu a priletu druhého čiastkového letu sa nenachádza na území Európskeho spoločenstva, keďže žalovaná je leteckým prepravcom povinným k náhrade v každom prípade preto, že miesto odletu prvého čiastkového letu bolo vo Frankfurt nad Mohanom [pozri článok 3 ods. 1 písm. a) nariadenia].

Spor má však osobitosť v tom, že medzi prvým a druhým čiastkovým letom došlo k pobytu na mieste medzipristátia v dĺžke okolo 32 hodín a ďalší let nebol prvou možnosťou ako sa letecky dopraviť z miesta medzipristátia do cieľového miesta. Navyše bolo možné, aby na ďalší let nastúpili už 24 hodín skôr, keďže žalovaná ponúkala let z Dohy do Windhoeku aj na 19. júla 2018 s odletom o 2.00, ktorý cestujúci nevyužili len preto, že ešte čakali na známych a chceli si pozrieť mesto a preto si v Dohe rezervovali aj hotel. Priamo prípojný let, ktorý by aj stihli, by bol let 19. júla 2018, a nie 20. júla 2018.

Preto vzniká otázka, či v takomto prípade ešte možno vychádzať z „priamo prípojného letu“ v zmysle článku 2 písm. h) nariadenia.

To, či čas pobytu na mieste medzipristátia a možnosť skoršieho prípojného letu je rozhodujúcim kritériom alebo nie, sa nedá odvodiť z rozhodnutí Súdneho dvora Európskej únie vo zverejnenej forme. Tak rozsudok z 31. mája 2018, ako aj rozsudok vo veci Folkerts z 11. júla 2019 ([*omissis*] C-11/11), neuvádzajú čas pobytu na mieste medzipristátia. Avšak vo veci Folkerts bol základom skutkový stav, v ktorom prípojný let nebolo možné stihnúť z dôvodu omeškania prvého letu v dĺžke približne dve a pol hodiny, z čoho je možné odvodiť, že plánovaný pobyt na mieste medzipristátia nepresiahol tento čas. V tejto súvislosti BGH (Bundesgerichtshof) vo svojich prejudiciálnych otázkach, pokiaľ ide o let zložený z viacerých etáp, použil formuláciu „osobná preprava na dvoch letoch bez dlhého pobytu na prestupovom letisku“ [*omissis*].

Z rozsudkov Súdneho dvora Európskej únie sa však nedá s dostatočnou istotou odvodiť, že pre nárok na náhradu v prípade, ak k meškaniu dôjde až na druhom

čiasťkovom lete, popri požiadavke jednotnej rezervácie a plánovaného medzipristátia, navyše existuje podmienka, že medzi príchodom na miesto medzipristátia a odletom musí existovať priama časová súvislosť.

To, či je to tak, závisí napokon od definície pojmu „priamo prípojný let“ v článku 2 písm. h) nariadenia. Podľa názoru senátu v tejto súvislosti definícia pojmu hovorí v prospech toho, že medzi prvou a druhou etapou musí existovať priama súvislosť. Keďže článku 2 písm. h) nariadenia nemôže postačovať len spojenie dvoch letov na to, aby sa definovalo cieľové miesto, ale vyžaduje, aby prípojné lety boli „priame“. Tým je pravdepodobné, že ďalší let musí predstavovať prvú možnosť nastúpiť na ďalší let do cieľového miesta po príchode na miesto medzipristátia. Ak si cestujúci zvolia neskorší let, pretože pobyt chcú využiť na iné účely ako na prestup (napríklad počkať na známych alebo si pozrieť mesto), priama súvislosť viac nie je daná a „priamo“ prípojný let viac neexistuje. To by malo za následok, že sa má vychádzať z dvoch oddelených letov a za cieľové miesto v zmysle článku 2 písm. h) nariadenia sa má považovať Doha. Druhý let z Dohy do Windhoeku by potom nebol letom, ktorý spadá do pôsobnosti nariadenia podľa článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia, keďže na let sa nenastupuje na území členského štátu.

Nedá sa však vylúčiť, že pre otázku uplatniteľnosti nariadenia podľa článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia nezáleží na tom, či druhý let z letov rezervovaných ako celok sa má považovať za „priamo prípojný let“, keďže samotná jednotná rezervácia zložených letov by mohla byť dostatočná. K tomu smeruje druhá otázka návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

Keďže ide o výklad pojmu nariadenia a doterajšie rozsudky sa k požiadavke priamej súvislosti a pôsobnosti nariadenia nevyjadrujú jednoznačne, je nevyhnutné podať na Súdny dvor Európskej únie návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ.

[omissis]