

Zadeva C-810/19

Predlog za sprejetje predhodne odločbe

Datum vložitve:

4. november 2019

Predložitveno sodišče:

Landgericht Frankfurt am Main (deželno sodišče v Frankfurtu na Majni, Nemčija)

Datum predložitvene odločbe:

22. avgust 2019

Tožeča stranka in pritožnica:

Flightright GmbH

Tožena stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku:

Qatar Airways

[...] (ni prevedeno)

Sklep

V sporu

Flightright GmbH, [...] (ni prevedeno) Potsdam,
tožeča stranka in pritožnica,

[...] (ni prevedeno) proti

Qatar Airways [...] (ni prevedeno),
[...] (ni prevedeno),
tožena stranka in nasprotna stranka v pritožbenem postopku,

[...] (ni prevedeno) je 24. civilni senat Landgericht Frankfurt am Main (deželno sodišče v Frankfurtu na Majni, Nemčija)

[...] (ni prevedeno) sklenil:

I. Sodišču Evropske unije se za razlago 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 v skladu s členom 267 PDEU predložita naslednji vprašanji za predhodno odločanje:

1. Ali gre za „vmesni let za zvezo“ [neposredni povezovalni let] v smislu člena 2(h) Uredbe (ES) št. 261/2004, tudi kadar je pri enotno rezerviranih letih, pri katerih je načrtovan vmesni postanek na prestopnem letališču zunaj ozemlja Evropske unije, na kraju vmesnega postanka načrtovan daljši postanek in se rezervirani nadaljnji let ne nanaša na prvi let, ki ga je mogoče doseči?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen:

Ali je treba člen 3(1)(a) Uredbe (ES) št. 261/2004 razlagati tako, da ta Uredba velja tudi za prevoz letalskih potnikov z letalom na letu, ki se ne začne na letališču na ozemlju države članice, vendar pa je bil del enotne rezervacije, ki je vključevala tudi let z letališča na ozemlju države članice, tudi če ne gre za vmesni let za zvezo [neposredni povezovalni let]?

II. Pritožbeni postopek se prekine.

Obrazložitev:

I.

Tožeča stranka je vložila tožbo na podlagi pravic, ki so ji jih odstopili štirje potniki (v nadaljevanju: potniki).

Potniki so pri toženi stranki rezervirali lete iz Frankfurta na Majni v Doho (let QR 070) 18. julija 2018 z odhodom po voznem redu ob 10.55 po lokalnem času in prihodom po voznem redu ob 17.55 po lokalnem času, ter iz Dohe v Windhoek 20. julija 2018 (let QR 1373) z odhodom po voznem redu ob 2.00 po lokalnem času in prihodom po voznem redu ob 10.40.

Za obdobje postanka v Dohi od 18. julija 2018, od 17.55, do 20. julija 2018, do 2.00, (skupno 32 ur in 5 minut) so potniki rezervirali hotel v Dohi.

Polet iz Dohe v Windhoek s toženo stranko bi bil mogoč tudi 19. julija 2018 z odhodom ob 2.00.

Potniki so se 18. julija 2018 prijavili na let iz Frankfurta na Majni v Doho. Prtljago naj bi potniki v Dohi prevzeli in za nadaljnji let v Windhoek znova oddali.

Trenutno ni jasno, ali so potniki že prejeli vstopne kupone za nadaljnji let iz Dohe v Windhoek. Potniki se spominjajo, da so se na celoten let v Namibijo pred

odhodom iz Frankfurta na Majni prijavili na spletu. Tožena stranka trdi, da v Frankfurtu na Majni vstopni kuponi za nadaljnji let v Windhoek še niso bili izročeni; izročeni naj bi bili samo vstopni kuponi za let v Doho.

Let iz Frankfurta na Majni v Doho je bil opravljen točno in brez zamude. V Dohi so potniki prevzeli svojo prtljago in jo za nadaljnji let v Windhoek znova oddali. Let iz Dohi v Windhoek se je zakasnil za 5 ur in 52 minut. Potniki so v Windhoek namesto ob 10.40 prileteli šele ob 16.32.

Potniki so svoje pravice do odškodnine od tožene stranke odstopili tožeči strani. Tožeča stranka zahteva od tožene stranke plačilo 600 EUR za vsakega potnika (skupno 2400 EUR), ker je bil prihod v Windhoek prepozen za več kot 3 ure.

Amtsgericht (okrajno sodišče, Nemčija) je tožbo za plačilo 2400 EUR zavrnilo. Svojo odločitev je utemeljilo s tem, da sodišče, pri katerem je bila tožba vložena, ni pristojno za odločanje o zadevi, saj se zamuda nanaša na let iz Dohi v Windhoek in tožena stranka ni letalska družba Evropske skupnosti. Dejstvo, da se je prvi let začel v Frankfurtu na Majni, je brezpredmetno. Let je po mnenju Amtsgericht (okrajno sodišče, Nemčija) treba šteti kot dva ločena leta, saj ju je ločeval postanek, ki je trajal „približno 56 ur“, in ga zato ni mogoče šteti za vmesni postanek. Let iz Dohi v Windhoek ni bil vmesni let za zvezo [neposredni povezovalni let].

Zoper zavrnitev je tožeča stranka vložila pritožbo, o kateri mora kot pritožbeno sodišče odločiti predložitveno Landgericht Frankfurt am Main (deželno sodišče v Frankfurtu na Majni, Nemčija).

II.

Uspeh pritožbe je odvisen od tega, ali je treba let iz Dohi v Windhoek šteti za vmesni let za zvezo [neposredni povezovalni let] v smislu člena [2](h) Uredbe (ES) 261/2004 (v nadaljevanju: Uredba) leta iz Frankfurta na Majni v Doho.

Če je treba let iz Dohi v Windhoek šteti za vmesni let za zvezo [neposredni povezovalni let] leta iz Frankfurta na Majni v Doho, bi bila tožeča stranka na podlagi odstopljenih pravic potnikov upravičena do odškodnine v zahtevani višini. Kajti v tem primeru bi bil „končni namembni kraj“ namembni kraj zadnjega leta, torej Windhoek, ne pa Doha, ki je bila namembni kraj prvega leta.

Kot je Sodišče na podlagi predloga Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) presodilo v zadevi C-402/07 (sodba z dne 19. novembra 2009, [...] (ni prevedeno) Sturgeon/Condor) in kot je to s sodbo z dne 23. oktobra 2012 (C-581/10, Nelson/Lufthansa) potrdil veliki senat Sodišča, lahko pravico do odškodnine, določeno v členu 7 Uredbe, uveljavljajo ne le potniki odpovedanih letov, temveč tudi potniki, katerih let je imel zamudo, če zaradi zamude izgubijo tri ure ali več, ker prispejo v končni namembni kraj tri ure ali več po prvotno načrtovanem času prihoda letalskega prevoznika.

Zdi se, da gre v obravnavanem sporu za tak primer, saj so potniki končni namembni kraj letov dosegli šele s 5 ur in 52 minut zamude.

Kot je nadalje Sodišče presodilo v zadevi C-537/17 (sodba z dne 31. maja 2018, [...] (ni prevedeno)), je treba člen 3(1)(a) Uredbe razlagati tako, da se ta Uredba uporablja za prevoz potnikov, ki je opravljen na podlagi enotne rezervacije in med odhodom z letališča na ozemlju države članice in prihodom na letališče na ozemlju tretje države vsebuje načrtovani vmesni postanek z menjavo letala.

V obravnavanem primeru naj bi bili izpolnjeni tudi ti pogoji. Leta iz Frankfurt na Majni v Doho in iz Dohe v Windhoek sta bila namreč pri toženi stranki rezervirana skupaj in ju je tožena stranka v „E-Ticket-Receipt“ [...] (ni prevedeno) tudi potrdila kot eno enoto. Načrtovanje letenja je obsegalo potovanje v Namibijo z vmesnim postankom v Dohi, pri čemer so potniki čas vmesnega postanka želeli porabiti za to, da počakajo na prijatelje, ki bi prispeli pozneje, in si ogledajo mesto.

Dejstvo, da je bil nadaljnji let v Windhoek opravljan z drugim letalom kot prvi let, je v skladu z odločbo Sodišča z dne 31. maja 2018 ([...] (ni prevedeno), C-537/17 [...] (ni prevedeno)) nepomembno.

Poleg tega, kot je Sodišče razsodilo v zadevi CS in drugi/Ceske aeroline a.s. (sodba z dne 11. julija 2019, [...] (ni prevedeno) C-502/18), mora kljub dejstvu, da je pri letu za zvezo [letalskem prevozu], ki sta ga sestavljala dva leta, zamuda, zaradi katere je treba plačati odškodnino, nastala šele pri drugem letu, odškodnino plačati tudi dejanski letalski prevoznik, ki je opravil prvi let, kadar je bila rezervacija predmet enotne rezervacije. V skladu s to odločbo je dejstvo, da sta prvi in drugi let letalskega prevoza izvedla različna letalska prevoznika, brezpredmetno, saj mora odškodnino plačati tudi dejanski letalski prevoznik, ki je opravil prvi let.

Uporaba te odločbe Sodišča pomeni, da je tožena stranka zavezana k plačilu odškodnine, tudi če ne gre za letalskega prevoznika Skupnosti ter kraja odhoda in prihoda drugega leta nista na ozemlju Evropske skupnosti, saj je tožena stranka letalski prevoznik, ki mora plačati odškodnino, vsekakor zato, ker je bil kraj odhoda prvega leta Frankfurt na Majni (glej člen 3(1)(a) Uredbe).

Vendar pa je pri tem sporu posebnost to, da je postanek v kraju vmesnega postanka med prvim in drugim letom trajal približno 32 ur in da nadaljnji let ni bil prva možnost za letenje iz kraja vmesnega postanka v končni namembni kraj. Nasprotno, letalski prevoz bi bilo mogoče z nadaljnjim letom nadaljevati že 24 ur prej, saj je tožena stranka tudi 19. julija 2018 ob 2.00 nudila let iz Dohe v Windhoek, ki pa ga potniki niso izkoristili zgolj zato, ker so še želeli počakati na prijatelje in si ogledati mesto ter so zato tudi rezervirali prenočišče v Dohi. Vmesni leti za zvezo, ki je tudi bil dosegljiv, je bil let 19. julija 2018, ne pa let 20. julija 2018.

Zato se zastavlja vprašanje, ali v takšnem primeru še gre za „vmesne lete za zvezo“ [neposredni povezovalni leti] v smislu člena 2(h) Uredbe.

Ali je trajanje postanka na kraju vmesnega postanka in možnost zgodnejšega vmesnega leta za zvezo [neposrednega povezovalnega leta] odločilno merilo ali ne, iz odločb Sodišča v objavljeni obliki ni mogoče razbrati. Niti v sodbi z dne 31. maja 2018 niti v sodbi v zadevi Folkerts z dne 11. julija 2019 ([...] (ni prevedeno) C-11/11) trajanje postanka na kraju vmesnega postanka ni omenjeno. Vendar pa je zadeva Folkerts temeljila na dejanskem stanju, v katerem vmesnega leta za zvezo [neposrednega povezovalnega leta] ni bilo mogoče doseči, ker je imel prvi let zamudo približno dve uri in pol, na podlagi česar je mogoče sklepati, da načrtovano trajanje postanka na kraju vmesnega postanka tega trajanja ne sme presegati. Glede tega, ko gre za letalske prevoze, sestavljene iz več letov, Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) tudi uporablja formulacijo „prevoz oseb z dvema letoma brez pomembnega postanka na prestopnem letališču“ [...] (ni prevedeno).

Vendar pa iz sodb Sodišča ni mogoče razbrati z zadostno gotovostjo, da mora biti, kadar je do zamude prišlo šele pri drugem letu, za pravico do odškodnine poleg pogojev enotne rezervacije in načrtovanega vmesnega postanka izpolnjen tudi pogoj, da mora med prihodom na kraj vmesnega postanka in odhodom obstajati neposredna časovna povezava.

Ali mora obstajati, je navsezadnje odvisno od opredelitve pojma „vmesni leti za zvezo“ [neposredni povezovalni let] iz člena 2(h) Uredbe. V zvezi s tem senat meni, da opredelitev pojma govori v prid sklepu, da mora med prvim in drugim letom obstajati neposredna povezava. V členu 2(h) Uredbe za opredelitev končnega namembnega kraja ne zadošča samo povezava dveh letov, temveč je zahtevano, da so vmesni leti za zvezo „neposredni“. Zato se zdi verjetno, da mora biti nadaljnji let prva možnost za nadaljnji let v končni namembni kraj po prihodu v kraj vmesnega postanka. Če potniki izberejo poznejši let, ker želijo postanek izkoristiti za namen, ki ni prestop, (npr. za čakanje na prijatelje ali ogled mesta) neposredna povezava nič več ne obstaja in tudi ne gre za „vmesni let za zvezo“ [neposredni povezovalni let]. Posledica tega bi bilo, da je leta treba šteti za dva ločena leta in za končni namembni kraj v smislu člena 2(h) Uredbe šteti Doho. Drugi let iz Dohe v Windhoek torej ne bi bil let, ki v skladu s členom 3(1)(a) spada na področje uporabe Uredbe, saj se let ni začel na ozemlju države članice.

Vendar pa ni mogoče izključiti, da za uporabo Uredbe v skladu z njenim členom 3(1)(a) sploh ni pomembno, ali je drugi let enotno rezerviranih letov treba šteti za „vmesni let za zvezo“ [neposredni povezovalni let], ker lahko za uporabo Uredbe morda zadostuje že enotna rezervacija sestavljenih letov. Na to se nanaša drugo vprašanje predložitvenega sklepa.

Ker gre za razlago pojma Uredbe in ker v prejšnjih sodbah zahteva neposredne povezave in področje uporabe Uredbe nista jasno izražena, je v tej zadevi v skladu s členom 267 PDEU za odgovor treba prositi Sodišče.

[...] (ni prevedeno)

DELOVNI DOKUMENT