

Predmet C-434/20

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

16. rujna 2020.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landgericht Frankfurt am Main (Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

2. rujna 2020.

Tužitelj i žalitelj:

flightright GmbH

Tuženik i druga stranka u žalbenom postupku:

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A.S.

[omissis]

Rješenje

U sporu

flightright GmbH [omissis], Potsdam,

tužitelj i žalitelj

[omissis]

protiv

SunExpress Günes Ekspres Havacilik A. S. [omissis], Antalya,

tuženik i druga stranka u žalbenom postupku

[omissis] [orig. str. 2.]

24. građansko vijeće Landgerichta Frankfurt am Main (Zemaljski sud u Frankfurtu na Majni, Njemačka) [omissis]

odlučilo je 2. rujna 2020.:

Postupak se prekida.

U skladu s člankom 267. UFEU-a, Sudu Europske unije upućuju se sljedeća pitanja o tumačenju prava Unije:

- 1. Treba li članke 4. i 7. Uredbe Vijeća (EZ) br. 261/2004 od 11. veljače 2004. tumačiti na način da promjena rezervacije na drugi, raniji let, kojim putnik u svoje konačno odredište dolazi 10 sati i 1 minutu prije planiranog vremena dolaska prvotno rezerviranog leta, predstavlja slučaj uskraćenog ukrcaja koji daje pravo na odštetu?**
- 2. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje: mora li se putnik – kao što se to u načelu zahtijeva člankom 3. stavkom 2. odnosno člankom 2. točkom (j) Uredbe Vijeća (EZ) br. 261/2004 od 11. veljače 2004. – i u takvom slučaju prijaviti za let ili predočiti za ukrcaj u navedeno vrijeme odnosno ne kasnije od 45 minuta prije objavljenog vremena polaska prvotno rezerviranog leta kako bi bila primjenjiva Uredba Vijeća (EZ) br. 261/2004 od 11. veljače 2004. i bilo utemeljeno pravo na odštetu zbog uskraćenog ukrcaja, iako on zbog iskorištavanja novog, ranijeg zamjenskog leta faktički više nije bio moguć? [orig. str. 3.]**

Obrazloženje

Tužitelj zahtijeva pravo na odštetu zbog uskraćenog ukrcaja na temelju Uredbe br. 261/2004 (u daljnjem tekstu: Uredba).

Cedenti su kao dio paket-aranžmana imali rezervacije leta koji je trebao izvršiti tuženik od Frankfurta do Antalyje za 18. travnja 2019. (YQ141) s planiranim vremenom polaska u 18.40 sati i planiranim vremenom dolaska u 23.05 sati. Jedan dan prije polaska, 17. travnja 2019., organizator putovanja obavijestio ih je da su prebačeni na drugi, raniji let (XQ143) s planiranim polaskom u 9.02 sati i planiranim dolaskom u Antalyju u 13.04 sati. Cedenti su iskoristili taj let. Zamjenskim letom došli su na svoje konačno odredište u Antalyji 18. travnja 2019. već u 13.04 sati, tj. 10 sati i 1 minutu prije planiranog vremena dolaska prvotno rezerviranog leta.

Presudom od 28. studenoga 2019. Amtsgericht Frankfurt (Općinski sud u Frankfurtu, Njemačka) odbio je tužbu s obrazloženjem da nije došlo ni do otkazivanja leta u smislu članka 5. Uredbe ni do tzv. dužeg kašnjenja leta u dolasku. Nije došlo ni do uskraćivanja ukrcaja u smislu članka 4. Uredbe: s jedne strane, cedentima ukrcaj nije bio izričito uskraćen jer se oni – u suprotnosti s člankom 3. stavkom 2. i člankom 2. točkom (j) Uredbe – nisu predočili za prijavu na let ili za ukrcaj u navedeno vrijeme tj. ne kasnije od 45 minuta prije objavljenog vremena polaska prvotno rezerviranog leta. Osim toga, cedenti zbog promjene rezervacije nisu morali čekati, nego su na raspolaganju imali još

dodatnih pola dana na mjestu odmora. U skladu s duhom i svrhom Uredbe, pravo na odštetu nastaje samo zbog kašnjenja u dolasku, a ne ranijeg dolaska.

U žalbenom postupku tužitelj i dalje smatra da prebacivanje na drugi, raniji let treba smatrati uskraćivanjem ukrcaja. **[orig. str. 4.]**

Uspjeh žalbe u biti ovisi o tome predstavlja li promjena rezervacije protiv volje putnika, koja dovodi do ranijeg dolaska na konačno odredište u usporedbi s prvotno rezerviranim letom, uskraćivanje ukrcaja.

Sud EU-a još nije odlučivao o tom pitanju. Sud EU-a je, doduše, u presudi od 30. travnja 2020. (predmet C-191/19) odlučio da u slučaju jedinstvene rezervacije i nedobrovoljne promjene rezervacije prvog leta na kasniji let ne postoji pravo na odštetu ako se unatoč promjeni rezervacije prvog dijela leta uspije postići pravovremeno ukrcavanje na drugi dio leta, tako da putnik u svoje konačno odredište ipak dođe u „planirano vrijeme dolaska”, bez kašnjenja. Točno je da je promjena rezervacije jednog dijela leta povezana s određenim neugodnostima. Međutim, one se u smislu Uredbe ne smatraju „velikima” pa ne daju pravo na odštetu ako putnik u konačno odredište dođe „u planirano vrijeme dolaska”.

No, taj se slučaj ne može usporediti s ovime. U ovom slučaju, s jedne strane, nije riječ o jedinstvenoj rezervaciji sastavljenoj od više letova. Cedenti u ovom slučaju u konačno odredište nisu došli u „planirano vrijeme dolaska”, nego 10 sati i 1 minutu prije tog vremena.

Iz činjenice da je u slučaju otkazivanja o kojem je putnik obaviješten najmanje 7 dana prije planiranog vremena polaska pravo na odštetu u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c) podtočkom iii. Uredbe isključeno samo kad mu je ponuđeno preusmjerenje, čime mu je omogućeno da otputuje ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stigne u mjesto odredišta unutar dva sata od planiranog vremena dolaska moglo bi proizlaziti da i u slučaju promjene rezervacije pravo na odštetu postoji ako je ponuđeni zamjenski let raniji više od sat vremena od rezerviranog leta odnosno ako dolazi na odredište više od sat vremena ranije.

U prilog stajalištu da postoji uskraćivanje ukrcaja koje daje pravo na odštetu govori i to da raniji let doduše teoretski može dovesti do produljenja boravka na konačnom odredištu, ali da to putnik možda nužno ipak ne želi, primjerice, jer let nije dio godišnjeg odmora ili jer raniji dolazak znači potrebnu dodatnog troška prenoćivanja na odredištu ili jer je **[orig. str. 5.]** vrijeme dolaska u noći. Sve te neugodnosti mogle bi opravdavati pravo na odštetu.

U slučaju da takva promjena rezervacije na raniji let predstavlja uskraćivanje ukrcaja u smislu članka 4. Uredbe, postavlja se daljnje pitanje primjenjuje li se u tom slučaju Uredba, tj. mora li se, kako je to predviđeno člankom 3. stavkom 2. Uredbe, putnik prijaviti za let u navedeno vrijeme odnosno, kako se navodi u članku 2. točki (j) Uredbe, mora li se predočiti za ukrcaj.

Sud EU-a još nije jasno odlučio, a osobito ne u presudi od 30. travnja 2020. (predmet C-191/19), moraju li se ti zahtjevi bez iznimke ispuniti, tj. osobito nalaže li primjena Uredbe i u takvom slučaju da se putnik u navedeno vrijeme mora pojaviti na prijavi za ukrcavanje na prvotno rezervirani let ako se to, kao u ovom slučaju iskorištavanja ranijeg zamjenskog leta, faktički više ne može ostvariti. Odluka u predmetu C-191/19 temeljila se također na činjenici da je putniku rezervacija promijenjena na drugi let protivno njegovoj volji. Sud EU-a prigovorio je da iz prethodnog pitanja ne proizlazi da se tužitelj iz tog predmeta stvarno pojavio na ukrcaju unutar roka predviđenog člankom 3. stavkom 2. Uredbe. Iz toga bi se doduše moglo zaključiti da se prema mišljenju Suda EU-a putnik mora pojaviti na ukrcaju čak i u slučaju očekivanog uskraćivanja ukrcaja. Međutim, ne treba isključiti to da Sud EU-a drži do tog zahtjeva samo ako, za razliku od ovog slučaja, putnik odluči ne iskoristiti novi zamjenski let i umjesto toga i dalje ustraje na prijevozu s prvotno rezerviranim letom. Odluka Suda EU-a od 30. travnja 2020. (predmet C-191/19) ostavlja otvorenim pitanje mora li se putnik pojaviti na ukrcaju čak i ako, kao u ovom slučaju, iskoristi novi zamjenski let. **[orig. str. 6.]**

U slučaju takozvanog očekivanog uskraćivanja ukrcaja, tj. promjene rezervacije koja je priopćena nekoliko dana prije planiranog polaska, zahtjevi iz članka 3. stavka 2. i članka 2. točke (j) Uredbe možda nisu nužni. U skladu sa sudskom praksom Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) [*omissis*], Uredbu o pravima putnika u zračnom prometu treba teleološki tumačiti na način da se u slučaju takozvanog očekivanog uskraćivanja ukrcaja ne može zahtijevati od putnika da se svejedno pojavi na prijavi za let ili ukrcaju. S obzirom na visoku razinu zaštite kojoj teži Uredba o pravima putnika u zračnom prometu, ne bi bilo svrsishodno zahtijevati od putnika da se mora uputiti u zračnu luku i zahtijevati ukrcaj ako je već od početka poznato da će mu ukrcaj biti odbijen. To bi bio besmisleni formalizam. Osim toga, bilo bi protivno dobroj vjeri kad bi zračni prijevoznik mogao spriječiti ispunjenje pretpostavki za pravo na odštetu zbog uskraćivanja ukrcaja na način da putniku uskrati prijavu za let ili ukrcaj. Zbog toga je u slučajevima takozvanog očekivanog uskraćivanja ukrcaja moguće da pravo na odštetu ne ovisi o pojavljivanju putnika na ukrcaju.

[*omissis*]