

Anonimizirana verzija

Prijevod

C-20/21 – 1

Predmet C-20/21

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

13. siječnja 2021.

Sud koji je uputio zahtjev:

Landgericht Frankfurt am Main (Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

26. studenoga 2020.

Tužitelji:

JW

HD

XS

Tuženik:

LOT Polish Airlines

Landgericht Frankfurt am Main
2020.

[omissis]

[omissis]

[omissis] 26. studenoga

Rješenje

u [omissis]

1. JW, [omissis]

2. HD, [omissis]

3. XS, kojeg zastupaju JW i HD, Berlin,

tužitelji i žalitelji

[omissis]

protiv

LOT Polish Airlines [omissis],

tuženik i druga stranka u žalbenom postupku

[omissis] **[orig. str. 2.]**

[omissis]

24. građansko vijeće Landgerichta Frankfurt am Main (Zemaljski sud u Frankfurtu na Majni, Njemačka) [omissis] 26. studenoga 2020. odlučilo je:

I. U skladu s člankom 267. UFEU-a Sudu Europske unije upućuje se sljedeće prethodno pitanje o tumačenju prava Unije:

Treba li članak 7. točku 1. podtočku (b) Uredbe (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o [sudskoj] nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima tumačiti na način da u slučaju leta za koji je karakteristična potvrđena jedinstvena rezervacija za cjelokupno putovanje i koji je podijeljen na dva ili više dijelova, mjesto izvršenja u smislu te odredbe može biti i mjesto dolaska prvog dijela leta, kada prijevoz na tim dijelovima leta izvršavaju dva različita zračna prijevoznika i kada se tužba za odštetu na temelju Uredbe br. 261/2004 temelji na kašnjenju prvog dijela leta i usmjerena je protiv zračnog prijevoznika koji je zadužen za izvršenje tog prvog dijela leta?

II. Prekida se žalbeni postupak. **[orig. str. 3.]**

Obrazloženje

Tužitelji su zbog kašnjenja leta zahtijevali odštetu u skladu Uredbom (EZ) br. 261/2004.

Tužitelji su imali potvrđenu jedinstvenu rezervaciju za let s tuženikom 27. travnja 2019. iz Varšave za Frankfurt (broj leta LO 379) s izravnim povezanim letom s društvom Lufthansa AG iz Frankfurta za Male/Maldivi (broj leta LH 704). Let LO 379 trebao je prema planu poletjeti u 17 sati 5 minuta po lokalnom vremenu i sletjeti u Frankfurt u 19 sati po lokalnom vremenu. Odlazak se međutim odužio zbog čega je let LO 379 stigao u Frankfurt tek u 20 sati i 7 minuta po lokalnom vremenu te su tužitelji propustili svoj povezani let za Male, koji je poletio u 20 sati i 5 minuta po lokalnom vremenu. Na svoje krajnje odredište, Male, tužitelji su

stigli tek sa zakašnjenjem od više od četiri sata. Udaljenost između Varšave i Malea veća je od 3.500 kilometara.

Tužitelji su u prvostupanjskom postupku zahtijevali odštetu u iznosu od 600,00 eura te oslobođenje od plaćanja pre sudskih odvjetničkih troškova. Tuženik je osporavao mjesnu i međunarodnu nadležnost Amtsgerichta Frankfurt (Općinski sud u Frankfurtu, Njemačka).

Amtsgericht Frankfurt (Općinski sud u Frankfurtu) je presudom od 29. travnja 2020. odbacio tužbu kao nedopuštenu. U obrazloženju je naveo da ne postoji sudska nadležnost sudova u Frankfurtu jer se ni mjesto polaska ni mjesto odredišta ne nalaze na području suda u Frankfurtu. Takva sudska nadležnost ne bi proizlazila ni iz Uredbe br. 1215/2012. U slučaju prijevoza osoba u zračnom prometu mjestom gdje je izvršena glavna usluga treba smatrati mjesto ugovorno dogovorenog polaska i mjesto ugovorenog dolaska. Međutim, ni mjesto polaska ni mjesto dolaska ne nalaze se na području suda u Frankfurtu.

Tužitelji su u žalbi i dalje tvrdili da je tužba dopuštena. Mjesna nadležnost Amtsgerichta Frankfurt (Općinski sud u Frankfurtu) proizlazi iz članka 7. točke 1. podtočke (b) Uredbe (EU) br. 1215/2012. Okolnost da su Varšava i Male u predmetnom slučaju mjesta izvršenja ne bi isključivala to da postoje i druga mjesta izvršenja.

Uspjeh žalbe ovisi u bitnome o tome može li u slučaju leta za koji je karakteristična potvrđena jedinstvena rezervacija za cjelokupno putovanje i koji je podijeljen na dva ili više dijelova, mjesto izvršenja u smislu članka 7. točke 1. podtočke (b) Uredbe (EU) br. 1215/2012 također biti mjesto dolaska prvog dijela leta, **[orig. str. 4.]** kada prijevoz na tim dijelovima leta izvršavaju dva različita zračna prijevoznika i kada se tužba za odštetu na temelju Uredbe br. 261/2004 temelji na kašnjenju prvog dijela leta i usmjerena je protiv zračnog prijevoznika koji je zadužen za izvršenje tog prvog dijela leta.

Sud EU-a dosad nije odlučivao o tom pitanju.

Točno je da je Sud EU-a u svojoj odluci od 9. srpnja 2009. (broj predmeta C-204/08) odlučio da su jedina mjesta koja su izravno povezana s tim uslugama, pruženima izvršavanjem obveza koje su povezane s predmetom tog ugovora, mjesta polaska i odredišta zrakoplova, pri čemu pod pojmovima „mjesto polaska” i „mjesto odredišta” treba razumjeti mjesta koja su bila dogovorena u predmetnom ugovoru o prijevozu, koji je bio sklopljen s jednim zračnim prijevoznikom koji je stvarni prijevoznik. No, taj se slučaj ne može usporediti s ovime. U predmetnom slučaju – za razliku od situacije o kojoj je Sud EU-a odlučivao – nije riječ o izravnom letu, nego o jedinstvenoj rezervaciji za putovanje zrakoplovom koje se sastoji od dvaju dijelova leta, pri čemu je tuženik izveo samo prvi dio leta.

U presudi od 7. ožujka 2018. (brojevi predmeta C-274/16, C-447/16, C-448/16) Sud EU-a je odlučio da je u slučaju povezanog leta „mjesto izvršenja” u smislu članka 7. točke 1. podtočke (b) Uredbe (EU) br. 1215/2012 i mjesto odredišta

drugog leta, kad prijevoz na ta dva leta obavljaju dva različita zračna prijevoznika i tužba se temelji na smetnji koja je nastupila na prvom od navedenih letova koji je obavio zračni prijevoznik koji nije sugovaratelj predmetnih putnika. Razlog za to, prema toj presudi, je to što je mjesto dolaska drugog dijela leta putovanja jedno od mjesta glavnog pružanja usluga koje su predmet ugovora o zračnom prijevozu i to mjesto ima dovoljno usku poveznicu s činjeničnim elementima spora. Međutim, Sud EU-a time nije odgovorio na pitanje o kojem treba odlučiti u ovom sporu, o tome ima li mjesto dolaska prvog dijela leta također dovoljno usku poveznicu. Protiv takve pretpostavke govori činjenica da je za stranke najvažniji bio prijevoz do konačnog odredišta, da je presjedanje stoga bilo samo sredstvo za ispunjenje i okolnost da je Frankfurt mjesto presjedanja je naposljetku proizvoljna. Ovo vijeće smatra da ne postoji obveza postupanja po takvoj **[orig. str. 5.]** pretpostavci. S obzirom na to, ne može se isključiti da je daljnje mjesto izvršenja i mjesto dolaska prvog dijela leta, dakle Frankfurt.

Ni rješenje Suda EU-a od 13. veljače 2020. (broj predmeta C-606/19) ne daje odgovor na to pitanje. To je zato jer je Sud EU-a u tom rješenju smatrao da u slučaju leta za koji je karakteristična jedinstvena rezervacija za cjelokupno putovanje i koji je podijeljen na više dijelova, „mjesto izvršenja” u smislu te odredbe može biti mjesto polaska prvog dijela, kada prijevoz na tim dijelovima leta izvršavaju dva različita zračna prijevoznika i kada se tužba za odštetu na temelju Uredbe br. 261/2004 temelji na otkazivanju posljednjeg dijela leta i usmjerena je protiv zračnog prijevoznika koji je zadužen za izvršenje tog posljednjeg dijela leta. Međutim, iz te odluke ne proizlazi izričito vrijedi li to isto i za mjesto dolaska prvog dijela leta.

[omissis]