Zbornik sudske prakse

RJEŠENJE SUDA (deveto vijeće)

12. studenoga 2020.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Članak 99. Poslovnika Suda – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Opća pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku – Članak 5. stavak 1. točka (c) – Članak 7. stavak 1. – Pravo na naknadu štete – Duže kašnjenje u dolasku – Let rezerviran kod zračnog prijevoznika Zajednice koji se sastoji od dvaju letova različitih zračnih prijevoznika s polaskom iz treće zemlje i odredištem u državi članici – Duže kašnjenje do kojeg je došlo na prvom letu, koji je na temelju ugovora o letovima sa skupnom oznakom izveo prijevoznik iz treće zemlje – Tužba za naknadu štete protiv prijevoznika Zajednice”

U predmetu C-367/20,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Amtsgericht Hamburg (Općinski sud u Hamburgu, Njemačka), odlukom od 4. kolovoza 2020., koju je Sud zaprimio 6. kolovoza 2020., u postupku

SP

protiv

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

SUD (deveto vijeće),

u sastavu: D. Šváby (izvjestitelj), u svojstvu predsjednika vijeća, S. Rodin i K. Jürimäe, suci,

nezavisni odvjetnik: P. Pikamäe,

tajnik: A. Calot Escobar,

odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči obrazloženim rješenjem, u skladu s člankom 99. Poslovnika Suda,

donosi sljedeće

Rješenje

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 3. stavka 5., članka 5. stavka 1. točaka (b) i (c) kao i članka 7. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i

* Jezik postupka: njemački

otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.).

2 Zahtjev je upućen u okviru spora između putnika SP i zračnog prijevoznika KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (u daljnjem tekstu: KLM) povodom odbijanja potonjeg da tom putniku čiji je povezani let duže kasnio u dolasku isplati naknadu štete.

Pravni okvir

3 Uvodna izjava 1. Uredbe br. 261/2004 glasi:

„Aktivnost Zajednice u području zračnog prijevoza usmjerena je, pored ostalih stvari, na osiguravanje visoke razine zaštite putnika. Uz to, u potpunosti bi trebalo voditi računa o obvezama zaštite potrošača općenito.”

4 Članak 2. točka (b) i (c) te uredbe propisuju:

„Za potrebe ove Uredbe:

[…]

(b) ‚stvarni zračni prijevoznik’ znači zračni prijevoznik koji izvodi ili namjerava izvesti let ugovoren s putnicima ili u ime neke druge osobe, pravne ili fizičke, koja ima ugovor s tim putnikom;

(c) ‚prijevoznik Zajednice’ znači svaki zračni prijevoznik s važećom operativnom licencijom koju je izdala država članica u skladu s odredbama Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika [(SL 1992., L 240, str. 1.)]”.

5 Članak 3. te uredbe, naslovljen „Područje primjene”, u stavcima 1. i 5. predviđa:

„1. Ova se Uredba primjenjuje na:

[…]

(b) putnike koji putuju iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku smještenu na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje, osim ako isti nisu dobili pogodnosti ili naknadu štete i nije im pružena pomoć u toj trećoj zemlji, ako je zračni prijevoznik koji pruža uslugu dotičnog leta prijevoznik Zajednice.

[…]

5. Ova se Uredba primjenjuje na bilo kojeg zračnog prijevoznika koji osigurava prijevoz putnika obuhvaćenog stavcima 1. i 2. U slučajevima kada [stvarni] zračni prijevoznik koji nema ugovor s putnikom obavlja obveze propisane ovom Uredbom, smatrat će se kao da to radi u ime osobe koja ima ugovor s putnikom.”

6 Članak 5. stavak 1. točka (c) spomenute uredbe određuje:

„U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

[…]

(c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim ako:
   i. su obaviješteni o otkazivanju leta najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja; ili
   ii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od dva tjedna do sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje koje im omogućuje da otputuju ne više od dva sata prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da stignu u mjesto konačnog odredišta unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska; ili
   iii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje, čime im je omogućeno da otputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu u mjesto konačnog odredišta unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.”

7 Članak 7. stavak 1. Uredbe br. 261/2004 glasi kako slijedi:

„Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu od:

[…]

(c) 600 EUR za sve letove koji ne spadaju pod točke (a) ili (b).

[…]”

8 Članak 13. te uredbe glasi:

„U slučajevima gdje stvarni zračni prijevoznik plaća odštetu ili izvršava druge obveze koje proizlaze iz ove Uredbe, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao njegovo pravo da zatraži odštetu od bilo koje osobe, uključujući treću stranu u skladu s primjenjivim [nacionalnim] pravom. Posebno se ovom Uredbom, ni na koji način, ne ograničava pravo stvarnog zračnog prijevoznika da traži nadoknadu od *tour* operatora ili od druge osobe s kojom zračni prijevoznik ima ugovor. Sukladno tome, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao prava *tour* operatora ili treće osobe, ako ta treća osoba nije putnik, a s kojom zračni prijevoznik ima ugovor, da potražuje nadoknadu ili odštetu od zračnog prijevoznika u skladu s relevantnim primjenljivim propisima.”

Glavni postupak i prethodno pitanje

9 Osoba SP izvršila je rezervaciju, koja je potvrđena, za let predviđen 8. lipnja 2019. koji je povezivao New York (Sjedinjene Američke Države) i Hamburg (Njemačka) preko Amsterdama (Nizozemska).

10 U okviru tog povezanog leta koji je bio predmet jedinstvene rezervacije napravljene kod KLM-a, „prijevoznika Zajednice”, u smislu članka 2. točke (c) Uredbe br. 261/2004, let između New Yorka i Amsterdama, koji je obavilo društvo Delta Airlines, prijevoznik sa sjedištem u trećoj zemlji, u okviru ugovora o letovima sa zajedničkom oznakom, kasnio je u dolasku tako da povezani let od Amsterdama do Hamburga nije mogao biti izveden za dotične putnike, što je dovelo do kašnjenja osobe SP na konačno odredište više od tri sata.

11 Budući da joj je KLM odbio isplatiti naknadu štete iz članka 7. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004, osoba SP pokrenula je postupak pred sudom koji je uputio zahtjev, Amtsgerichtom Hamburg (Općinski sud u Hamburgu, Njemačka).

12 Sumnjajući u primjenjivost Uredbe br. 261/2004 na predmetni let unatoč tumačenju koje je Sud dao u presudi od 11. srpnja 2019., České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), Amtsgericht Hamburg (Općinski sud u Hamburgu) odlučio je prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Treba li članak 5. stavak 1. točku (c) i članak 7. stavak 1. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim člankom 3. stavkom 5., tumačiti na način da kod povezanog leta – koji se sastoji od dvaju letova i koji je predmet jedinstvene rezervacije, s polazištem iz zračne luke smještene izvan državnog područja bilo koje države članice (u trećoj zemlji) i s odredištem u zračnoj luci smještenoj na državnom području jedne države članice uz zaustavljanje u zračnoj luci druge [države članice] – putnik koji je pretrpio kašnjenje na svoje konačno odredište u trajanju od tri sata ili više do kojeg je došlo na prvom letu, koji je na temelju ugovora o letovima sa skupnom oznakom izveo prijevoznik sa sjedištem u trećoj zemlji, može podnijeti tužbu za naknadu štete na temelju te uredbe protiv zračnog prijevoznika Zajednice kod kojeg je ukupni let rezerviran, a koji je izveo samo drugi let?”

O prethodnom pitanju

13 Na temelju članka 99. Poslovnika Suda, Sud može, u svakom trenutku, na prijedlog suca izvjestitelja te nakon što sasluša nezavisnog odvjetnika, odlučiti obrazloženim rješenjem, posebno kad odgovor na pitanje postavljeno u prethodnom postupku ne ostavlja mjesta nikakvoj razumnoj sumnji.

14 Budući da je to tako u ovom predmetu, valja primijeniti tu odredbu.

15 Svojim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 1. točku (c) i članak 7. stavak 1. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim člankom 3. stavkom 1. točkom (b) i stavkom 5. te uredbe, tumačiti na način da u okviru povezanog leta – koji se sastoji od dvaju letova i koji je predmet jedinstvene rezervacije, s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području treće zemlje te s odredištem u zračnoj luci smještenoj u državi članici sa zaustavljanjem u zračnoj luci u drugoj državi članici – putnik koji je pretrpio kašnjenje na svoje konačno odredište u trajanju od tri sata ili više, do kojeg je došlo tijekom prvog leta koji je u okviru ugovora o letovima sa skupnom oznakom izvršio prijevoznik sa sjedištem u trećoj zemlji, može pokrenuti postupak za naknadu štete na temelju te uredbe protiv prijevoznika Zajednice koji je izveo drugi let.

16 Za odgovor na to pitanje potrebno je, kao prvo, utvrditi primjenjuje li se Uredba br. 261/2004 na takav let.

17 U tom pogledu Uredba br. 261/2004, u skladu sa svojim člankom 3. stavkom 1. točkom (b), primjenjuje se, među ostalim, na putnike koji putuju iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku smještenu na državnom području države članice na koju se UFEU primjenjuje, osim ako isti nisu dobili pogodnosti ili naknadu štete i nije im pružena pomoć u toj trećoj zemlji, ako je stvarni zračni prijevoznik koji pruža uslugu dotičnog leta prijevoznik Zajednice.

18 Iz tog proizlazi da primjena Uredbe br. 261/2004 na situaciju poput one iz te odredbe pretpostavlja ispunjenje triju pretpostavki odnosno, kao prvo, da je riječ o letu iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku smještenu na području države članice, kao drugo, da taj let obavlja stvarni zračni prijevoznik Zajednice, odnosno, u skladu s člankom 2. točkom (c) te uredbe, prijevoznik koji ima važeću operativnu licenciju koju je izdala država članica, i, kao treće, da dotični putnik nije dobio pogodnosti u trećoj zemlji polazišta ili naknadu štete i pomoć (vidjeti u tom smislu presudu od 11. lipnja 2020., Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, t. 33.).

19 Što se tiče prvog od tih uvjeta, Sud je imao priliku pojasniti da izravno povezani let koji se sastoji od dvaju ili više letova koji su realizirani na temelju jedinstvene rezervacije čini cjelinu za potrebe prava putnika na naknadu štete predviđenog Uredbom br. 261/2004, što podrazumijeva da se primjenjivost te uredbe ocjenjuje u odnosu na početno polazište i njegovo konačno odredište (presuda od 11. srpnja 2019., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, t. 16. i navedena sudska praksa).

20 Stoga valja smatrati da je povezani let poput onog o kojem je riječ u glavnom postupku, za koji je sud koji je uputio zahtjev utvrdio da je bio predmet jedinstvene rezervacije i da je izvršen s polazištem iz New Yorka u Hamburg kao konačno odredište, izvršen s polazištem iz zračne luke treće zemlje na odredište zračne luke države članice.

21 Što se tiče drugog uvjeta iz točke 18. ovog rješenja, Sud je presudio da kvalifikacija „stvarnog zračnog prijevoznika" u smislu članka 2. točke (b) Uredbe br. 261/2004 pretpostavlja, s jedne strane, izvođenje predmetnog leta i, s druge strane, postojanje ugovora sklopljenog s putnikom (presuda od 11. srpnja 2019., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, t. 23. i navedena sudska praksa).

22 U tim je okolnostima osobito smatrao da je tom kvalifikacijom obuhvaćen zračni prijevoznik koji, poput KLM-a iz predmeta u glavnom postupku, obavlja jedan od letova povezanog leta u okviru ugovora o prijevozu koji je taj prijevoznik sklopio s predmetnim putnikom (vidjeti u tom smislu presudu od 11. srpnja 2019., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, t. 24. i 25.).

23 Prema tome, povezani let za koji je jedan od letova izvršio prijevoznik poput KLM-a za kojeg je dokazano da posjeduje važeću operativnu licenciju koju je izdala država članica treba smatrati letom koji izvršava stvarni zračni prijevoznik Zajednice u smislu članka 3. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 261/2004, bez obzira na činjenicu da je taj povezani let također dijelom izvršio prijevoznik izvan Zajednice.

24 Što se tiče trećeg uvjeta iz točke 18. ovog rješenja, iz zahtjeva za prethodnu odluku uopće ne proizlazi da je putnik o kojem je riječ u Sjedinjenim Američkim Državama dobio pogodnosti ili naknadu štete i pomoć.

25 Stoga, osim ako je dotični putnik u Sjedinjenim Američkim Državama dobio pogodnosti ili naknadu štete i pomoć, što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri, povezani let s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području treće zemlje do odredišta zračne luke smještene na državnom području države članice i koji djelomično izvršava stvarni zračni prijevoznik Zajednice u smislu članka 3. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 261/2004, u ovom slučaju KLM, ulazi u područje primjene te uredbe.

26 Stoga je, kao drugo, važno utvrditi može li putnik takvog povezanog leta koji je predmet jedinstvene rezervacije i koji je do konačnog odredišta stigao sa zakašnjenjem od tri sata ili više pokrenuti postupak za naknadu štete predviđen člankom 5. stavkom 1. točkom (c) i člankom 7. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004 protiv bilo kojeg zračnog prijevoznika koji je izveo taj let, uključujući i protiv stvarnog zračnog prijevoznika s kojim je taj putnik sklopio ugovor o prijevozu, ali čiji let nije uzrok tog kašnjenja.

27 U tom pogledu valjda podsjetiti da se putnike na letovima koji su kasnili mora smatrati nositeljima prava na naknadu štete iz članka 5. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004, u vezi s člankom 7. stavkom 1. te uredbe, u slučaju u kojem po dolasku na svoje konačno odredište izgube tri sata ili više (presuda od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 61.; vidjeti također u tom smislu presudu od 23. listopada 2012., Nelson i dr., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 37.).

28 Što se tiče osobe odgovorne za plaćanje naknade štete u slučaju dužeg kašnjenja u dolasku povezanog leta, poput onog o kojem je riječ u glavnom postupku, Sud je pojasnio da je svaki stvarni zračni prijevoznik koji sudjeluje u izvedbi najmanje jednog leta tog povezanog leta dužan platiti naknadu štete, neovisno o tome je li let koji je izveo uzrokovao duže kašnjenje putnika u dolasku na konačno odredište (vidjeti u tom smislu presudu od 11. srpnja 2019., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, t. 20. do 26.).

29 U tom pogledu Sud je najprije istaknuo da povezane letove koji se sastoje od dvaju ili više letova te koji su realizirani na temelju jedinstvene rezervacije valja razumjeti kao cjelinu, kako je to navedeno u točki 19. ovog rješenja, što podrazumijeva to da se u slučaju takvih letova stvarni zračni prijevoznik koji je izveo drugi let ne može opravdavati neprikladnom izvedbom ranijeg leta koji je izvršio drugi zračni prijevoznik (vidjeti u tom smislu presudu od 11. srpnja 2019., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, t. 27.).

30 Sud je nadalje podsjetio da druga rečenica članka 3. stavka 5. Uredbe br. 261/2004 navodi da će se, kada stvarni zračni prijevoznik koji nije sklopio ugovor s dotičnim putnikom ispunjava obveze propisane tom uredbom, smatrati kao da to radi u ime osobe koja ima ugovor s tim putnikom. Tako u situaciji u kojoj je u slučaju povezanog leta koji se sastoji od dvaju ili više letova realiziranih na temelju jedinstvene rezervacije prvi let na temelju ugovora o letovima sa skupnom oznakom izveo stvarni zračni prijevoznik različit od stvarnog zračnog prijevoznika koji je sklopio ugovor o prijevozu s tim putnikom i koji je izveo drugi let, potonji prijevoznik i dalje je u ugovornom odnosu s istim putnikom, čak i u okviru izvođenja prvog leta (vidjeti u tom smislu presudu od 11. srpnja 2019., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, t. 28. i 29.).

31 Sud je osim toga naveo da je to rješenje opravdano ciljem osiguravanja visoke razine zaštite putnika, navedenom u uvodnoj izjavi 1. Uredbe br. 261/2004, kako bi se osiguralo da prevezenim putnicima stvarni zračni prijevoznik koji je s njima sklopio ugovor o prijevozu naknadi štetu, a da pritom nisu uzeti u obzir dogovori koje je taj prijevoznik poduzeo u pogledu ispunjenja drugih letova od kojih se povezani let koji je prodavao sastojao (vidjeti u tom smislu presudu od 11. srpnja 2019., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, t. 30.).

32 Naposljetku, Sud je podsjetio da, u skladu s člankom 13. Uredbe br. 261/2004, ispunjenje obveza stvarnog zračnog prijevoznika na temelju te uredbe ne dovodi u pitanje njegovo pravo da u skladu s primjenjivim nacionalnim propisima zahtijeva naknadu štete od bilo koje osobe koja je uzrokovala njegovo neispunjenje obveza, uključujući i treće osobe, što, kad je riječ o povezanom letu koji je predmet jedinstvene rezervacije, izvršenom u okviru ugovora o letovima sa skupnom oznakom, stvarnom zračnom prijevozniku – koji je morao platiti naknadu štete predviđenu Uredbom br. 261/2004 zbog dužeg kašnjenja leta koji nije izveo on sam – omogućava da zatraži naknadu štete od stvarnog zračnog prijevoznika koji snosi odgovornost za to kašnjenje, kako bi naknadio taj financijski teret (presuda od 11. srpnja 2019., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, t. 31. i 32.).

33 Uzimajući u obzir prethodno navedeno, na postavljeno pitanje valja odgovoriti tako da članak 5. stavak 1. točku (c) i članak 7. stavak 1. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim člankom 3. stavkom 1. točkom (b) i njegovim stavkom 5., treba tumačiti na način da u okviru povezanog leta – koji se sastoji od dvaju letova i koji je predmet jedinstvene rezervacije, s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području treće zemlje te s odredištem u zračnoj luci smještenoj u državi članici sa zaustavljanjem u zračnoj luci u drugoj državi članici – putnik koji je pretrpio kašnjenje na svoje konačno odredište od tri sata ili više, do kojeg je došlo tijekom prvog leta koji je u okviru ugovora o letovima sa skupnom oznakom izvršio prijevoznik sa sjedištem u trećoj zemlji, može pokrenuti postupak za naknadu štete na temelju te uredbe protiv prijevoznika Zajednice koji je izveo drugi let.

Troškovi

34 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka.

Slijedom navedenog, Sud (deveto vijeće) rješava:

Članak 5. stavak 1. točku (c) i članak 7. stavak 1. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91, u vezi s njezinim člankom 3. stavkom 1. točkom (b) i njegovim stavkom 5., treba tumačiti na način da u okviru povezanog leta – koji se sastoji od dvaju letova i koji je predmet jedinstvene rezervacije, s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području treće zemlje te s odredištem u zračnoj luci smještenoj u državi članici sa zaustavljanjem u zračnoj luci u drugoj državi članici – putnik koji je pretrpio kašnjenje na svoje konačno odredište u trajanju od tri sata ili više, do kojeg je došlo tijekom prvog leta koji je u okviru ugovora o letovima sa skupnom oznakom izvršio prijevoznik sa sjedištem u trećoj zemlji, može pokrenuti postupak za naknadu štete na temelju te uredbe protiv prijevoznika Zajednice koji je izveo drugi let.

Potpisi