

# Anonimizirana verzija

Prijevod

C-252/20 – 1

**Predmet C-252/20**

**Zahtjev za prethodnu odluku**

**Datum podnošenja:**

10. lipnja 2020.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Amtsgericht Hamburg (Njemačka)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

25. svibnja 2020.

**Tužiteljica:**

CY

**Tuženik:**

Eurowings GmbH

---

Ovjereni prijepis

**Amtsgericht Hamburg (Općinski sud u Hamburgu, Njemačka)**

[omissis]

**Rješenje**

U sporu

CY, [omissis] Witzhave

**- tužiteljica -**

[omissis]

protiv

**Eurowings GmbH**, [omissis] Düsseldorf

- tuženik -

[omissis]

Amtsgericht Hamburg (Općinski sud u Hamburgu) riješio je – [omissis]

Postupak se prekida.

U skladu s člankom 267. UFEU-a, Sudu Europske unije upućuju se sljedeća prethodna pitanja o tumačenju Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91:

1. Postoji li pravo na odštetu u skladu s člankom 7. Uredbe i ako putnik ne stigne na izravno povezani let zbog relativno manjeg kašnjenja u dolasku, što ima za posljedicu kašnjenje od tri sata ili više na konačno odredište, a oba su leta izveli različiti zračni prijevoznici, pri čemu rezervacija nije izvršena putem zračnog prijevoznika koji je izveo prvi dio dionice puta i prema kojem se u glavnom postupku postavlja zahtjev za isplatu odštete? [orig. str. 2.]

2. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje:

Je li „stvarni zračni prijevoznik” u smislu članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 7. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 261/2004 zračni prijevoznik koji stvarno izvodi zakašnjeli let na prvom dijelu dionice puta ili je „stvarni zračni prijevoznik” u smislu članka 5. stavka 1. točke (c), članka 7. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 261/2004 onaj zračni prijevoznik koji na drugom dijelu dionice puta izvodi let na vrijeme, a preko kojeg su rezervirana oba leta?

3. U slučaju da se oba zračna prijevoznika trebaju smatrati „stvarnim zračnim prijevoznikom” u smislu članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 7. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 261/2004:

Ima li putnik tada pravo odabrati od kojeg će od ta dva zračna prijevoznika tražiti isplatu odštete?

Obrazloženje:

#### **A. Prikaz činjeničnog stanja**

1. Tužiteljica od tuženika zahtjeva isplatu odštete u iznosu od 400,00 eura u skladu s Uredbom (EZ) br. 261/2004.
2. Tužiteljica je putovanje zrakoplovom od Hamburga preko Züricha do Kaira za 23.10.2016. rezervirala preko putničke agencije. Potvrdu o rezervaciji izdao je

prijevoznik Swiss International Air Lines AG. Prema potvrdi o rezervaciji, prijevoz se trebao izvesti na sljedeći način: od Hamburga do Züricha letom LX 4413 (planirani odlazak 23.10.2016. u 07:00 sati i planirani dolazak 23.10.2016. u 08:25 sati) te od Züricha do Kaira letom LX 236 (planirani odlazak dana 23.10.2016. u 09:05 sati i planirani dolazak dana 23.10.2016. u 14:05 sati).

3. Let od Hamburga do Züricha tuženik je ponudio kao let sa skupnom oznakom od strane Swissa broj LX 4413 i broj EW 4762 od strane tuženika. Na temelju ugovora o letovima sa skupnom oznakom s prijevoznikom Swiss, tuženik je let od Hamburga do Züricha (LX 4413) broj EW 4762 izveo sa svojim zrakoplovom i svojim osobljem.
4. Let od Hamburga do Züricha tuženik je izveo sa zakašnjenjem te je u Zürich sletio tek u 08:46 sati. Tužiteljica je potom propustila svoj povezani let za Kairo koji je izveo Swiss [**orig. str. 3.**] jer je za presjedanje na raspolaganju imala još samo 19 minuta. Minimalno vrijeme potrebno za presjedanje između dva povezana leta za taj je povezani let iznosilo 30 minuta. Tužiteljica je zatim premještena na kasniji let za Kairo preko Milana te je u Kairo sletjela sa zakašnjenjem dužim od pet sati.
5. Tužiteljica smatra da je tuženik u okviru leta sa skupnom oznakom bio stvarni zračni prijevoznik tog zakašnjelog leta od Hamburga do Züricha te da je već stoga obvezan isplatiti odštetu. Tuženik je u rezervacijskom sustavu Amadeus ponudio let EW 4762 koji je izveo i u tom je sustavu konkretno stavio na raspolaganje svoje letove za povezivanje različitih segmenata leta.
6. Prema tuženikovu mišljenju, pravo na odštetu u slučaju propuštenog povezanog leta zbog manjeg kašnjenja prvog leta zahtijeva da je i priključni let i povezani let izveo isti zračni prijevoznik. Stoga on smatra da idući let s drugim zračnim prijevoznikom ne spada u područje rizika zračnog prijevoznika koji izveo prvi let.

## **B. Razlozi upućivanje zahtjeva za prethodnu odluku Sudu Europske unije**

7. Za odluku u ovom predmetu potreban je odgovor Suda Europske unije na prethodna pitanja.

### **I. Prvo prethodno pitanje**

8. Tužiteljica bi mogla imati pravo na odštetu u skladu s člankom 7. stavkom 1. c) Uredbe (EZ) br. 261/2004.
9. U skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda Europske unije, zakašnjenje u smislu članka 7. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 261/2004 izjednačeno je s otkazom leta što ima za posljedicu da se i za takva zakašnjenja može tražiti odšteta u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c) u vezi s člankom 7. stavkom 1. Uredbe (EZ) br. 261/2004 ako zakašnjenje u konačnom određištju iznosi tri sata ili više (vidjeti [*omissis*] presudu od 19.11.2009., [*omissis*] C-402/07 Sturgeon, [*omissis*])

EU:C:2009:716 – t. 41. i sljedeće; [omissis] presudu od 23.10.2012., [omissis] C-581/10 Nelson, [omissis] EU:C:2012:657 – t. 28. i sljedeće.). To vrijedi i ako relativno manje kašnjenje **[orig. str. 4.]** zbog propuštanja povezanog leta dovede do većeg kašnjenja u konačnom odredištu (vidjeti [omissis] presudu od 26.02.2013., [omissis] C-11/11 Folkerts, [omissis] EU:C:2013:106 – t. 25. i sljedeće). Međutim, odluka u predmetu Folkerts temeljila se na situaciji da je i priključni i povezani let izveo isti zračni prijevoznik (vidjeti [omissis] presudu od 26.02.2013., [omissis] C-11/11 Folkerts, [omissis] EU:C:2013:106 – t. 18.).

10. Sud Europske unije do sada još nije odlučio vrijedi li to i ako, kao u ovom slučaju, priključni let i povezani let nije izveo isti zračni prijevoznik.
11. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud, Njemačka) u sličnom je slučaju prekinuo postupak i u svrhu tumačenja Uredbe (EZ) br. 261/2004 Sudu uputio prethodno pitanje koje u bitnome glasi kao i prvo prethodno pitanje u ovom predmetu [omissis]. Sud o tom prethodnom pitanju nije donio odluku jer je Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) povukao zahtjev za prethodnu odluku nakon što je prihvaćen tužbeni zahtjev u glavnom postupku.
12. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) [omissis] naveo je sljedeće:
13. „d) Iz smisla i svrhe članka 7. Uredbe br. 261/2004 moglo bi proizlaziti da pravo na odštetu postoji samo ako je zračni prijevoznik koji je prouzročio kašnjenje u dolasku na konačno odredište odobrio kombinaciju uzastopnih letova tako da je izdao ili odobrio potvrdu rezervacije. To pitanje nije konačno pojašnjeno u sudskoj praksi Suda Europske unije.
14. aa) Iz sudske prakse Suda proizlazi da pravo na odštetu može u svakom slučaju postojati ako se rezervira više uzastopnih letova kod zračnog prijevoznika od kojeg se može tražiti isplata odštete.
15. U odlukama u kojima je pravo na odštetu proizašlo iz kašnjenja u dolasku na konačno odredište izravno povezanog leta, uzastopni su se letovi rezervirali kod zračnog prijevoznika od kojeg se u glavnom postupku tražila isplata odštete ([omissis] [C-11/11] t. 18. – Folkerts [omissis]; Rješenje od 4. listopada 2012. **[orig. str. 5.]** – C-321/11, [omissis] točke 10., 34. – Rodriguez Cachafeiro i dr.). Ostale odluke Suda u kojima je bio važan pojam leta u smislu Uredbe, također se odnose na slučajeve u kojima je putnik rezervirao sve relevantne letove kod zračnog prijevoznika od kojeg je poslije tražio isplatu odštete (vidjeti [omissis] [C-173/07] t. 13. – Emirates Airlines; [omissis] [C-402/07] t. 11. – Sturgeon i dr.; [omissis] [C-581/10] t. 15. – Nelson i dr.)
16. bb) To nije slučaj u ovom predmetu.
17. U skladu s utvrđenjima žalbenog suda, dva su predmetna leta izveli različiti zračni prijevoznici. Rezervacija nije izvršena kod tih prijevoznika, nego kod tour operatora. Potonji je [omissis] izdao potvrdu rezervacije. Zbog nedostatka

odgovarajućih utvrđenja, ne može se poći od toga da je tuženik sam izdao ili odobrio kartu za oba leta.

18. cc) U pogledu te situacije, iz Uredbe i navedene sudske prakse Suda ne može se s dostatnom sigurnošću izvesti zaključak.
19. Uredba o pravima putnika je, u skladu sa svojim člankom 3. stavkom 2. točkom (a), primjenjiva samo ako putnik ima potvrđenu rezervaciju za određeni let. Time se u skladu s člankom 2. točkom (g) Uredbe o pravima putnika pretpostavlja da su rezervaciju prihvatili i potvrdili zračni prijevoznik ili tour operator. To može biti u obliku karte u smislu članka 2. točke (f) Uredbe o pravima putnika, koju je izdao ili odobrio zračni prijevoznik ili njegov ovlaštenu agent, ili u obliku drugog dokumenta.
20. Iz te odredbe nedvojbeno proizlazi da putnik može imati pravo na odštetu od stvarnog zračnog prijevoznika čak i ako on nije sudjelovao u pojedinačnoj rezervaciji ili njezinom potvrđivanju, ali je dopustio posredniku ili tour operatoru da prihvaća i potvrđuje takve rezervacije. Zračnom se prijevozniku mora u tim slučajevima moći pripisati odgovornost za potvrdu rezervacije koju je izdao posrednik ili tour operator. **[orig. str. 6.]**
21. Međutim, iz ovoga se ne može nedvojbeno zaključiti da se zračnom prijevozniku može pripisati odgovornost za potvrdu rezervacije koju je izdao posrednik ili tour operator ako se ona odnosi na drugi let koji izvodi drugi zračni prijevoznik. U pogledu takvog leta, posrednik ili tour operator stupaju na mjesto zračnog prijevoznika koji izvodi taj let. Sa stajališta dotičnih zračnih prijevoznika situacija je stoga slična kao kad putnik sam napravi više odvojenih rezervacija kod različitih zračnih prijevoznika za uzastopne letove. U pogledu potonje situacije, Komisija u svojim Smjernicama za tumačenje Uredbe u svakom slučaju pretpostavlja da ne postoji pravo na odštetu (Smjernice Komisije od 10. lipnja 2016., C(2016) 3502 *final*, str. 18., 4 d A ii).
22. dd) Prema mišljenju ovog vijeća, ipak postoje određene okolnosti koje govore u prilog prihvaćanju zahtjeva za odštetu također i kada je potvrdu rezervacije za uzastopne letove izdao tour operator.
23. (1) Uredba za različite vrste potvrda rezervacija načelno predviđa iste pravne učinke. Osim toga, u uvodnoj izjavi 5. se ističe da bi zaštita trebala obuhvaćati i putnike u okviru paket putovanja. Nadalje, obveza plaćanja odštete za letove, koje je isplanirao tour operator, bila bi u skladu s ciljem utvrđenim u uvodnim izjavama 1. do 4. koji se odnosi na osiguravanje visoke razine zaštite putnika i na to da bi se trebalo voditi računa o obvezama zaštite potrošača te u skladu s načelom koje je Sud utvrdio na temelju tog cilja, a koje se odnosi na to da odredbe Uredbe, na temelju kojih se putnicima priznaju prava, treba široko tumačiti (vidjeti u tom pogledu presudu Suda *[omissis]* [C-402/7] t. 45 – Sturgeon i dr.), dok pojmove u odredbi kojom se odstupa od načela ili, konkretnije, od odredbi Zajednice o zaštiti potrošača načelno treba tumačiti usko (vidjeti u tom pogledu

[*omissis*] presudu od 22. prosinca 2008., C-549/09, [*omissis*] [EU:C:2008:771] t. 17.– Wallentin-Hermann).

24. (2) Prema mišljenju ovog vijeća, priznanje prava na odštetu također je u skladu s prethodno istaknutim stajalištem Suda o odgovornosti za obveze izvršenja preuzete potvrdom rezervacije.
25. U slučaju u kojem zračni prijevoznik kod kojeg su rezervirana dva uzastopna leta [**orig. str. 7.**] odbije prijevoz na drugom letu pod pretpostavkom da putnik više ne može stići na taj let zbog kašnjenja prvog leta, Sud je priznao pravo na odštetu. U tom je pogledu smatrao odlučujućim da se pravom na odštetu trebaju nadoknaditi neugodnosti koje nastaju zbog nepovratnog vremenskog gubitka od tri sata ili više te da stvarni zračni prijevoznik treba odgovarati za te neugodnosti u svakom slučaju ako se utvrdi da za njih treba odgovarati, bilo zato što treba snositi posljedice za kašnjenje prvog leta koji je sam izveo, bilo zato što je pogrešno pretpostavio da dotični putnici ne mogu na vrijeme doći na ukrcaj povezanog leta ili jer je prodao karte za uzastopne letove u pogledu kojih vrijeme, koje je bilo na raspolaganju, nije bilo dovoljno kako bi se stiglo na povezani let ([*omissis*] [C-321/11] t. 34. – Rodriguez Cachafeiro i dr.).
26. U svakom slučaju, iz perspektive putnika čijoj zaštiti služi pravo na odštetu, usporediva situacija postoji u slučaju u kojem zračni prijevoznik nije doduše sam izdao ili odobrio karte za uzastopne letove, ali je tour operatoru dao mogućnost da izdaje takve karte i time da planira letove koje izvode različiti zračni prijevoznici.
27. ee) Međutim, vijeće smatra da je spriječeno u donošenju vlastite odluke.
28. Točno je da se odgovarajuća primjena načela koja je utvrdio Sud na situaciju o kojoj treba odlučiti u ovom slučaju čini očitom iz navedenih razloga. Međutim, ta primjena ne proizlazi nedvojbeno iz dosadašnjih odluka Suda.”
29. Sud koji je uputio zahtjev slaže se s tim navodima.

## II. Drugo prethodno pitanje

30. Presudom od 11.07.2019. ([*omissis*] C-502/18, [*omissis*] EU:C:2019:604) Sud je donio odluku o letu koji se sastojao od više povezanih letova koji se, međutim, ocjenjuju kao jedan let od Praga do Bangkoka preko Abu Dhabija te je tuženika u tom predmetu, Ceske aerolinie, smatrao stvarnim zračnim prijevoznikom, a time i zračnim prijevoznikom odgovornim prema Uredbi o pravima putnika. Pritom je prvi let koji je izveo prijevoznik Ceske aerolinie bio izveden na vrijeme, a kasnio je tek [**orig. str. 8.**] drugi let koji je izveo prijevoznik Etihad Airways u okviru ugovora o letovima sa skupnom oznakom. Sud je svoju odluku temeljio na činjenici da je prijevoznik Ceske aerolinie bio ugovorni partner putnika te da visoka razina zaštite putnika nalaže da ugovorni partner putnika odgovara kao stvarni zračni prijevoznik, osobito stoga što postoje i mogućnosti regresa u odnosu na zračnog prijevoznika koji je stvarno izveo zakašnjeli let.

31. Prenesu li se navedena načela, koja je uspostavio Sud, na predmetno činjenično stanje, to bi moglo dovesti do toga da se stvarnim zračnim prijevoznikom treba smatrati Swiss, koji je u ovom predmetu izdao potvrdu o rezervaciji, a ne tuženik [omissis]. Međutim, Sud do sada još nije donio odluku o slučaju čija se situacija može usporediti s predmetnim činjeničnim stanjem.

### III. Treće prethodno pitanje

32. U slučaju da u ovom predmetu stvarnim zračnim prijevoznikom u smislu članka 5. stavka 1. točke (c), članka 7. stavka 1. Uredbe (EZ) 261/2004 treba smatrati kako Swiss kao tužiteljčina ugovornog partnera, tako i tuženika koji je s vlastitim zrakoplovom i osobljem stvarno izveo zakašnjeli priključni let kao let sa skupnom oznakom, postavlja se daljnje pitanje mora li tada putnik zahtjev za isplatu odštete postaviti svom ugovornom partneru ili ima pravo odabrati od kojeg će od tih dvaju zračnih prijevoznika zahtijevati isplatu odštete. Ni o tom pitanju Sud do sada nije donio odluku.

dr. Kaiser  
Sutkinja Općinskog suda

[omissis]

RADNI DOKUMENT