

Anonimizirana verzija

Prijevod

C-190/19 - 1

Predmet C-190/19

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

27. veljače 2019.

Sud koji je uputio zahtjev:

Amtsgericht Hamburg (Njemačka)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

8. veljače 2019.

Tužitelj:

MG

NH

Tuženik:

Germanwings GmbH

Amtsgericht Hamburg

[omissis]

Rješenje

U sporu

1. **MG**, [omissis] Lübeck

- tužiteljica -

2. **NH**, [omissis] Lübeck

- tužitelj -

[omissis]

protiv

Germanwings GmbH, [omissis] Köln

- tuženika -

[omissis]

Amtsgericht Hamburg [omissis] 8. veljače 2019. odlučio je:

- 1 Postupak se prekida.
- 2 Sudu Europske unije upućuje se na temelju članka 267. UFEU-a sljedeće pitanje o tumačenju prava Unije:

Postoji li pravo na odštetu na temelju članka 7. Uredbe i onda kada 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, pri čemu su oba leta izveli različiti zračni prijevoznici, a potvrdu rezervacije izdao je tour operator koji je za svog klijenta isplanirao letove? **[orig. str. 2.]**

Obrazloženje:

Tužitelji od tuženika zahtijevaju odštetu zbog leta.

Tužitelji su preko tour operatora rezervirali let 11. listopada 2014., koji se sastoji od dva dijela. Bilo je planirano da tužitelji prvo lete letom 7214 u 6:45 sati (sva vremena su lokalna vremena) iz Hamburga do Stockholma i tamo slete u 8:10 sati. Za taj let na potvrdi rezervacije bio je naveden podatak „Operated by EW EUROWINGS”. U slučaju sastavnog dijela broja leta „4U” riječ je o tužiteljevu IATA kodu. U 9:05 sata tužitelji su trebali biti dalje prevezeni povezanim letom Deutsche Lufthansa AG, LH 9108, do Newarka, gdje su trebali sletjeti u 12:05 sati. Let 4U 7214 stigao je u Stockholm sa zakašnjenjem od 20 minuta tek u 8:30 sati.

Prema rezultatima dokaznog postupka, ovaj sud smatra da tužitelji više nisu mogli stići na povezani let zbog kašnjenja leta 4U 7214. Nadalje smatra da je točan argument tužitelja prema kojem su potom drugim letovima letjeli iz Stockholma s presjedanjem u Münchenu do Newarka gdje su sletjeli 6 sati i 30 minuta kasnije nego što je bilo planirano.

Prema mišljenju ovog suda, tuženika treba smatrati stvarnim zračnim prijevoznikom za let 4U 7214 u smislu članka 2. (b) Uredbe (EZ) br. 261/2004. Prema rezultatima dokaznog postupka pretpostavlja da je let 4U 7214 izvršen zrakoplovom i posadom zračnog prijevoznika Eurowings. Naime, tužitelji nisu uspjeli dokazati činjenicu da su korišteni tuženikov zrakoplov i posada. No, u međuvremenu ovaj sud smatra da tuženika treba smatrati stvarnim zračnim

prijevoznikom u smislu članka 2. (b) Uredbe (EZ) br. 261/2004 neovisno o tome čiji su zrakoplov i posada korišteni. Naime, smatra da u skladu s [omissis] [nacionalnom sudskom praksom] i u slučaju takozvanog *wet-leasea* stvarnim zračnim prijevoznikom treba smatrati zračni prijevoznik pod čijim IATA-kodom se let izvršava, a ne onog prijevoznika koji je iznajmio zrakoplov i posadu. [omissis] [Izmjena] njemačke sudske prakse [omissis] Sada ovaj sud smatra da se zračni prijevoznik koji je vlasnik zrakoplova i posade, ali pod čijim IATA-kodom let nije rezerviran, može smatrati stvarnim zračnim prijevoznikom samo ako postoji slučaj takozvanog *codesharinga*. O tome da bi postojao slučaj *codesharinga*, tuženik u ovom postupku međutim nije ništa istaknuo. [omissis] **[or. 3]** [omissis] [obrazloženje zašto bi tuženik o tome morao istaknuti argumente]

Osim toga, ovaj sud smatra da let 4U 7214 nije kasnio zbog izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004. Naime, obavijest pribavljena kod Eurocontrola nije potvrdila tuženikov argument o zakašnjenom dopuštenju za polijetanje.

Naposljetku je za odlučivanje u ovom sporu odlučujuće treba li Uredbu (EZ) br. 261/2004 tumačiti na način da treba pretpostaviti da postoji odgovornost tuženika za kašnjenje u dolasku u konačnom odredištu iako je propušteni povezani let izvršio drugi zračni prijevoznik, oba dijela leta za tužitelje isplanirao tour operator, a let koji je tuženik izvršio zakasnio je samo razmjerno malo.

Ova situacija u tom pogledu sličí slučaju koji je predmet postupka koji se pred Sudom Europske unije vodio pod brojem predmeta C-186-17 [flightright], u kojem se nezavisni odvjetnik izjasnio za odgovornost zračnog prijevoznika ali je predmet potom povučen. Situacija sličí i slučaju koji je predmet zahtjeva za prethodnu odluku Bundesgerichtshofa od 19. srpnja 2016. [omissis] [Markmann i dr., C-479/16, koji je rješenjem Suda od 11. listopada 2016. brisan iz upisnika Suda].

[omissis]

[omissis] [Potpisi]