

# Anonimizirana verzija

Prijevod

C-188/20 – 1

**Predmet C-188/20**

**Zahtjev za prethodnu odluku**

**Datum podnošenja:**

30. travnja 2020.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Landgericht Düsseldorf (Njemačka)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

6. travnja 2020.

**Tužitelj i žalitelj:**

JG

LH

MI

NJ

**Tuženik i druga stranka u žalbenom postupku:**

Azurair GmbH i.L.

**Intervenijent:**

alltours flugreisen gmbh

---

[omissis]

I.

[omissis]

**Landgericht Düsseldorf (Zemaljski sud u Düsseldorfu, Njemačka)**

## Rješenje

U sporu

1. djeteta JG koje zakonski zastupaju LH i MI,
2. LH,
3. MI,
4. djeteta NJ koje zakonski zastupaju LH i MI,

tužitelj i žalitelj,

[omissis]

protiv

Azurair GmbH i.L., koje zastupa likvidator OP,

tuženik i druga stranka u žalbenom postupku,

[omissis]

[omissis] [orig. str. 2.]

Intervenijent:

alltours flugreisen gmbh, [omissis]  
Düsseldorf,

[omissis]

22. građansko vijeće Landgerichta Düsseldorf (Zemaljski sud u Düsseldorfu)  
na temelju rasprave održane 28. veljače 2020.

[omissis]

**odlučilo je:**

Postupak se prekida.

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

1. Ima li putnik „potvrđenu rezervaciju” u smislu članka 3. stavka 2. točke (a) 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 (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.) ako je od tour operatora, s kojim je u ugovornom odnosu, dobio „drugi dokaz” u smislu članka 2. točke (g) Uredbe br. 261/2004 kojim mu se obećava prijevoz na letu za koji je utvrđeno individualizirano polazište i odredište, vrijeme polaska i dolaska te broj leta, a da tour operator nije izvršio rezervaciju mjesta za taj let kod dotičnog zračnog prijevoznika i od njega nije dobio potvrdu rezervacije?

2. Treba li zračnog prijevoznika u odnosu na putnika smatrati stvarnim zračnim prijevoznikom u smislu članka 2. točke (b) Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. već u trenutku kad je točno da je taj putnik u ugovornom odnosu s tour operatorom koji mu je obećao prijevoz na letu za koji je utvrđeno individualizirano polazište i odredište, vrijeme polaska i dolaska te broj leta, ali tour operator nije rezervirao sjedala za putnika i time nije stupio u ugovorni odnos sa zračnim prijevoznikom u pogledu tog leta?

3. Može li „planirano vrijeme dolaska” leta u smislu članka 2. točke (h), **[orig. str. 3.]**, članka 5. stavka 1. točke (c), članka 7. stavka 1. druge rečenice i članka 7. stavka 2. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. radi ostvarivanja prava na odštetu zbog otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u dolasku proizlaziti iz „drugog dokaza” koji je tour operator izdao putniku ili u tom pogledu treba uzeti u obzir kartu u skladu s člankom 2. točkom (f) Uredbe (EZ) br. 261/2004?

4. Je li riječ o otkazivanju leta u smislu članka 2. točke (l) i članka 5. stavka 1. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća ako stvarni zračni prijevoznik let rezerviran u okviru paket aranžmana prebaci na let najmanje dva sata i deset minuta ranije istog dana?

5. Može li stvarni zračni prijevoznik u skladu s člankom 7. stavkom 2. Uredbe smanjiti iznos odštete koja se temelji na članku 7. stavku 1. Uredbe (EZ) br. 261/2004 ako je ranije vrijeme na koje je let prebačen obuhvaćeno razdobljima koja se navode u toj uredbi?

6. Je li obavijest prije početka putovanja o prebacivanju na raniji let ponuda za preusmjeravanje u smislu članka 5. stavka 1. točke (a) i članka 8. stavka 1. točke (b) Uredbe (EZ) br. 261/2004?

7. Obvezuje li članak 14. stavak 2. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. stvarnog zračnog prijevoznika da putnika obavijesti o točnom nazivu društva i adresi na temelju kojih može zahtijevati iznos odštete koji se određuje prema udaljenosti i, po potrebi, o dokumentima koje treba priložiti svojem zahtjevu?

### Obrazloženje:

#### I.

Tužitelji na temelju ustupljenog prava od tuženika traže plaćanje odštete u skladu s člankom 7. stavkom 1. točkom (b) Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća 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 daljnjem tekstu: Uredba o pravima putnika) zbog dužeg kašnjenja leta u dolasku, odnosno otkazivanja letova. **[orig. str. 4.]**

Tužitelj naveden pod brojem 2. rezervirao je 15. siječnja 2018. u putničkoj agenciji za sebe i ostale tužitelje putovanje u paket aranžmanu u Side u Turskoj koje je nudio intervenijent u potporu tuženiku (u daljnjem tekstu: intervenijent) kao organizator putovanja. To putovanje obuhvaćalo je zračni prijevoz u Antalyu u Turskoj i povratak. Tužitelj naveden pod brojem 2. dobio je dokument naziva „prijava putovanja” [omissis] u kojem su bili navedeni tuženikovi letovi. Let broj ARZ 8711 iz Düsseldorfa u Antalyu od 15. srpnja 2018. bio je naveden kao odlazni let za koji je bilo određeno vrijeme polaska u 6 sati i vrijeme dolaska u 10.30 (svi vremenski podaci izraženi su u lokalnom vremenu). Let broj ARZ 8712 od 5. kolovoza 2018. iz Antalye u Düsseldorf bio je naveden kao povratni let s vremenom polaska u 12 sati i vremenom dolaska u 14.45. „Prijava putovanja” sadržavala je, među ostalim, sljedeću napomenu: „PRIBLIŽNA VREMENA LETENJA – MOLIMO VAS DA RADI VLASTITE SIGURNOSTI PROVJERITE LETOVE U VAŠIM KARTAMA”.

Tužitelji su zaista prevezeni tuženikovim letovima brojeva ARZ 8711 i 8712, pri čemu je svaki let iznosio 2.482 km za put iz Düsseldorfa u Antalyu i natrag, ali su na konačno odredište odlaznim letom stigli tek 16. srpnja 2018. u 1.19. Povratni let izveden je 5. kolovoza 2018. u 5.10. Tužitelji nisu dobili pisanu obavijest na temelju članka 14. stavka 2. Uredbe o pravima putnika ni za odlazni ni za povratni let.

Zbog toga tužitelji, na temelju Uredbe o pravima putnika, protiv tuženika podnose zahtjeve za odštetu u iznosu od 400,00 eura po osobi za svaki odlazni i povratni let. Smatraju da je odlazni let, u odnosu na podatke u „prijavi putovanja”, izveden uz kašnjenje u dolasku dulje od tri sata. Povratni let otkazao se jer se prebacivanje na raniji let smatra otkazivanjem u smislu članka 5. stavka 1. Uredbe o pravima putnika. Tužitelji su imali potvrđene rezervacije za letove s planiranim vremenima letenja od 6 sati do 10.30 (odlazni let), odnosno od 12 sati do 14.45 (povratni let). Osim toga, tužitelji zahtijevaju da se njihov zastupnik izuzme iz prava na naknadu koje je nastalo na temelju predsudskog zahtjeva za odštetu, pri čemu je zastupnik ovlašten prije nego što su tužitelji obavijestili tuženika o neispunjavanju obveza.

Tuženik se u prvom stupnju pred Amtsgerichtom Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu, Njemačka) branio argumentom da nije planirao letove s vremenima letenja navedenim u „prijavi putovanja”. Tuženikovo planiranje u skladu je s podacima u „potvrdi putovanja/računu” od 22. siječnja 2018. koje je društvo Anex Tour GmbH izdalo intervenijentu. U skladu s tim podacima, odlazni let trebalo je izvesti 15. srpnja 2018. od 20.05 do 00.40 sljedećeg dana, a povratni let

5. kolovoza 2018. od 8 sati do 10.50. Slijedom toga, let ARZ 8711 od 15. kolovoza 2018. nije izveden [**orig. str. 5.**] uz kašnjenje u dolasku od tri sata ili više. U pogledu leta ARZ 8712, tuženik smatra da prebacivanje na raniji let nije otkazivanje u smislu članka 2. točke (l) Uredbe o pravima putnika. Osim toga, poziva se na pravo na smanjenje iznosa odštete u skladu s člankom 7. stavkom 2. točkom (b) Uredbe zato što su tužitelji stigli na svoje konačno odredište u Düsseldorf samo dva sata i pedeset minuta ranije nego što je to bilo planirano.

Amtsgericht (Općinski sud) odbio je tužbu i naveo da „prijava putovanja” putničke agencije koju su dostavili tužitelji nije potvrda rezervacije u smislu članka 2. točke (g) Uredbe o pravima putnika. Već na temelju samog teksta naziva nije riječ o potvrdi rezervacije koju je izvršio tuženik ili tour operator. Osim toga, taj tekst sadržava jasnu napomenu da su vremena letenja samo približna. Iz tog konteksta proizlazi da vremena letenja navedena u dokumentu u svakom slučaju još nisu bila prihvaćena i potvrđena. Dakle, u tom pogledu nedostaje nužna obvezujuća priroda podataka o letovima.

## II.

Što se tiče odlaznog leta od 15. kolovoza 2018., to je pravno uvjerljivo samo ako se tuženik ne smatra stvarnim zračnim prijevoznikom leta s planiranim vremenom dolaska u 10.30 koje je navedeno u „potvrdi putovanja” i ako tužitelji nemaju potvrđene rezervacije za takav let.

Tužitelji smatraju da treba potvrdno odgovoriti na to pitanje, zbog čega su podnijeli žalbu protiv presude Amtsgerichta Düsseldorf (Općinski sud u Düsseldorfu). Suprotno tomu, tuženik i intervenijent brane pobijanu odluku.

Što se tiče povratnog leta, nisu odlučujući podaci o letu koji su navedeni u prijavi putovanja zato što je u međuvremenu među strankama u postupku nesporna barem činjenica da je let ARZ 8712 prebačen s 8 sati na 5.10. Međutim, stranke se spore o pitanju je li prebacivanje na raniji let otkazivanje u smislu članka 5. stavka 1. u vezi s člankom 2. točkom (l) Uredbe o pravima putnika.

## III.

Što se tiče odlaznog leta i prava na odštetu koja su istaknuta u tom pogledu zbog dužeg kašnjenja, za uspjeh žalbe tužiteljâ odlučujuće je pitanje može li se potvrda rezervacije koju je izvršio tour operator, koja se nije temeljila na rezervaciji istovjetnog sadržaja zračnog prijevoznika od kojeg se zahtijeva plaćanje odštete na temelju članka 7. stavka 1. Uredbe o pravima putnika („pokriće rezervacije”), smatrati „potvrđenom rezervacijom” u smislu članka 3. stavka 2. [**orig. str. 6.**] točke (a) Uredbe, može li se u takvom slučaju zračni prijevoznik od kojeg se zahtijeva plaćanje odštete smatrati „stvarnim zračnim prijevoznikom” u smislu članka 2. točke (b) Uredbe o pravima putnika i može li se odrediti „planirano vrijeme dolaska” leta nakon takve potvrde rezervacije koju je izvršio tour operator.

Zbog dužeg kašnjenja leta u dolasku, putnici mogu isticati pravo na odštetu u odnosu na stvarnog zračnog prijevoznika ako ne stignu na konačno odredište ranije od tri sata nakon dolaska koji je stvarni zračni prijevoznik prvotno planirao (presuda Suda od 19. studenoga 2009., C-402/07, C-432/07, Sturgeon/Condor i dr., t. 69.; potvrđeno presudom od 23. listopada 2012., C-581/10, C-629/10, Nelson/Lufthansa i dr.; također presudom od 26. veljače 2013., C-11/11, Air France/Folkerts, t. 33.).

### 1.

U pogledu primjene Uredbe o pravima putnika, u skladu s njezinim člankom 3. stavkom 2. točkom (a) najprije je relevantno jesu li putnici imali „potvrđenu rezervaciju za određeni let”. Pojam „rezervacija” definira se u članku 2. točki (g) Uredbe. U skladu s tim člankom, i „drugi dokaz” je kao i „karta” u smislu članka 2. točke (f) Uredbe, „rezervacija” ako iz njega proizlazi da je „tour operator” potvrdio i prihvatio rezervaciju. Prema sudskoj praksi njemačkog Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud), „potvrđena rezervacija” može proizlaziti i iz dokaza koji je u tom pogledu izdao organizator putovanja, odnosno tour operator, a iz kojeg na obvezujući način proizlazi predviđeni zračni prijevoz određenim letom koji je obično individualiziran brojem leta i vremenom [*omissis*]. I prema mišljenju vijeća, iz međudjelovanja članka 3. stavka 2. točke (a) i članka 2. točke (g) Uredbe proizlazi da je takav dokaz dovoljan kako bi se omogućila primjena Uredbe o pravima putnika. U tom pogledu nije potrebno da se dokaz o rezervaciji koji je izdao tour operator treba temeljiti i na „pokriću rezervacije” istovjetnog sadržaja kod dotičnog zračnog prijevoznika.

### 2.

Međutim, prema mišljenju vijeća, u pogledu prava tužiteljâ na odštetu od tuženika za odlazni let relevantno je pitanje je li tuženik uključivanjem društva Anex Tour GmbH intervenijentu potvrdio prijevoz tužiteljâ letom ARZ 8711 od 15. srpnja 2018. s planiranim vremenom dolaska u 10.30 jer je samo u tom slučaju namjeravao izvesti let individualiziran na takav način i u ime tour operatora koji je u ugovornom odnosu s tužiteljima (članak 2. točka (b) Uredbe o pravima putnika) i stoga kao stvarni zračni prijevoznik [**orig. str. 7.**] na tom letu ima pasivnu legitimaciju. Takvom se namjerom zračnog prijevoznika ipak nužno zahtijeva da tour operator unaprijed obavijesti zračnog prijevoznika o želji da se dotični putnik preveze letom koji je zračni prijevoznik ponudio zainteresiranim skupinama. Međutim, takva obavijest predstavlja rezervaciju tour operatora. Stoga vijeće smatra da je uvijek potrebno pokriće rezervacije istovjetnog sadržaja tour operatora i u slučaju nepostojanja tog pokrića, „dokaz” koji je izdao tour operator u smislu članka 2. točke (g) Uredbe o pravima putnika nije dovoljan kako bi se ostvarilo pravo na odštetu zbog uskraćenog ukrcanja, otkazivanja ili dužeg kašnjenja.

### 3.

Prema mišljenju vijeća, „izvorno planirano vrijeme dolaska” u smislu prethodno navedene sudske prakse Suda Europske unije ne može proizlaziti iz dokaza koji je izdao tour operator a da se nije savjetovao sa zračnim prijevoznikom.

„Planirano vrijeme dolaska” navodi se i u članku 2. točki (h), članku 5. stavku 1. točki (c), članku 6. stavku 1. i članku 7. stavku 1. drugoj rečenici i članku 7. stavku 2. Uredbe o pravima putnika. U presudi u predmetu Air France/Folkerts, Sud Europske unije naveo je da se postojanje kašnjenja u svrhu ostvarivanja prava na odštetu koje je predviđeno člankom 7. Uredbe treba ocijeniti na temelju planiranog vremena dolaska na konačno odredište, pri čemu je u točki 34. u pogledu pojma konačnog odredišta uputio na definiciju iz članka 2. točke (h) Uredbe o pravima putnika. U skladu s tom definicijom, konačno odredište znači odredište navedeno na karti koja je predstavljena na šalteru za prijavu za let ili, u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta. Dakle, Sud Europske unije u tom je slučaju u pogledu određivanja konačnog odredišta uzeo u obzir kartu u skladu s člankom 2. točkom (f), odnosno papirnatu dokument ili neki ekvivalent tome koji nije u papirnatom obliku i koji je izdao ili ovjerio zračni prijevoznik ili njegov ovlaštenu agent, uključujući dokument u materijalnom obliku ili elektronički dokument kojim se putniku daje pravo na prijevoz. Sud nije upućivao na „drugi dokaz” u smislu članka 2. točke (g) Uredbe o pravima putnika („rezervacija”).

Ako se to prenese na određivanje planiranog vremena dolaska radi ostvarivanja prava na odštetu, može se zaključiti da u tom pogledu treba biti relevantna „karta” izdana putniku, tako da podatak u „rezervaciji” koji se od toga razlikuje nije relevantan. Stoga se u predmetnom slučaju „prijava putovanja” koju su tužitelji izvršili 15. siječnja 2018. [*omissis*] od samog početka ne uzima u obzir kao temelj za određivanje planiranog vremena dolaska a da pritom nije relevantno može li se uopće smatrati „potvrđenom rezervacijom” u smislu članka 3. stavka 2. točke (a) Uredbe o pravima putnika. Osim toga, njome se ne ispunjavaju ni uvjeti koji se odnose na „kartu”, u skladu s člankom 2. točkom (f) Uredbe, jer se ne može pretpostaviti da je tuženikov [**orig. str. 8.**] ovlaštenu agent njome dao „pravo” na prijevoz na navedenim letovima „Prijavom putovanja” dopušta se samo pretpostavka da se njome trebala dokumentirati prijava putovanja u paket aranžmanu koje je organizirao intervenijent. U ovom slučaju ne postoji dokument koji bi se jasno mogao identificirati kao „karta”.

Međutim, u svakom slučaju, prema mišljenju vijeća „planirano vrijeme dolaska” ne može proizlaziti iz „drugog dokaza” koji je izdao tour operator koji u pogledu određenog leta nije u ugovornom odnosu sa zračnim prijevoznikom. Naime, samo zračni prijevoznik može planirati let. Zračni prijevoznik planira let ako ga uvrsti u svoj plan leta i time mu odredi polazište i odredište, vrijeme polaska i dolaska, obilježi ga brojem leta i omogući njegovu rezervaciju [*omissis*]. Sve dok ne postoji rezervacija, odnosno rezervacija mjesta na takvom letu, zračni prijevoznik može izmijeniti plan ili odustati od njega, na temelju čega putnici ne mogu ostvariti prava na odštetu, što proizlazi iz članka 2. točke (l) Uredbe. Iz toga slijedi da barem u tom slučaju „drugi dokaz” u smislu članka 2. točke (g) Uredbe o

pravima putnika, koji je tour operator izdao prije takve rezervacije, nije prikladan kako bi se ostvarila prava na odštetu. To se protivi pretpostavci da je takav „drugi dokaz” u svakom slučaju dovoljan za ostvarivanje prava na odštetu ako dotični zračni prijevoznik ne izvede let koji je naveden u tom dokazu ili ga izvede u nekom drugom trenutku.

## 4.

Ništa drugo ne proizlazi ni iz članka 13. Uredbe o pravima putnika jer više ne vidi kako zračni prijevoznik od kojeg se zahtijeva plaćanje odštete može tražiti odštetu od tour operatora ako između njih ne postoji ugovorni odnos, ali zračni prijevoznik treba platiti odštetu u skladu s Uredbom o pravima putnika koja se od njega zahtijeva zbog nepoštovanja plana leta koji on sam uopće nije utvrdio. U tom pogledu, više smatra da ni zahtjev da se osigura visoka razina zaštite putnika (uvodna izjava 1. Uredbe o pravima putnika) ne može dovesti do drukčijeg zaključka. Tour operatoru, s kojim je dotični putnik vezan ugovorom, protivi se tuženik, od kojeg može tražiti odštetu zbog individualnih šteta koje je pretrpio zbog toga što se oslanjao na njegove pogrešne podatke u pogledu plana leta. **[orig. str. 9.]**

## IV.

U pogledu prava na ostvarivanje odštete zbog povratnog leta na temelju članka 5. stavka 1. u vezi s člankom 7. stavkom 1. točkom (b) Uredbe o pravima putnika koja su istaknuli tužitelji, relevantno je pitanje je li prebacivanje na najmanje dva sata i pedeset minuta raniji let, s 8 sati na 5.10, otkazivanje u smislu članka 2. točke (1) Uredbe.

## 1.

„Otkazivanje” je, u skladu s pravnom definicijom iz članka 2. točke (1) Uredbe o pravima putnika, neizvršenje leta koji je prethodno bio zakazan i na kojem je najmanje jedno mjesto bilo rezervirano. „Neizvršenje” prvotno predviđenog leta treba razlikovati od „kašnjenja” i karakterizira ga odustanak od planiranja prvotnog leta (vidjeti presudu Suda od 19. studenoga 2009., C-402/07, C-432/07 Sturgeon i dr./Condor i Böck i dr./Air France, t. 33. i sljedeće.) Sud dosad nije pojasnio treba li pretpostaviti odustanak od planiranja leta čak i ako se let prebacuje dva sata i pedeset minuta ranije.

Prema sudskoj praksi Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) [*omissis*] prebacivanje na raniji let koje nije neznatno i koje je izvršio zračni prijevoznik u svakom slučaju predstavlja otkazivanje leta koje je povezano s ponudom za preusmjeravanje i koje može biti osnova za odštetu u skladu s člankom 7. stavkom 1. Uredbe o pravima putnika. Prema navodima Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) [*omissis*], za otkazivanje je karakteristično da zračni prijevoznik konačno odustaje od svojeg izvornog plana leta, čak i ako se putnici premjeste na drugi let. To je pojašnjeno sudskom praksom Suda Europske unije (presuda od 19. studenoga 2009. u predmetu



Sturgeon/Condor; također presuda od 13. listopada 2011., C-83/10 u predmetu Sousa Rodriguez/Air France), koja je utvrđena radi razgraničenja činjeničnih okolnosti otkazivanja i činjeničnih okolnosti dužeg kašnjenja. Od prvotnog planiranja leta odustaje se i ako se let prebacuje nekoliko sati ranije.

Međutim, vijeće ima dvojbe u pogledu točnosti tog tumačenja prava Unije koje je izvršio Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud).

Prema mišljenju vijeća, ni činjenica da se u Uredbi o pravima putnika ni u jednom dijelu ne navodi prebacivanje na raniji let i u tom pogledu ne predviđaju nikakva pravila, također ne predstavlja znatnu prepreku za tumačenje članka 2. točke (1) u skladu sa sudskom praksom Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud). U skladu sa sudskom praksom Suda Europske unije, u načelu se može polaziti od otkazivanja ako se prvotno planirani let koji kasni prebaci na drugi let, odnosno ako se odustane od planiranja prvotnog leta i ako se putnici s tog leta pridruže putnicima na drugom letu, koji je također planiran, i to neovisno o letu koji su **[orig. str. 10.]** rezervirali putnici premješteni na drugi let; relevantna je samo pojedinačna situacija svakog putnika koji se prevozi na takav način, odnosno okolnost da se u pogledu putnika odustalo od prvotnog planiranja leta (presuda Suda u predmetu Sousa/Rodriguez t. 30. i sljedeća). Međutim, Sud Europske unije također je pojasnio da samo kašnjenje u pogledu stvarnog vremena polaska u odnosu na planirano vrijeme polaska ne predstavlja otkazivanje; let koji kasni ne može se smatrati otkazanim ako polazak nastupi u skladu s prvotnim planom leta, neovisno o trajanju kašnjenja (presuda u predmetu Sturgeon/Condor, t. 32. i 34.). Slijedom toga, vijeće nema dvojbe u pogledu toga da prebacivanje na raniji let dovodi do promjene prvotnog planiranja leta u smislu sudske prakse Suda Europske unije.

Dvojbe vijeća u pogledu točnog tumačenja članka 2. točke (1) Uredbe o pravima putnika nastaju zbog toga što odustajanje stvarnog zračnog prijevoznika od plana letenja koje je nesporno povezano s prebacivanjem na raniji let, za razliku od kratkotrajnog otkazivanja bez zamjenske ponude u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c) podtočkom iii. ili dužeg kašnjenja, ne dovodi nužno do neugodnosti koje standardizirano treba kompenzirati, odnosno smanjiti mjerama odštete, pomoći i skrbi. Naime, čak i ako putnici ne dobiju zamjensku ponudu obuhvaćenu potonjom odredbom, ali ih se pravodobno unaprijed obavijesti o prebacivanju na raniji let, oni nemaju nikakve usporedive probleme i neugodnosti u smislu uvodnih izjava 12. i 13. Uredbe jer se na vrijeme mogu pripremiti za novi plan leta i stoga se mogu nalaziti u zračnoj luci u novom trenutku polaska. Stoga im nije potrebna pomoć i skrb tijekom čekanja u zračnoj luci. Budući da takva pomoć i skrb nije potrebna, putnicima time nisu ni prouzročeni problemi i neugodnosti za koje je potrebna materijalna kompenzacija. Stoga takvi problemi i neugodnosti nastaju u svakom slučaju kada se dotične putnike prethodno ne obavijesti o prebacivanju na raniji let te se oni prijave za let tek u prvotno planiranom trenutku polaska. Međutim, to ovdje nije slučaj jer su tužitelji prevezeni ranijim povratnim letom. Stoga se problemi i neugodnosti u situacijama kao što je predmetna u svakom slučaju mogu prepoznati u tome što su putnici

prebacivanjem na raniji povratni let općenito bili primorani promijeniti svoj plan putovanja. Međutim, to za njih ne podrazumijeva gubitak vremena u smislu da su trebali čekati.

Ako se u slučajevima kao što je predmetni već u prebacivanju na raniji let trebaju prepoznati štete koje treba kompenzirati odštetom, postavlja se pitanje u kojoj je to mjeri potrebno kako bi se opravdala odšteta u skladu s člankom 7. stavkom 1. Uredbe o pravima putnika. Prema mišljenju vijeća, **[orig. str. 11.]** ni problemi i neugodnosti, koji su u pravilu povezani s prebacivanjem na nekoliko sati raniji let, nisu usporedivi s problemima i neugodnostima koji nastaju kratkotrajnim otkazivanjem ili dužim kašnjenjem leta.

## 2.

U sudskoj praksi Suda Europske unije također nije pojašnjeno pitanje ima li stvarni zračni prijevoznik, u slučaju da se prebacivanje na raniji let može smatrati otkazivanjem u smislu članka 2. točke (1) Uredbe o pravima putnika, pravo na smanjenje iznosa odštete na temelju članka 7. stavka 2. Uredbe ako je odgoda stvarnog vremena dolaska u odnosu na planirano vrijeme dolaska obuhvaćena razdobljima koja se navode u članku 7. stavku 2. Uredbe. Ovo vijeće ima dvojbe u pogledu primjene te odredbe na slučaj prebacivanja na raniji let već zbog toga što je točno da ta odredba sadržava obavijest o preusmjeravanju, u slučaju da je otkazivanje uopće povezano s preusmjeravanjem, ali ne sadržava ponudu u skladu s člankom 8. Uredbe o pravima putnika, kao što se to predviđa člankom 7. stavkom 2. Naime, u skladu s člankom 8. Uredbe, putnici imaju pravo izbora i u skladu s uvodnom izjavom 20., treba ih upoznati s njihovim pravima. To znači da zračni prijevoznik koji otkazuje let, putnicima nudi izbor pod uvjetima koji su utvrđeni u članku 8. stavku 1. točkama (a), (b) i (c) (presuda Suda od 29. srpnja 2019., C-354/18, Rusu/Blue Air, t. 53., u slučaju uskraćivanja ukrcaja). Prema Sudu Europske unije, iz toga također proizlazi (*ibidem*, t. 54.) da se u takvom prijedlogu putnicima moraju pružiti potrebne informacije da bi im se omogućilo da učinkovito izaberu i to kako bi bilo otkazali svoj let, uz povrat vrijednosti karte, ili nastavili svoje putovanje do konačnog odredišta po sukladnim uvjetima prijevoza prvom mogućom prilikom ili kasnijeg dana. Ti zahtjevi u pogledu ponude za preusmjeravanje nisu ispunjeni ako zračni prijevoznik samo obavijesti putnika da je prebačen na raniji let

## 3.

Sukladni uvjeti prijevoza u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkama (b) i (c) Uredbe o pravima putnika nadovezuju se na prvotno rezervirani let i stoga na ugovor o zračnom prijevozu. Također nije pojašnjeno je li let koji je prebačen za dva sata i 50 minuta ranije u tom smislu usporediv s prvotno rezerviranim letom i predstavlja li on prijevoz prvom mogućom prilikom tako da tuženi zračni prijevoznik obaviješću o prebacivanju na raniji let ispunjava svoje obveze koje su mu određene propisom. **[orig. str. 12.]**

## V.

U pogledu zahtjeva kojim tužitelji traže da se njihov zastupnik izuzme iz prava na naknadu, odluka koju treba donijeti vijeće ovisi o sadržaju obavijesti koju treba uručiti putniku u skladu s člankom 14. stavkom 2. Uredbe o pravima putnika.

[*omissis*] [u skladu s nacionalnim pravom ne postoji pravo na izuzeće zbog neispunjavanja obveza]

Vijeće smatra da, osim što je nastupilo neispunjavanje obveza, naknada za odvjetničke troškove, koji su nastali prilikom prvog isticanja prava na odštetu u skladu s člankom 7. stavkom 1. Uredbe o pravima putnika, [*omissis*], bez daljnjega ne dolazi u obzir ako stvarni zračni prijevoznik nije ispunio svoju obvezu u skladu s člankom 14. stavkom 2. Uredbe o pravima putnika. U predmetnom slučaju treba polaziti od takvog neispunjavanja obveza.

Ako stvarni zračni prijevoznik ne ispuni svoju obvezu uručenja pisane obavijesti putniku, korištenje odvjetničke pomoći prilikom izvansudske naplate odštete ne temelji se na tom neispunjavanju. Naime, u skladu s člankom 14. stavkom 2. prvom rečenicom Uredbe o pravima putnika, stvarni zračni prijevoznik obavezan je samo uručiti pisanu obavijest koja sadržava pravila za odštetu i pomoć u skladu s Uredbom, a vijeće smatra da ništa drugo ne proizlazi iz uvodne izjave 20. Konkretno, to znači da zračni prijevoznik nije obavezan obuhvatiti konkretno činjenično stanje jednom odredbom Uredbe koja dolazi u obzir. Stoga putnike ne treba obavijestiti o „njihovim” pravima, nego općenito o „pravilima”. Međutim, vijeće ne zanemaruje činjenicu da je Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) [*omissis*] naveo da informacije koje treba pružiti putniku u skladu s člankom 14. stavkom 2. Uredbe, trebaju omogućiti putniku da učinkovito i bez odvjetničke pomoći ostvari svoje pravo u odnosu na stvarnog **[orig. str. 13.]** zračnog prijevoznika, odnosno te bi informacije putnika trebale dovoljno jasno obavijestiti o točnom nazivu društva i adresi na temelju kojih može zahtijevati iznos odštete koji se određuje prema udaljenosti i, po potrebi, o dokumentima koje treba priložiti. Smisao i svrha obveze obavještanja jest da se putnicima omogući samostalno ostvarivanje prava na odštetu od stvarnog zračnog prijevoznika, što proizlazi iz uvodne izjave 20.

Ovo vijeće ne slaže se s tim stajalištem jer se u uvodnoj izjavi Uredbe na koju upućuje Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) ne navodi da putnike treba poštediti korištenja pravnog savjetovanja. Osim toga, vijeće pretpostavlja da je autor uredbe utvrdio odredbe uvodne izjave 20. i da su ga one potaknule na to da formulira članak 14. stavak 2. Uredbe kao što je to učinio, na način da zračnom prijevozniku nije namjeravao naložiti obvezu da putniku pojasni prava koja ima u konkretnom slučaju, nego samo prava koja proizlaze iz teksta odredbe. Osim u njemačkoj jezičnoj verziji, i u ostalim se jezičnim verzijama, kao što su francuska ili engleska, u članku 14. stavku 2. Uredbe navodi samo obveza da se putniku uruči pisana obavijest o pravilima („une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du present

regiement”, odnosno „a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation”), tako da ni iz toga ne proizlazi naznaka da obveza stvarnog zračnog prijevoznika premašuje pružanje općenite informacije o tim pravilima.

Na temelju toga, vijeće se ne slaže ni sa [*omissis*] stajalištem Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) da u slučaju neispunjavanja obveze obavještanja zračnog prijevoznika u skladu s člankom 14. stavkom 2. Uredbe o pravima putnika u obzir dolazi pravo na povrat odvjetačke naknade koja je nastala na temelju ovlaštenja za izvansudsko zastupanje prilikom prvog isticanja prava na odštetu. Tužitelji ni na temelju drugih razloga ne mogu zahtijevati da se njihov zastupnik izuzme od prava na naknadu koje je nastalo prije pokretanja sudskog postupka. Stoga je postavljeno pitanje relevantno i za odluku o žalbi tužiteljâ jer pravo tužiteljâ na povrat odvjetačkih troškova koji su nastali u predsudskom postupku ne bi dolazilo u obzir da je tuženik u dovoljnoj mjeri ispunio svoje obveze iz članka 14. stavka 2. Uredbe pružanjem općenite informacije o pravima zbog otkazivanja, odnosno kašnjenja leta. Suprotno tomu, za te troškove mogla bi se zahtijevati naknada da su tuženici bili dužni obavijestiti tužitelje [**orig. str. 14.**] o njihovim konkretnim pravima koja imaju zbog nastale smetnje.

Ovo vijeće ima dvojbe koje proizlaze iz sudske prakse Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) u pogledu pravilne primjene prava Unije, tako da je u skladu s člankom 267. trećim stavkom UFEU-a dužno od Suda Europske unije tražiti tumačenje članka 14. stavka 2. Uredbe o pravima putnika.

VI.

[*omissis*]

VII.

[*omissis*]