



## Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (treće vijeće)

4. srpnja 2018. \*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Promet – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članak 2. točka (b) – Područje primjene – Pojam ‚stvarni zračni prijevoznik‘ – Ugovor o zakupu zrakoplova s posadom (‚wet lease‘)“

U predmetu C-532/17,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Landgericht Hamburg (Zemaljski sud u Hamburgu, Njemačka), odlukom od 29. lipnja 2017., koju je Sud zaprimio 11. rujna 2017., u postupku

**Wolfgang Wirth,**

**Theodor Mülder,**

**Ruth Mülder,**

**Gisela Wirth**

protiv

**Thomson Airways Ltd.**

SUD (treće vijeće),

u sastavu: L. Bay Larsen, predsjednik vijeća, J. Malenovský (izvjestitelj), M. Safjan, D. Šváby i M. Vilaras, suci,

nezavisni odvjetnik: H. Saugmandsgaard Øe,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za W. Wirtha, T. Müldera, R. Mülder i G. Wirth, E. Stamer, *Rechtsanwalt*,
- za Thomson Airways Ltd., P. Kauffmann, *Rechtsanwalt*,
- za njemačku vladu, T. Henze, M. Hellmann i J. Techert, u svojstvu agenata,

\* Jezik postupka: njemački

- za poljsku vladu, B. Majczyna, u svojstvu agenta,
  - za Europsku komisiju, G. Braun i K. Simonsson, u svojstvu agenata,
- odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči bez mišljenja,  
donosi sljedeću

### **Presudu**

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 2. točke (b) 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 (SL 2004., L 46, str. 1.; SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21.).
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između W. Wirtha, T. Müldera, R. Müller i G. Wirth, s jedne strane, i društva Thomson Airways Ltd., s druge strane, u vezi s obvezom tog društva da tim četirima putnicima naknadi štetu zbog kašnjenja leta u dolasku duljeg od tri sata.

### **Pravni okvir**

#### ***Uredba br. 261/2004***

- 3 Uvodne izjave 1. i 7. Uredbe br. 261/2004 glase:  
„(1) Aktivnost [Unije] 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.  
[...]  
(7) Kako bi se osigurala djelotvorna primjena ove Uredbe, obveze koje ona propisuje trebali bi izvršavati zračni prijevoznici koji izvode ili namjeravaju izvesti let, bez obzira izvode li navedeno svojim vlastitim zrakoplovom, zrakoplovom u zakupu bez posade ili zakupom zrakoplova s posadom, ili na temelju bilo koje druge osnove.”
- 4 Člankom 2. te uredbe, naslovljenim „Definicije”, propisuje se u točki (b) da za potrebe te uredbe „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”.
- 5 U članku 3. iste uredbe, naslovljenom „Područje primjene”, u stavku 5. propisuje se:  
„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.”

### **Uredba (EZ) br. 2111/2005**

- 6 U skladu s uvodnim izjavama 1. i 13. Uredbe (EZ) br. 2111/2005 Europskog parlamenta i Vijeća od 14. prosinca 2005. o uspostavi liste Zajednice koja sadrži zračne prijevoznike na koje se primjenjuje zabrana letenja unutar Zajednice, o informiranju putnika u zračnom prometu o identitetu zračnog prijevoznika koji obavlja let i stavljanju izvan snage članka 9. Direktive 2004/36/EZ (SL 2005., L 344, str. 15.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 16., str. 9. i ispravak SL 2014., L 366, str. 109.):

„(1) Djelovanje [Unije] u području zračnog prometa treba težiti, kao prioritetnom cilju, osiguravanju visoke razine zaštite putnika od rizika sigurnosti. Štoviše, treba se u potpunosti voditi računa o zahtjevima općenite zaštite potrošača.

[...]

(13) Uredbom Vijeća (EEZ) br. 2299/89 od 24. srpnja 1989. o Kodeksu poslovanja računalnih sustava rezervacija (CRS) [(SL 1989., L 220, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 10., str. 184.), kako je izmijenjena Uredbom Vijeća (EZ) br. 323/1999 od 8. veljače 1999. (SL 1999., L 40, str. 1.)] daje se potrošačima, koji rezerviraju let putem računala, pravo da budu informirani o identitetu zračnog prijevoznika koji obavlja let. Međutim, čak i u redovitom zračnom prijevozu, postoje poslovne prakse kod rezervacije bez CRS-a, kao što su zakup zrakoplova s posadom ili *code-sharing* sporazum, kod kojih zračni prijevoznik koji je prodao let pod svojim imenom ne izvodi taj let sam i za koje trenutno ne postoji zakonsko pravo putnika da budu informirani o identitetu zračnog prijevoznika koji uistinu pruža uslugu.”

- 7 U članku 11. Uredbe br. 2111/2005, naslovljenom „Informiranje o identitetu stvarnog prijevoznika”, u stavku 1. propisano je:

„Nakon rezervacije, ugovorni prijevoznik obavještuje putnika o identitetu stvarnog prijevoznika ili stvarnih prijevoznika, bez obzira na način na koji je rezervacija obavljena.”

### **Glavni postupak i prethodno pitanje**

- 8 Na temelju ugovora o zakupu zrakoplova s posadom („wet lease”) društvo TUIFly GmbH zakupilo je od društva Thomson Airways zrakoplov s posadom za određeni broj letova. Tim je ugovorom bilo predviđeno da je društvo TUIFly odgovorno za „ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board Services etc ” („zemaljske usluge, uključujući doček i ispraćaj putnika, neprekidnu skrb o putnicima, rukovanje teretom, sigurnost putnika i prtljage, organiziranje usluga u zrakoplovu itd.”). Radi ostvarenja tih letova društvo TUIFly zatražilo je slotove, prodalo letove i pribavilo sve potrebne dozvole.
- 9 Tužitelji u glavnom postupku imali su potvrđenu rezervaciju za let s polaskom iz Hamburga (Njemačka) i odredištem u Cancúnu (Meksiko), pri čemu je broj tog leta sadržavao kôd koji je označavao društvo TUIFly. Iz te je potvrde bilo razvidno da je navedene rezervacije izdalo društvo TUIFly, ali da je let „izvodilo” društvo Thomson Airways.
- 10 Budući da je u pogledu navedenog leta bilo potvrđeno dulje kašnjenje, čiju, međutim, točnu duljinu sud koji je uputio zahtjev nije naveo, tužitelji u glavnom postupku zatražili su od društva Thomson Airways plaćanje naknade štete za koju su smatrali da im pripada u skladu s člancima 5. i 7. Uredbe br. 261/2004, kako ih tumači Sud.

- 11 Društvo Thomson Airways odbilo je isplatiti tu naknadu štete navodeći da nije bilo stvarni zračni prijevoznik u smislu članka 2. točke (b) te uredbe te da stoga nije bilo dužno isplatiti, ovisno o slučaju, naknadu štete za slučaj kašnjenja leta u dolasku tri ili više sati koju su putnici potraživali na temelju navedene uredbe.
- 12 Stoga su tužitelji u glavnom postupku pokrenuli postupak pred Amtsgerichtom Hamburg (Općinski sud u Hamburgu, Njemačka), koji je prihvatio njihove tužbene zahtjeve. Taj je sud presudio da se društvo Thomson Airways mora također smatrati stvarnim zračnim prijevoznikom jer je na temelju uvodne izjave 7. Uredbe br. 261/2004 nebitno utvrđenje izvodi li stvarni zračni prijevoznik let vlastitim zrakoplovom ili u okviru ugovora o zakupu zrakoplova bez posade („dry lease”) odnosno s posadom („wet lease”). Posljedično, stvarni zračni prijevoznik je prijevoznik koji je za izvođenje leta zakupio zrakoplov s posadom odnosno bez posade, ali i prijevoznik koji kao vlasnik zrakoplova i poslodavac posade stvarno izvodi navedeni let.
- 13 Osim toga, taj je sud također naveo da je u potvrdi o rezervaciji izdanoj tužiteljima u glavnom postupku tuženik u glavnom postupku bio izričito naveden kao stvarni zračni prijevoznik. Doista, radi osiguranja ostvarenja cilja zaštite potrošača zadanog Uredbom br. 261/2004 potrošač se mora moći pouzdati u naznake navedene u potvrdi o rezervaciji.
- 14 Društvo Thomson Airways uložilo je žalbu pred Landgerichtom Hamburg (Zemaljski sud u Hamburgu, Njemačka) protiv presude Amtsgerichta Hamburg (Općinski sud u Hamburgu) navodeći da se u smislu Uredbe br. 261/2004 stvarnim zračnim prijevoznikom mora smatrati zračni prijevoznik koji preuzima operativnu odgovornost za let s obzirom na to da zbog svoje nužne prisutnosti u zračnim lukama i informacija o putnicima koje posjeduje samo on može ispuniti obveze iz navedene uredbe. Budući da je u glavnom postupku društvo TUIFly bilo operativno odgovorno za izvođenje leta, zahtjevi za naknadu štete trebali su biti usmjereni protiv tog prijevoznika.
- 15 U tim je okolnostima Landgericht Hamburg (Zemaljski sud u Hamburgu) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Trebali li pojam ‚stvarni zračni prijevoznik’ iz [Uredbe br. 261/2004] tumačiti na način da se u smislu te uredbe stvarnim zračnim prijevoznikom smatra zračni prijevoznik koji drugom zračnom prijevozniku da u zakup zrakoplov s posadom u okviru ugovora o *wet leaseu* (ugovor o zakupu s posadom) za ugovorom određen broj letova, ali koji ne snosi glavnu operativnu odgovornost za predmetne letove, pri čemu valja pojasniti da se na putničkoj potvrdi o rezervaciji navodi da let ‚izvodi’ taj isti prijevoznik?”

### **O prethodnom pitanju**

- 16 Svojim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li pojam „stvarni zračni prijevoznik” u smislu Uredbe br. 261/2004, i osobito njezina članka 2. točke (b), tumačiti na način da obuhvaća slučaj zračnog prijevoznika, poput onoga o kojemu je riječ u glavnom postupku, koji drugom zračnom prijevozniku daje u zakup zrakoplov i posadu u okviru ugovora o zakupu zrakoplova s posadom („wet lease”), ali ne preuzima operativnu odgovornost za letove, uključujući i slučaj kada se u potvrdi o rezervaciji mjesta na letu, koja je izdana putnicima, navodi da navedeni let izvodi taj prvonavedeni prijevoznik.
- 17 U tom pogledu valja navesti da u skladu s člankom 2. točkom (b) Uredbe br. 261/2004 pojam „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”.

- 18 Dakle, tom se definicijom utvrđuju dvije kumulativne pretpostavke kako bi se zračnog prijevoznika moglo smatrati „stvarnim zračnim prijevoznikom”, a koje se odnose, s jedne strane, na izvođenje predmetnog leta i, s druge strane, na postojanje ugovora sklopljenog s putnikom.
- 19 U pogledu prve pretpostavke valja navesti da se u njoj ističe pojam „let”, koji je njezin središnji element. Doista, Sud je već presudio da se taj pojam mora shvatiti na način da označava „operaciju zračnog prijevoza koja je tako i na određen način ‚jedinica’ tog prijevoza, a koju obavlja zračni prijevoznik koji utvrđuje svoju rutu” (presude od 10. srpnja 2008., Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, t. 40., od 13. listopada 2011., Sousa Rodríguez i dr., C-83/10, EU:C:2011:652, t. 27. i od 22. lipnja 2016., Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, t. 20.).
- 20 Iz toga proizlazi da se stvarnim zračnim prijevoznikom mora smatrati prijevoznik koji u okviru svoje djelatnosti prijevoza putnika donosi odluku o izvođenju konkretnog leta, uključujući pritom određivanje rute i na taj način izrađivanje ponude zračnog prijevoza upućene zainteresiranim osobama. Donošenjem te odluke zapravo se podrazumijeva da taj prijevoznik preuzima odgovornost za izvođenje navedenog leta, uključujući, među ostalim, odgovornost za njegovo moguće otkazivanje ili dulje kašnjenje u dolasku.
- 21 U ovom je slučaju nesporno da je uloga društva Thomson Airways bila ograničena na davanje u zakup zrakoplova i posade koja je izvela let o kojem je riječ u glavnom postupku, a da je društvo TUIFly odlučivalo o određivanju rute i izvođenju tog leta.
- 22 U tim se okolnostima mora utvrditi da se zračni prijevoznik, poput društva Thomson Airways u glavnom postupku, koji je drugom zračnom prijevozniku dao u zakup zrakoplov i posadu, ni u kojem slučaju ne može smatrati „stvarnim zračnim prijevoznikom” u smislu Uredbe br. 261/2004, i osobito njezina članka 2. točke (b), pri čemu uopće nije potrebno razmatrati drugu kumulativnu pretpostavku propisanu tom odredbom.
- 23 Takvo je rješenje potvrđeno ciljem osiguranja visoke razine zaštite putnika, koji je naveden u uvodnoj izjavi 1. Uredbe br. 261/2004, jer se tim rješenjem omogućuje da se prevezenim putnicima zajamči naknada štete odnosno pravo na skrb a da oni pritom ne moraju voditi računa o dogovorima koje je zračni prijevoznik koji je odlučio izvesti predmetni let s drugim prijevoznikom poduzeo radi konkretnog izvođenja tog leta.
- 24 Usto, navedeno rješenje dosljedno je načelu navedenom u uvodnoj izjavi 7. te uredbe, prema kojem radi osiguranja njezine djelotvorne primjene obveze koje ona propisuje trebaju izvršavati stvarni zračni prijevoznici neovisno o tome jesu li vlasnici zrakoplova ili zakupljuju zrakoplov s posadom.
- 25 Doduše, sud koji je uputio zahtjev također pojašnjava da je u potvrdi o rezervaciji koja je izdana tužiteljima u glavnom postupku bilo navedeno da let o kojem je riječ u glavnom postupku „izvodi” zračni prijevoznik koji je dao u zakup zrakoplov i posadu. Međutim, iako bi taj podatak bio relevantan u okviru primjene Uredbe br. 2111/2005, on nije odlučan za utvrđenje „stvarnog zračnog prijevoznika” u smislu Uredbe br. 261/2004 s obzirom na to da iz uvodne izjave 1. Uredbe br. 2111/2005 jasno proizlazi da je njezin zadani cilj različit od cilja zadanog Uredbom br. 261/2004.
- 26 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na postavljeno pitanje valja odgovoriti da pojam „stvarni zračni prijevoznik” u smislu Uredbe br. 261/2004, i osobito njezina članka 2. točke (b), treba tumačiti na način da ne obuhvaća zračnog prijevoznika, poput onoga o kojemu je riječ u glavnom postupku, koji drugom zračnom prijevozniku daje u zakup zrakoplov i posadu u okviru ugovora o zakupu zrakoplova s posadom („wet lease”), ali ne preuzima operativnu odgovornost za letove, uključujući i slučaj kada se u potvrdi o rezervaciji mjesta na letu, koja je izdana putnicima, navodi da navedeni let izvodi taj prvonavedeni prijevoznik.

## Troškovi

- 27 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. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (treće vijeće) odlučuje:

**Pojam „stvarni zračni prijevoznik” u smislu 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, i osobito njezina članka 2. točke (b), treba tumačiti na način da ne obuhvaća zračnog prijevoznika, poput onoga o kojemu je riječ u glavnom postupku, koji drugom zračnom prijevozniku daje u zakup zrakoplov i posadu u okviru ugovora o zakupu zrakoplova s posadom („wet lease”), ali ne preuzima operativnu odgovornost za letove, uključujući i slučaj kada se u potvrdi o rezervaciji mjesta na letu, koja je izdana putnicima, navodi da navedeni let izvodi taj prvonavedeni prijevoznik.**

Potpisi