



## Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (osmo vijeće)

31. svibnja 2018.\*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članak 3. stavak 1. – Područje primjene – Pojam ‚izravno povezani let‘ – Let s polaskom iz zračne luke smještene na državnom području države članice, koji uključuje povezani let iz zračne luke treće zemlje i čije je konačno odredište druga zračna luka te treće zemlje”

U predmetu C-537/17,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Landgericht Berlin (Zemaljski sud u Berlinu, Njemačka), odlukom od 5. rujna 2017., koju je Sud zaprimio 12. rujna 2017., u postupku

**Claudia Wegener**

protiv

**Royal Air Maroc SA,**

SUD (osmo vijeće),

u sastavu: J. Malenovský (izvjestitelj), predsjednik vijeća, 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 Claudiju Wegener, F. Puschkarski, *Rechtsanwältin*,
- za Royal Air Maroc SA, D. Ahrens, *Rechtsanwalt*,
- za poljsku vladu, B. Majczyna, u svojstvu agenta,
- za Europsku komisiju, K. Simonsson i K.-P. Wojcik, u svojstvu agenata,

odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči bez mišljenja,

donosi sljedeću

\* Jezik postupka: njemački

## Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 3. stavka 1. 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 ukrcaja i 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.).
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između Claudije Wegener i društva Royal Air Maroc SA zbog naknade štete zatražene zbog dužeg kašnjenja leta.

### Pravni okvir

- 3 Članak 2. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Definicije”, među ostalim sadržava narednu definiciju:  
„(h) ‚konačno odredište’ znači destinacija na karti predstavljena na šalteru za registraciju putnika ili, u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta;”
- 4 Članak 3. Uredbe, naslovljen „Područje primjene”, u stavku 1. propisuje:  
„Ova se Uredba primjenjuje na:  
(a) putnike koji putuju iz zračne luke smještene na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje;  
(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.”

### Glavni postupak i prethodno pitanje

- 5 C. Wegener je s Royal Air Maroc sklopila ugovor o zračnom prijevozu koji je ostvaren jedinstvenom rezervacijom koja joj omogućuje putovanje iz Berlina (Njemačka) u Agadir (Maroko) i predviđa zaustavljanje u Casablanci (Maroko) uz promjenu zrakoplova.
- 6 Nakon što je ishodila potvrdu svoje rezervacije te se u berlinskoj zračnoj luci registrirala za cjelokupno putovanje, C. Wegener ukrkala se u zrakoplov Royal Air Maroc s odredištem u Casablanci, koji je poletio sa zakašnjenjem. Po dolasku u Casablancu prijavila se za ukrcaj u zrakoplov s odredištem u Agadiru, međutim Royal Air Maroc ju je odbio ukrcati navodeći kako je njezino sjedalo dodijeljeno drugom putniku. C. Wegener se konačno ukrkala na drugi zrakoplov prijevoznika Royal Air Maroc te je u Agadir pristigla sa zakašnjenjem od četiri sata u odnosu na prvotno predviđen raspored.
- 7 C. Wegener je slijedom toga zatražila odštetu za to zakašnjenje. Royal Air Maroc je međutim odbio prihvatiti njezin zahtjev zato što se ona nije mogla pozvati na pravo na odštetu na temelju Uredbe br. 261/2004.

- 8 U tim je okolnostima Landgericht Berlin (Zemaljski sud u Berlinu, Njemačka) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Postoji li let u smislu članka 3. stavka 1. točke (a) [Uredbe br. 261/2004] ako operacija prijevoza zračnog prijevoznika uključuje planirane prekide (zaustavljanja) izvan područja Europske [unije] s promjenom zrakoplova?”

### **O prethodnom pitanju**

- 9 U pogledu pitanja koje je postavio sud koji je uputio zahtjev, treba istaknuti, ponajprije, da se, na temelju članka 3. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 261/2004, ta uredba primjenjuje na putnike koji putuju iz zračne luke smještene na državnom području države članice.
- 10 Nadalje, iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje proizlazi da je prijevoz predmetnog putnika realiziran, kao što je navedeno u točki 5. ove presude, na temelju jedinstvene rezervacije.
- 11 Uzimajući taj element u obzir, treba smatrati da svojim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita, u bitnome, treba li članak 3. stavak 1. točku (a) Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da se ta uredba primjenjuje na prijevoz putnika koji se realizira na temelju jedinstvene rezervacije i obuhvaća, između polaska iz zračne luke smještene na državnom području države članice i dolaska u zračnu luku smještenu na državnom području treće zemlje, planirano zaustavljanje izvan Unije, uz promjenu zrakoplova.
- 12 U ovom slučaju, iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje proizlazi, ponajprije, da se prijevoz iz točke 5. ove presude sastoji od dva leta koji povezuju Berlin i Casablancu s jedne strane i Casablancu i Agadir s druge strane.
- 13 Nadalje, prvom od tih letova polazišna točka bila je zračna luka koja se nalazi na državnom području države članice, dok su drugome i polazišna i odredišna točka bile zračne luke na državnom području trećih zemalja.
- 14 Konačno, po dolasku drugog od navedenih letova utvrđeno je postojanje zakašnjenja od četiri sata, koje je pretrpjela tužiteljica u glavnom postupku.
- 15 U tim okolnostima, treba primijetiti da, ako let poput drugoga leta, koji je u cijelosti realiziran izvan Unije, treba smatrati odvojenom operacijom prijevoza, on nije obuhvaćen Uredbom br. 261/2004. Nasuprot tomu, u slučaju kada prijevoz poput predmetnog u glavnom postupku treba smatrati cjelinom, s obzirom na to da mu je točka polazišta u državi članici, ta se uredba primjenjuje.
- 16 U tom pogledu, Sud je već presudio da je nepovratni vremenski gubitak koji predstavlja neugodnost koja pokreće pravo na odštetu predviđeno Uredbom br. 261/2004 onaj do kojeg dolazi pri dolasku dotičnog putnika na njegovo konačno odredište (presuda od 26. veljače 2013., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, t. 32. i 33.).
- 17 Pojam „konačnog odredišta” definiran je člankom 2. točkom (h) te uredbe kao destinacija na karti pokazanoj na šalteru za registraciju putnika ili, u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta dotičnog putnika (presuda od 26. veljače 2013., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, t. 34. i 35.).
- 18 Iz pojma „zadnji let” proizlazi da pojam „izravno povezani let” treba tumačiti tako da upućuje na dva ili više letova koji čine cjelinu za potrebe prava na odštetu putnika predviđenog Uredbom br. 261/2004, kao u slučaju odnosnog izravno povezanog leta u predmetu iz kojeg je proizašla presuda od 26. veljače 2013., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, t. 17. i 18.).

- 19 Tomu je tako kada su dva ili više leta predmet jedinstvene rezervacije, kao što je to bio slučaj u predmetu iz kojeg je proizašla presuda od 26. veljače 2013., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, t. 16.).
- 20 Prema tome, operaciju prijevoza poput predmetne u glavnom postupku treba smatrati izravno povezanim letom, kao i dotičnu u predmetu iz kojeg je proizašla presuda od 26. veljače 2013., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, t. 35. i 38.).
- 21 Doista, sud koji je uputio zahtjev naznačuje, kao što proizlazi iz teksta njegova pitanja, da je drugi od dva predmetna leta u glavnom postupku realiziran različitim zrakoplovom od onog kojim je realiziran prvi let.
- 22 Međutim, nijedna odredba Uredbe br. 261/2004 ne čini kvalifikaciju izravno povezanog leta ovisnom o okolnosti da su svi letovi od kojih se on sastoji realizirani istim zrakoplovom.
- 23 Posljedično, promjena zrakoplova do koje može doći na izravno povezanom letu nema utjecaja na tu kvalifikaciju.
- 24 Prema tome, prijevoz poput predmetnog u glavnom postupku treba, kao cjelinu, promatrati kao izravno povezani let. Slijedom toga, mora biti obuhvaćen člankom 3. stavkom 1. točkom (a) Uredbe br. 261/2004.
- 25 Uzimajući u obzir sva prethodna razmatranja, na postavljeno pitanje treba odgovoriti da članak 3. stavak 1. točku (a) Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da se ta uredba primjenjuje na prijevoz putnika koji se realizira na temelju jedinstvene rezervacije i obuhvaća, između polaska iz zračne luke smještene na državnom području države članice i dolaska u zračnu luku smještenu na državnom području treće zemlje, planirano zaustavljanje izvan Unije, uz promjenu zrakoplova.

### **Troškovi**

- 26 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 navedenoga, Sud (osmo vijeće) odlučuje:

**Članak 3. stavak 1. točku (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 te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 treba tumačiti na način da se ta uredba primjenjuje na prijevoz putnika koji se realizira na temelju jedinstvene rezervacije i obuhvaća, između polaska iz zračne luke smještene na državnom području države članice i dolaska u zračnu luku smještenu na državnom području treće zemlje, planirano zaustavljanje izvan Unije, uz promjenu zrakoplova.**

Potpisi