



## Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (četvrto vijeće)

26. lipnja 2019.\*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članak 5. stavak 3. – Odšteta putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta – Doseg – Oslobađanje od obveze isplate odštete – Pojam ‚izvanredne okolnosti‘ – Prisutnost goriva na stazi zračne luke”

U predmetu C–159/18,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio juge de paix du troisième canton de Charleroi (Mirovni sudac trećeg kantona u Charleroiu, Belgija), odlukom od 31. siječnja 2018., koju je Sud zaprimio 27. veljače 2018., u postupku

**André Moens**

protiv

**Ryanair Ltd,**

SUD (četvrto vijeće),

u sastavu: M. Vilaras, predsjednik vijeća, K. Jürimäe, D. Šváby (izvjestitelj), S. Rodin i N. Piçarra, suci,

nezavisni odvjetnik: E. Tanchev,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za A. Moensa, N. Leys, *advocaat*,
- za Ryanair Ltd, C. Price, odvjetnik,
- za njemačku vladu, u početku T. Henze, M. Hellmann i A. Berg, zatim M. Hellmann i A. Berg, u svojstvu agenata
- za poljsku vladu, B. Majczyna, u svojstvu agenta,
- za Europsku komisiju, J. Hottiaux i N. Yerrell, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 19. prosinca 2018.,

\* Jezik postupka: francuski

donosi sljedeću

### Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 5. stavka 3. 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. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.).
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između Andréa Moensa i društva Ryanair Ltd, zračnog prijevoznika, u vezi s njegovim odbijanjem da tom putniku zbog dužeg kašnjenja njegova leta isplati odštetu.

### Pravni okvir

#### *Pravo Unije*

- 3 Uvodnim izjavama 14. i 15. Uredbe br. 261/2004 propisuje se:
  - „ (14) U skladu s [Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska konvencija)] (SL 2001., L 194, str. 39.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 1., str. 26.)], obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale bi biti ograničene ili u potpunosti isključene, u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih odgovarajućih [razumnih] mjera. Takve se okolnosti mogu posebno pojaviti u slučajevima političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje predmetnog leta, sigurnosnih rizika, neočekivanih nedostataka po pitanju sigurnosti leta i štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika.
  - (15) Smatrat će se da postoje izvanredne okolnosti onda kad je utjecaj odluke, koju je donijela uprava zračnog prometa, u vezi s određenim zrakoplovom određenog dana dovela [doveo] do dugog kašnjenja leta, kašnjenja leta preko noći, ili do otkazivanja jednog ili više letova tim zrakoplovom, iako su sve odgovarajuće [razumne] mjere poduzete od strane dotičnog zračnog prijevoznika kako bi se izbjeglo kašnjenje ili otkazivanje letova.”
- 4 Pod naslovom „Otkazivanje leta”, člankom 5. te uredbe propisuje se:
  - „ 1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:  
[...]
  - (c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., [...]
3. Stvarni zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu u skladu s člankom 7., ako može dokazati da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete.  
[...]

5 Pod naslovom „Pravo na odštetu” člankom 7. stavkom 1. navedene uredbe predviđa se:

„Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu od:

(a) 250 EUR za sve letove dužine 1 500 km ili kraće;

[...]”

### Glavni postupak i prethodna pitanja

6 A. Moens rezervirao je pri društvu Ryanair let od Trevisa (Italija) do Charleroi (Belgija).

7 Taj let izvršen je 21. prosinca 2015. sa zakašnjenjem u dolasku od četiri sata i dvadeset i tri minute, a razlog tog kašnjenja bila je prisutnost goriva na stazi zračne luke Treviso kojom je prouzročeno zatvaranje navedene staze u trajanju dužem od dva sata, a time i odgodu leta o kojem je riječ.

8 Zbog tog kašnjenja dužeg od tri sata, A. Moens zahtijevao je od društva Ryanair isplatu odštete u iznosu od 250 eura iz članka 5. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim člankom 7. stavkom 1. točkom (a).

9 Budući da je društvo Ryanair odbilo taj zahtjev jer je dotični let duže kasnio zbog „izvanredne okolnosti”, u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, A. Moens podnio je juge de paix du troisième canton de Charleroi (Mirovni sudac trećeg kantona u Charleroiu, Belgija) tužbu za isplatu tražene odštete.

10 Stoga se taj sud pita može li se prisutnost goriva na jednoj od staza zračne luke Treviso koja je razlog takvog kašnjenja okvalificirati kao „izvanredna okolnost” u smislu te odredbe.

11 U tim je okolnostima juge de paix du troisième canton de Charleroi (Mirovni sudac trećeg kantona u Charleroiu) odlučio prekinuti postupak i Sudu postaviti sljedeća prethodna pitanja:

„1. Je li okolnost u predmetnom sporu, odnosno izlivanje goriva na uzletno-sletnu stazu koje je dovelo do zatvaranja te staze, obuhvaćena pojmom ‚događaj’ u smislu točke 22. presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) ili pojmom ‚izvanredna okolnost’ u smislu uvodne izjave 14. [Uredbe br. 261/2004], kako je protumačen presudom od 31. siječnja 2013., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), ili se ta dva pojma preklapaju[?]

2. Treba li članak 5. stavak 3. [Uredbe br. 261/2004] tumačiti na način da se događaj kao što je onaj u predmetnom sporu, odnosno izlivanje goriva na uzletno-sletnu stazu koje je dovelo do zatvaranja te staze, treba smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika te se stoga ne može okvalificirati kao ‚izvanredna okolnost’ na temelju koje se zračnog prijevoznika može osloboditi njegove obveze isplate odštete putnicima u slučaju dužeg kašnjenja leta tog zrakoplova[?]

3. Ako događaj kao što je onaj u predmetnom sporu, odnosno izlivanje goriva na uzletno-sletnu stazu koje je dovelo do zatvaranja te staze, treba smatrati ‚izvanrednom okolnosti’, treba li iz toga zaključiti da je to za zračnog prijevoznika ‚izvanredna okolnost’ koja se nije mogla izbjeći niti poduzimanjem svih razumnih mjera?”

## Pitanja

### *Prvo i drugo pitanje*

- 12 Uvodno, valja istaknuti da iz naznaka suda koji je uputio zahtjev ne proizlazi da je do izlijevanja goriva na uzletno-sletnu stazu, koje je uzrok dužeg kašnjenja leta o kojem je riječ u glavnom postupku, došlo iz zrakoplova prijevoznika koji je izvršio taj let, odnosno društva Ryanair.
- 13 U tim okolnostima, prvo i drugo pitanje, koja treba zajedno razmatrati, valja protumačiti na način da sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim uvodnim izjavama 14. i 15., tumačiti na način da je prisutnost goriva na stazi zračne luke kojom je prouzročeno njezino zatvaranje i posljedično duže kašnjenje leta u polasku s te zračne luke ili u dolasku na nju obuhvaćena pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, kada gorivo o kojem je riječ ne potječe iz zrakoplova prijevoznika koji je izvršio taj let.
- 14 U slučaju otkazivanja leta ili dužeg kašnjenja, to jest uslijed kašnjenja dužeg od tri sata ili više, zakonodavac Unije namjeravao je urediti obveze zračnih prijevoznika predviđene u članku 5. stavku 1. Uredbe br. 261/2004 (presuda od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 19. i navedena sudska praksa).
- 15 U skladu s uvodnim izjavama 14. i 15. te s člankom 5. stavkom 3. te uredbe, odstupajući od stavka 1. tog članka, zračni se prijevoznik stoga oslobađa svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 7. Uredbe br. 261/2004 ako može dokazati da je do otkazivanja ili kašnjenja leta u dolasku za tri sata ili više došlo zbog „izvanrednih okolnosti” koje se nisu mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera ili, u slučaju nastanka takve okolnosti, da je poduzeo sve mjere koje odgovaraju situaciji upotrijebivši sve svoje osoblje i sva materijalna i financijska sredstva kojima raspolaže, kako bi izbjegao da ona dovede do otkazivanja ili dužeg kašnjenja predmetnog leta (presuda od 4. travnja 2019., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, t. 19. i navedena sudska praksa).
- 16 U skladu s ustaljenom sudskom praksom, kao „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 mogu se okvalificirati događaji koji po svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole, pri čemu su te dvije pretpostavke kumulativne (presuda od 4. travnja 2019., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, t. 20. i navedena sudska praksa).
- 17 U tom pogledu, treba istaknuti da kvalifikaciju „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe treba izvršiti ovisno isključivo o okolnosti koja je uzrok otkazivanja ili dužeg kašnjenja dotičnog leta, a pri tome ne treba prethodno ocijeniti, kako to čini se predviđa sud koji je uputio zahtjev, predstavlja li navedena okolnost „događaj” u smislu točke 22. presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 Kad je riječ o tome je li prisutnost goriva na stazi zračne luke koja je prouzročila njezino zatvaranje i posljedično duže kašnjenje leta u polasku s te zračne luke ili u dolasku na nju obuhvaćena pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, kad gorivo o kojem je riječ ne potječe iz zrakoplova prijevoznika koji je izvršio taj let, valja istaknuti da se, u pravilu, takva okolnost ne može smatrati bitno povezanom sa sustavom funkcioniranja zrakoplova koji je izvršio taj let (vidjeti, analogijom, presudu od 4. travnja 2019., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, t. 24.).
- 19 Stoga se ne može smatrati da je takva okolnost, po svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka, dio uobičajenog obavljanja djelatnosti dotičnog zračnog prijevoznika (vidjeti, analogijom, presudu od 4. travnja 2019., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, t. 26.).

- 20 Usto, dotični zračni prijevoznik spomenutu okolnost ne može stvarno kontrolirati s obzirom na to da održavanje staza ni na koji način ne ulazi u njegovu nadležnost (vidjeti u tom smislu presudu od 4. travnja 2019., *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, t. 26.) i da se odluka o zatvaranju staza zračne luke koju donose nadležna tijela zračne luke zračnim prijevoznicima nameće.
- 21 Prema tome, prisutnost goriva na stazi zračne luke kojom je prouzročeno njezino zatvaranje i posljedično duže kašnjenje leta treba okvalificirati kao „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004.
- 22 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na prvo i drugo pitanje treba odgovoriti da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim uvodnim izjavama 14. i 15. treba tumačiti na način da je prisutnost goriva na stazi zračne luke kojom je prouzročeno njezino zatvaranje i posljedično duže kašnjenje leta u polasku s te zračne luke ili u dolasku na nju obuhvaćena pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, kad gorivo o kojem je riječ ne dolazi iz zrakoplova prijevoznika koji je izvršio taj let.

### *Treće pitanje*

- 23 Svojim trećim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim uvodnim izjavama 14. i 15. tumačiti na način da prisutnost goriva na stazi zračne luke kojom je prouzročeno njezino zatvaranje, za koju je utvrđeno da je riječ o „izvanrednoj okolnosti”, valja smatrati okolnošću koja se nije mogla izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera u smislu te odredbe.
- 24 U tom smislu, valja podsjetiti, kao što to proizlazi iz točke 15. ove presude, da se zračni prijevoznik oslobađa svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 7. Uredbe br. 261/2004 ako može dokazati da je do otkazivanja ili kašnjenja leta u dolasku u trajanju od tri sata ili većem došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera.
- 25 Dakle, od obveze se ne oslobađaju sve izvanredne okolnosti, nego onaj koji se na njih želi pozvati mora dokazati da ih se ni na koji način nije moglo izbjeći mjerama prilagođenima situaciji, to jest onima koje u trenutku nastupanja tih izvanrednih okolnosti osobito ispunjavaju tehnički i ekonomski održive uvjete za dotičnog zračnog prijevoznika (presuda od 4. svibnja 2017., *Pešková i Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 28.).
- 26 Stoga on mora dokazati da čak i uz upotrebu sveg svojeg osoblja i svih materijalnih i financijskih sredstava kojima je raspolagao, očito ne bi mogao – osim uz nesnošljiva odricanja u pogledu kapaciteta svojeg poduzeća u relevantnom trenutku – izbjeći da izvanredne okolnosti s kojima se suočio dovedu do otkazivanja leta ili njegova kašnjenja u dolasku za tri sata ili više (presuda od 4. svibnja 2017., *Pešková i Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 29.).
- 27 Stoga je Sud prihvatio fleksibilno i individualizirano shvaćanje pojma „razumna mjera”, prepuštajući nacionalnom sudu da ocijeni može li se u okolnostima konkretnog slučaja smatrati da je zračni prijevoznik poduzeo mjere koje su prilagođene situaciji (presuda od 4. svibnja 2017., *Pešková i Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 30.), pritom naglašavajući da treba uzeti u obzir samo mjere na čije ga je poduzimanje moguće stvarno obvezati, a ne one koje ulaze u nadležnost trećih osoba, kao što su, među ostalim, nadležni upravitelji zračnih luka ili zračni kontrolori (presuda od 4. svibnja 2017., *Pešková i Peška*, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 43.).

- 28 U ovom slučaju, kao što to u biti ističe nezavisni odvjetnik u točkama 35. i 36. svojeg mišljenja, suočen s odlukom tijela zračne luke o zatvaranju uzletno–sletne staze zračne luke, zračni prijevoznik mora tu odluku poštovati i čekati da ta tijela ponovno otvore tu stazu ili poduzmu neku alternativnu mjeru. Stoga zračni prijevoznik, poput onog o kojem je riječ u glavnom postupku, nije mogao poduzeti eventualne razumne mjere kako bi izbjegao izvanrednu okolnost o kojoj je riječ.
- 29 Iz prethodnih razmatranja proizlazi da na treće pitanje valja odgovoriti da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim uvodnim izjavama 14. i 15., treba tumačiti na način da prisutnost goriva na stazi zračne luke kojom je prouzročeno njezino zatvaranje, za koju je utvrđeno da je riječ o „izvanrednoj okolnosti”, valja smatrati okolnošću koja se nije mogla izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera u smislu te odredbe.

### Troškovi

- 30 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 (četvrto vijeće) odlučuje:

1. Članak 5. stavak 3. 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, u vezi s njezinim uvodnim izjavama 14. i 15. treba tumačiti na način da je prisutnost goriva na stazi zračne luke kojom je prouzročeno njezino zatvaranje i posljedično dulje kašnjenje leta u polasku s te zračne luke ili u dolasku na nju obuhvaćena pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, kad gorivo o kojem je riječ ne potječe iz zrakoplova prijevoznika koji je izvršio taj let.
2. Članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim uvodnim izjavama 14. i 15. treba tumačiti na način da prisutnost goriva na stazi zračne luke kojom je prouzročeno njezino zatvaranje, za koju je utvrđeno da je riječ o „izvanrednoj okolnosti”, valja smatrati okolnošću koja se nije mogla izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera u smislu te odredbe.

Vilaras

Jürimäe

Šváby

Rodin

Piçarra

Objavljeno na javnoj raspravi u Luxembourggu 26. lipnja 2019.

Tajnik  
A. Calot Escobar

Predsjednik IV. vijeća  
M. Vilaras