



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (deveto vijeće)

16. svibnja 2024.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Odšteta putnicima u zračnom prijevozu u slučaju dužeg kašnjenja leta – Članak 5. stavak 3. – Oslobođenje od obveze isplate odštete – Izvanredne okolnosti – Nedostatak osoblja operatora zračne luke koji pruža usluge utovara prtljage”

U predmetu C-405/23,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Landgericht Köln (Zemaljski sud u Kölnu, Njemačka), odlukom od 22. lipnja 2023., koju je Sud zaprimio 3. srpnja 2023., u postupku

Touristic Aviation Services Ltd

protiv

Flightright GmbH,

SUD (deveto vijeće),

u sastavu: O. Spineanu-Matei, predsjednica vijeća, S. Rodin (izvjestitelj) i L. S. Rossi, suci,

nezavisni odvjetnik: A. Rantos,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani dio postupka,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za Touristic Aviation Services Ltd, S. Hendrix, *Rechtsanwältin*,
- za Flightright GmbH, M. Michel i R. Weist, *Rechtsanwälte*,
- za nizozemsku vladu, M. K. Bulterman i J. M. Hoogveld, u svojstvu agenata,
- za Europsku komisiju, G. von Rintelen i N. Yerrell, u svojstvu agenata,

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

* Jezik postupka: njemački

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 društva Touristic Aviation Services Ltd (u daljnjem tekstu: TAS) i društva Flightright GmbH u vezi s odštetom koju društvo Flightright, pravni sljednik prava putnika u zračnom prometu, potražuje od TAS-a, u svojstvu stvarnog zračnog prijevoznika, zbog dužeg kašnjenja leta.

Pravo Unije

- 3 U članku 5. Uredbe br. 261/2004 predviđa se:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici

[...]

(c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim ako:

- i. su obaviješteni o otkazivanju leta najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja; ili
- ii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od dva tjedna do sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje koje im omogućuje da oputuju ne više od dva sata prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da stignu u mjesto odredišta unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska; ili
- iii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje, čime im je omogućeno da oputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu u mjesto odredišta unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.

[...]

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.

[...]”

- 4 Člankom 7. stavkom 1. te uredbe određuje se:

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

- (a) 250 EUR za sve letove dužine 1500 km ili kraće;

(b) 400 EUR za sve letove unutar Zajednice, duže od 1500 km i za sve druge letove dužine između 1500 km i 3500 km;

(c) 600 EUR za sve letove koji ne spadaju pod točke (a) ili (b).

[...]

Glavni postupak i prethodno pitanje

- 5 Dana 4. srpnja 2021. let s polaskom iz zračne luke Köln-Bonn (Njemačka) u zračnu luku Kos (Grčka) (u daljnjem tekstu: predmetni let), koji je osiguralo društvo TAS, u dolasku je kasnio 3 sata i 49 minuta.
- 6 To je kašnjenje uzrokovano, kao prvo, činjenicom da je prethodni let već kasnio 1 sat i 17 minuta zbog nedostatka osoblja zaduženog za prijavu putnika, kao drugo, da je utovar prtljage u zrakoplov bio usporen zbog toga što je osoblje operatora te zračne luke, zaduženo za tu uslugu, također bilo nedostatno, što je dovelo do dodatnog kašnjenja od 2 sata i 13 minuta i, kao treće, da su vremenski uvjeti koji su nastali nakon zatvaranja vrata uzrokovali dodatno kašnjenje s polijetanjem od 19 minuta.
- 7 U tom je kontekstu društvo Flightright, kojemu je određeni broj putnika na predmetnom letu prenio svoja prava na odštetu, podnijelo tužbu Amtsgerichtu Köln (Općinski sud u Kölnu, Njemačka) zahtijevajući da se društvu TAS naloži isplata iznosa od 800 eura po putniku, uvećanog za kamate, na temelju Uredbe br. 261/2004. Društvo Flightright je pred tim sudom tvrdilo da se kašnjenje leta o kojem je riječ ne može opravdati izvanrednim okolnostima u smislu članka 5. stavka 3. te uredbe.
- 8 Taj je sud prihvatio tu tužbu a da nije razmotrio potonje pitanje, smatrajući da je društvo TAS u svakom slučaju moglo izbjeći to kašnjenje da je poduzelo sve razumne mjere kako bi ga otklonio. Naime, budući da je samo društvo TAS tvrdilo da je tek sa zakašnjenjem dobilo slotove za prethodni let, iz toga treba zaključiti da je znalo da će predmetni let kasniti najmanje 3 sata. Međutim, društvo TAS nije dokazalo da je tada donijelo sve razumne mjere koje je moglo poduzeti kako bi izbjeglo ili smanjilo to kašnjenje.
- 9 Društvo TAS podnijelo je žalbu protiv te odluke Landgerichtu Düsseldorf (Zemaljski sud u Düsseldorfu, Njemačka), sudu koji je uputio zahtjev. Potonji smatra da je prvostupanjski sud trebao ispitati predstavlja li nedostatak osoblja operatora zračne luke Köln-Bonn, na koji se društvo TAS poziva kao uzrok dužeg kašnjenja predmetnog leta, „izvanrednu okolnost” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004.
- 10 Naime, u slučaju potvrđenog odgovora na to pitanje, društvo TAS ne bi trebalo biti obvezno nadoknaditi štetu društvu Flightright jer dio kašnjenja predmetnog leta koji mu se može pripisati ne bi iznosio 3 sata. Ako bi, s druge strane, valjalo smatrati da su djelatnosti utovara prtljage, neovisno o činjenici da ih obavlja operator zračne luke, svojstvene redovnoj djelatnosti zračnog prijevoznika, u smislu sudske prakse Suda, iz toga bi proizlazilo da se činjenica da je broj njegovih zaposlenika nedovoljan ne može kvalificirati kao „izvanredna okolnost”. U tom bi slučaju trebalo potvrditi nalog društvu TAS s obzirom na to da bi se u obzir moglo uzeti samo kašnjenje od 19 minuta nakon zatvaranja vrata zbog meteoroloških uvjeta, nakon čega ostaje kašnjenje dulje od tri sata koje se može pripisati društvu TAS.

- 11 Prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev, s jedne strane, usluga utovara prtljage može se smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika, u smislu sudske prakse Suda, s obzirom na to da izravno služi pružanju usluge prijevoza koju putnicima mora pružiti predmetni zračni prijevoznik, neovisno o činjenici da je pružanje te usluge na operatoru zračne luke. S druge strane, upravo bi iz činjenice da navedenu uslugu osigurava taj operator, a ne sam taj prijevoznik ili pružatelj usluga kojeg je on odredio, moglo proizlaziti da bi se nedostatak teretnog osoblja trebao smatrati „vanjskim uzrokom” koji je izvan kontrole navedenog prijevoznika i koji je utjecao na njegovu uobičajenu djelatnost, što opravdava njegovo oslobođenje od obveze naknade štete. Naime, taj sud pojašnjava da tu uslugu u Njemačkoj načelno pruža poduzetnik zračne luke, iako njemačko zakonodavstvo predviđa da i korisnici zračne luke mogu sami pružati zemaljske usluge ili ih povjeriti pružatelju usluga po svojem izboru.
- 12 U tim je okolnostima Landgericht Köln (Zemaljski sud u Kölnu) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeće prethodno pitanje:

„Trebali li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da je u slučaju manjka osoblja operatora zračne luke ili poduzetnika kojeg je operator zračne luke angažirao za utovar prtljage koji treba obaviti taj operator riječ o izvanrednoj okolnosti u smislu te odredbe koja izvana nekontrolirano utječe na redovnu djelatnost zračnog prijevoznika koji se koristi tom uslugom operatora zračne luke/poduzetnika kojeg je on angažirao ili utovar prtljage koji obavlja operator zračne luke/poduzetnik kojeg je angažirao i manjak osoblja nadležnog za utovar prtljage tog operatora treba smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti tog zračnog prijevoznika, tako da oslobođenje od obveze plaćanja odštete u skladu s [tom odredbom] dolazi u obzir samo ako razlog za manjak osoblja predstavlja izvanrednu okolnost u smislu te odredbe?”

Dopuštenost zahtjeva za prethodnu odluku

- 13 Društvo Flightright ističe nedopuštenost zahtjeva za prethodnu odluku jer ne sadržava informacije potrebne za odgovor na prethodno pitanje, odnosno izvršava li društvo TAS kontrolu nad operatorom zračne luke Köln-Bonn, odgovornim za utovar prtljage u zrakoplove, na temelju ugovornog odnosa koji ih povezuje.
- 14 Valja podsjetiti na to da je prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda isključivo na nacionalnom sudu pred kojim se vodi postupak i koji mora preuzeti odgovornost za sudsku odluku koja će biti donesena da, uvažavajući posebnosti predmeta, ocijeni nužnost prethodne odluke za donošenje svoje presude i relevantnost pitanja koja postavlja Sudu, koja uživaju pretpostavku relevantnosti. Slijedom toga, ako se postavljeno pitanje odnosi na tumačenje ili valjanost pravila prava Unije, Sud je u načelu dužan odlučiti, osim ako je očito da traženo tumačenje nema nikakve veze s činjeničnim stanjem ili predmetom spora u glavnom postupku, ako je problem hipotetski ili ako Sud ne raspolaze činjeničnim i pravnim elementima potrebnima kako bi mogao dati koristan odgovor na navedeno pitanje (presuda od 22. veljače 2024., Unedic, C-125/23, EU:C:2024:163, t. 35.).
- 15 U ovom slučaju, iako je točno da sud koji je uputio zahtjev u svojem zahtjevu za prethodnu odluku ne pojašnjava izvršava li društvo TAS stvarnu kontrolu nad operatorom zračne luke Köln-Bonn, to međutim ne sprečava Sud da na prethodno pitanje odgovori na koristan način, uzimajući u obzir obje mogućnosti.
- 16 Iz toga slijedi da je zahtjev za prethodnu odluku dopušten.

O prethodnom pitanju

- 17 Svojim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da činjenica da je broj osoblja operatora zračne luke odgovornog za operacije utovara prtljage u zrakoplove nedovoljan može predstavljati „izvanrednu okolnost” u smislu te odredbe.
- 18 U tom pogledu valja podsjetiti najprije da članke 5. i 7. Uredbe br. 261/2004 u vezi s načelom jednakog postupanja treba tumačiti na način da se putnici na odgođenim letovima mogu, s jedne strane, izjednačiti s putnicima na otkazanim letovima za potrebe primjene prava na naknadu štete iz članka 7. stavka 1. te uredbe i, s druge strane, pozvati na to pravo na naknadu štete ako zbog odgođenog leta trpe gubitak vremena od 3 ili više sati, odnosno ako na krajnje odredište stignu 3 ili više sati nakon vremena dolaska koje je zračni prijevoznik prvotno planirao (presuda od 25. siječnja 2024., *Laudamotion i Ryanair, C-54/23, EU:C:2024:74*, t. 19. i navedena sudska praksa).
- 19 Stoga, na temelju članka 5. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004, putnici na koje se odnosi let koji je kasnio 3 sata ili više u trenutku dolaska na konačno odredište imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika, u skladu s člankom 7. stavkom 1. te uredbe, osim ako su prethodno obaviješteni o takvom kašnjenju u rokovima iz članka 5. stavka 1. točke (c) podtočaka i. do iii. navedene uredbe.
- 20 Ipak, takvim kašnjenjem ne nastaje pravo na odštetu u korist putnika ako zračni prijevoznik može dokazati da je dulje kašnjenje uzrokovano izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih razumnih mjera u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 (presuda od 7. srpnja 2022., *SATA International – Azores Airlines (Nedostatak sustava za opskrbu gorivom)*, C-308/21, EU:C:2022:533, t. 19. i navedena sudska praksa).
- 21 U skladu s ustaljenom sudskom praksom Suda, pojam „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 obuhvaća događaje koji prema svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole, pri čemu su ta dva uvjeta kumulativna, a to jesu li oni ispunjeni treba ocjenjivati od slučaja do slučaja (presuda od 11. svibnja 2023., *TAP Portugal (Smjena kopilota)*, C-156/22 do C-158/22, EU:C:2023:393, t. 18. i navedena sudska praksa).
- 22 U ovom slučaju, iako je kašnjenje dulje od 3 sata utvrđeno u dolasku predmetnog leta uzrokovano zbog više razloga, prethodno pitanje odnosi se isključivo na kašnjenje vezano uz nedostatnost osoblja koje je operator zračne luke rasporedio na utovar prtljage.
- 23 Kao prvo, što se tiče uvjeta prema kojem predmetni događaj po svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka ne smije biti dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika, Sud je presudio, kad je riječ o operacijama punjenja zrakoplova gorivom, da, čak i ako su te operacije u načelu obuhvaćene redovnim obavljanjem djelatnosti zračnog prijevoznika, taj uvjet je naišao na problem koji se pojavio u kontekstu navedenih operacija koji proizlazi iz općeg kvara u sustavu opskrbe gorivom kojim zračna luka upravlja, s obzirom na to da se takav događaj ne može smatrati neraskidivo povezanim s funkcioniranjem zrakoplova koji je kasnio (vidjeti u tom smislu presudu od 7. srpnja 2022., *SATA International – Azores Airlines (Nedostatak sustava za opskrbu gorivom)*, C-308/21, EU:C:2022:533, t. 22. i navedena sudska praksa).

- 24 Na sudu koji je uputio zahtjev je da ocijeni, s obzirom na okolnosti glavnog predmeta, treba li u ovom slučaju nedostatke utvrđene u postupcima utovara prtljage smatrati općima u smislu sudske prakse navedene u prethodnoj točki. Ako bi to bio slučaj, takvi nedostaci ne bi, prema svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka, mogli predstavljati događaj koji je dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika.
- 25 Kao drugo, što se tiče uvjeta prema kojem događaj o kojem je riječ mora biti izvan stvarne kontrole dotičnog stvarnog zračnog prijevoznika, valja podsjetiti na to da događaje čiji je uzrok „unutarnji” treba razlikovati od događaja čiji je uzrok „vanjski” tom zračnom prijevozniku. Tako su tim pojmom, kao „vanjski” događaji, obuhvaćeni oni koji jednim dijelom proizlaze iz djelatnosti zračnog prijevoznika, a drugim dijelom iz vanjskih okolnosti koje su više ili manje česte u praksi, ali nad kojima zračni prijevoznik nema kontrolu jer im je uzrok prirodni događaj ili radnja treće osobe, poput drugog zračnog prijevoznika ili javnog ili privatnog subjekta koji ometa djelatnost zračnog prijevoza ili zračne luke. To osobito vrijedi kada postoji opći nedostatak u sustavu opskrbe gorivom zračne luke kojom upravlja operator zračne luke ili treća osoba (vidjeti u tom smislu presudu od 7. srpnja 2022., SATA International – Azores Airlines (Nedostatak sustava za opskrbu gorivom), C-308/21, EU:C:2022:533, t. 25. i 26.).
- 26 U ovom slučaju sud koji je uputio zahtjev pojašnjava da je ukrcavanje prtljage u zrakoplov društva TAS bilo usporeno zbog nedostatnosti osoblja koje je operator zračne luke Köln-Bonn rasporedio za te operacije.
- 27 Na sudu koji je uputio zahtjev je da ocijeni, s obzirom na okolnosti glavnog predmeta, jesu li utvrđeni nedostaci u operacijama utovara prtljage u zračnoj luci Köln-Bonn bili izvan kontrole društva TAS. U tom pogledu valja istaknuti da to osobito ne bi bilo slučaj kad bi društvo TAS bilo ovlašteno izvršavati stvarnu kontrolu nad operatorom te zračne luke.
- 28 U slučaju da sud koji je uputio zahtjev smatra da je duže kašnjenje leta o kojem je riječ stvarno uzrokovano izvanrednim okolnostima u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, na njemu je i da ocijeni, s obzirom na sve okolnosti glavnog postupka i dokaze koje je podnio predmetni zračni prijevoznik, je li dokazao da se te okolnosti nisu mogle izbjeći čak i ako su sve razumne mjere bile poduzete i da je donio mjere prilagođene situaciji kojima se mogu izbjeći njezine posljedice, osim da se neprihvatljivo žrtvovao s obzirom na mogućnosti svojeg poduzeća u relevantnom trenutku (vidjeti u tom smislu presudu od 7. srpnja 2022., SATA International – Azores Airlines (Nedostatak sustava za opskrbu gorivom), C-308/21, EU:C:2022:533, t. 27. i 26.).
- 29 U tom pogledu, valjalo bi smatrati da je navedeni zračni prijevoznik mogao izbjeći utvrđeno kašnjenje u utovaru prtljage, primjerice, ako je mogao koristiti usluge drugog pružatelja usluga koji raspolaže dovoljnim kapacitetima za pružanje tih usluga bez odgode, u trenutku kada je znao ili morao znati da operator zračne luke nema takve kapacitete.
- 30 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na postavljeno pitanje valja odgovoriti tako da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da činjenica da je broj osoblja operatora zračne luke odgovornog za operacije utovara prtljage u zrakoplove nedovoljan može predstavljati „izvanrednu okolnost” u smislu te odredbe. Međutim, kako bi se oslobodio obveze isplate odštete putnicima predviđene u članku 7. te uredbe, zračni prijevoznik čiji je let duže kasnio zbog takve izvanredne okolnosti dužan je dokazati da se ta okolnost ne bi mogla izbjeći čak i da su poduzete sve razumne mjere i da je donio mjere koje su prilagođene situaciji kojima se mogu izbjeći njezine posljedice.

Troškovi

- 31 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 (deveto vijeće) odlučuje:

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 ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91

treba tumačiti na način da:

činjenica da je broj osoblja operatora zračne luke odgovornog za operacije utovara prtljage u zrakoplove nedovoljan može predstavljati „izvanrednu okolnost” u smislu te odredbe. Međutim, kako bi se oslobodio obveze isplate odštete putnicima predviđene u članku 7. te uredbe, zračni prijevoznik čiji je let duže kasnio zbog takve izvanredne okolnosti dužan je dokazati da se ta okolnost ne bi mogla izbjeći čak i da su poduzete sve razumne mjere i da je donio mjere koje su prilagođene situaciji kojima se mogu izbjeći njezine posljedice.

Potpisi