



Sadržaj

II. Informacije

INFORMACIJE INSTITUCIJA, TIJELA, UREDA I AGENCIJA EUROPSKE UNIJE

Europska komisija

2016/C 214/01	Neprotivljenje prijavljenoj koncentraciji (Predmet M.7858 – INEOS/Celanese assets) ⁽¹⁾	1
---------------	---	---

IV. Obavijesti

OBAVIJESTI INSTITUCIJA, TIJELA, UREDA I AGENCIJA EUROPSKE UNIJE

Vijeće

2016/C 214/02	Odluka Vijeća od 9. lipnja 2016. o imenovanju člana i zamjenikâ člana Savjetodavnog odbora za sigurnost i zdravlje na radu za Rumunjsku	2
---------------	---	---

Europska komisija

2016/C 214/03	Tečajna lista eura	4
---------------	--------------------------	---

2016/C 214/04	Obavijest Komisije – Smjernice za tumačenje 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 Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 889/2002 Europskog parlamenta i Vijeća	5
---------------	---	---

2016/C 214/05	Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije	22
2016/C 214/06	Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije	22
2016/C 214/07	Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije	23
2016/C 214/08	Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije	24
2016/C 214/09	Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije	25

II.

(Informacije)

INFORMACIJE INSTITUCIJA, TIJELA, UREDA I AGENCIJA EUROPSKE UNIJE

EUROPSKA KOMISIJA

Neprotivljenje prijavljenoj koncentraciji**(Predmet M.7858 – INEOS/Celanese assets)****(Tekst značajan za EGP)**

(2016/C 214/01)

Dana 11. svibnja 2016. Komisija je donijela odluku da se ne protivi prethodno spomenutoj prijavljenoj koncentraciji te je ocijenila da je ona sukladna s unutarnjim tržištem. Odluka se temelji na članku 6. stavku 1. točki (b) Uredbe Vijeća (EZ) br. 139/2004⁽¹⁾. Puni tekst odluke dostupan je samo na engleskom jeziku, a objavit će se nakon što se iz njega uklone sve moguće poslovne tajne. Odluka će biti dostupna:

- na internetskoj stranici Komisije posvećenoj tržišnom natjecanju, u odjeljku za koncentracije (<http://ec.europa.eu/competition/mergers/cases/>). Odluke o spajanju mogu se pretraživati na različite načine, među ostalim po trgovačkom društvu, broju predmeta, datumu i sektoru,
- u elektroničkom obliku na internetskoj stranici EUR-Lexa (<http://eur-lex.europa.eu/homepage.html?locale=hr>) pod brojem dokumenta 32016M7858. EUR-Lex omogućuje mrežni pristup europskom zakonodavstvu.

⁽¹⁾ SL L 24, 29.1.2004., str. 1.

IV.

(Obavijesti)

OBAVIJESTI INSTITUCIJA, TIJELA, UREDA I AGENCIJA EUROPSKE UNIJE

VIJEĆE

ODLUKA VIJEĆA

od 9. lipnja 2016.

o imenovanju člana i zamjenikâ člana Savjetodavnog odbora za sigurnost i zdravlje na radu za Rumunjsku

(2016/C 214/02)

VIJEĆE EUROPSKE UNIJE,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije,

uzimajući u obzir Odluku Vijeća od 22. srpnja 2003. o osnivanju Savjetodavnog odbora za sigurnost i zdravlje na radu ⁽¹⁾, a posebno njezin članak 3.,

uzimajući u obzir popis kandidata koji su Vijeću podnijele vlade država članica,

budući da:

- (1) Odlukom od 24. veljače 2016. ⁽²⁾ Vijeće je imenovalo članove i zamjenike članova Savjetodavnog odbora za sigurnost i zdravlje na radu za razdoblje od 29. veljače 2016. do 28. veljače 2019.
- (2) Vlada Rumunjske podnijela je dodatne prijedloge za imenovanja za tri mjesta koja treba popuniti,

DONIJELO JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Članom i zamjenicima člana Savjetodavnog odbora za sigurnost i zdravlje na radu za razdoblje koje završava 28. veljače 2019. imenuju se:

PREDSTAVNICI POSLODAVACA

Zemlja	Član	Zamjenici
Rumunjska	Gđa Daniela SÂRBU	G Ovidiu NICOLESCU Gđa Daniela TĂNASE

Članak 2.

Članove i zamjenike članova koji još nisu predloženi za imenovanje Vijeće će imenovati kasnije.

⁽¹⁾ SL C 218, 13.9.2003., str. 1.⁽²⁾ Odluka Vijeća od 24. veljače 2016. o imenovanju članova i zamjenika članova Savjetodavnog odbora za sigurnost i zdravlje na radu (SL C 79, 1.3.2016., str. 1.).

Članak 3.

Ova Odluka stupa na snagu na dan donošenja.

Sastavljeno u Luxembourg 9. lipnja 2016.

Za Vijeće

Predsjednik

G. A. VAN DER STEUR

EUROPSKA KOMISIJA

Tečajna lista eura ⁽¹⁾

14. lipnja 2016.

(2016/C 214/03)

1 euro =

Valuta	Tečaj	Valuta	Tečaj		
USD	američki dolar	1,1225	CAD	kanadski dolar	1,4449
JPY	japanski jen	118,98	HKD	hongkonški dolar	8,7113
DKK	danska kruna	7,4358	NZD	novozelandski dolar	1,6022
GBP	funta sterlinga	0,79478	SGD	singapurski dolar	1,5229
SEK	švedska kruna	9,3184	KRW	južnokorejski von	1 324,26
CHF	švicarski franak	1,0832	ZAR	južnoafrički rand	17,2368
ISK	islandska kruna		CNY	kineski renminbi-juan	7,4015
NOK	norveška kruna	9,3655	HRK	hrvatska kuna	7,5235
BGN	bugarski lev	1,9558	IDR	indonezijska rupija	14 992,00
CZK	češka kruna	27,048	MYR	malezijski ringit	4,6086
HUF	mađarska forinta	313,96	PHP	filipinski pezo	51,986
PLN	poljski zlot	4,4332	RUB	ruski rubalj	74,3488
RON	rumunjski novi leu	4,5235	THB	tajlandski baht	39,595
TRY	turska lira	3,2886	BRL	brazilski real	3,9273
AUD	australski dolar	1,5277	MXN	meksički pezo	21,3172
			INR	indijska rupija	75,5550

⁽¹⁾ Izvor: referentna tečajna lista koju objavljuje ESB.

OBAVIJEST KOMISIJE

Smjernice za tumačenje 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 Uredbe Vijeća (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 889/2002 Europskog parlamenta i Vijeća

(2016/C 214/04)

1. UVOD

Uredba (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 ⁽¹⁾ (dalje u tekstu „Uredba”) stupila je na snagu 17. veljače 2005. Tom se Uredbom utvrđuje minimalna razina standarda kvalitete zaštite putnika, čime se liberalizaciji zrakoplovnog tržišta dodaje važna građanska dimenzija.

U Komisijinoj Bijeloj knjizi o prometu, donesenoj 28. ožujka 2011. ⁽²⁾, među inicijativama spominje se potreba za „postizanjem ujednačenog tumačenja prava EU-a o pravima putnika te usklađene i učinkovite provedbe, kako bi se osigurali i jednaki uvjeti za industriju i europski standard zaštite građana”.

Osim te Bijele knjige, Komisija je već donijela Smjernice za tumačenje Uredbe (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu ⁽³⁾.

Što se tiče zračnog prijevoza, Komunikacijom Komisije od 11. travnja 2011. ⁽⁴⁾ pokazalo se da se odredbe Uredbe tumače na razne načine zbog „sivih zona” i nedostataka u važećem tekstu, te da se provedba među državama članicama razlikovala. Osim toga, njome se pokazalo da putnicima nije jednostavno pozivati se na svoja pojedinačna prava.

Europski Parlament donio je 29. ožujka 2012. rezoluciju ⁽⁵⁾ kao odgovor na prethodno spomenutu Komunikaciju. Parlament je istaknuo mjere koje je smatrao bitnima za vraćanje povjerenja putnika, posebno pravilnu primjenu postojećih pravila od strane država članica i zračnih prijevoznika, provedbu dovoljnih i jednostavnih načina regresa te pružanje putnicima točnih informacija o njihovim pravima.

Kako bi se razjasnila prava i osiguralo da zračni prijevoznici bolje primjenjuju Uredbu i da je nacionalna provedbena tijela bolje provode, Komisija je predstavila prijedlog izmjene te Uredbe ⁽⁶⁾. Predloženim se promjenama ujedno uzima u obzir financijski učinak na zrakoplovni sektor pa su stoga u njih uključene i neke mjere kojima se nastoji ograničiti troškove. Zakonodavstvo EU-a taj prijedlog upravo ispituje. Komisija ovim smjernicama za tumačenje ne nastoji zamijeniti niti nadopuniti svoj prijedlog.

Paket za bolju regulativu jedno je od deset prioritarnih područja Junckerove Komisije i usmjeren je na osiguravanje učinkovitog djelovanja EU-a u svakoj fazi ciklusa politike – od planiranja do provedbe, preispitivanja i kasnije revizije, kao u slučaju Uredbe. Drugi je cilj ove Komisije ostvariti povezanije i pravednije unutarnje tržište. Komisija je 11. lipnja 2015. ⁽⁷⁾ ustvrdila da je spremna razmotriti donošenje, u kratkom roku, smjernica za tumačenje kako bi se olakšala i poboljšala primjena Uredbe i kako bi se poticale najbolje prakse. To je jedna od mjera predloženih u komunikaciji od 7. prosinca 2015. o „Strategiji zrakoplovstva za Europu” ⁽⁸⁾.

⁽¹⁾ SL L 46, 17.2.2004., str. 1.

⁽²⁾ Plan za jedinstveni europski prometni prostor – susret konkurentnom prometnom sustavu u kojem se učinkovito gospodari resursima COM(2011) 144 završna verzija, vidjeti stranicu 23.: <http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0144:FIN:EN:PDF>

⁽³⁾ SL C 220, 4.7.2015., str. 1.

⁽⁴⁾ Komunikacija Komisije Europskom parlamentu i vijeću o primjeni Uredbe 261/2004 o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku (<http://eurlex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=COM:2011:0174:FIN:EN:PDF>). COM(2011) 174 završna verzija

⁽⁵⁾ Rezolucija Europskog parlamenta o funkcioniranju i primjeni stečenih prava putnika u zračnom prometu 2011/2150(INI), <http://www.europarl.europa.eu/sides/getDoc.do?type=TA&language=EN&reference=P7-TA-2012-99>

⁽⁶⁾ Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 261/2004 o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te Uredbe (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u vezi s prijevozom putnika i njihove prtljage (COM(2013) 130 završna verzija od 13.3.2013.).

⁽⁷⁾ Vijeće za promet, telekomunikacije i energetiku (promet), 11. lipanj 2015., Luksemburg.

⁽⁸⁾ COM(2015) 598 završna verzija od 7.12.2015. „Komunikacija Komisije Europskom parlamentu, Vijeću, Europskom gospodarskom i socijalnom odboru i Odboru regija – strategija zrakoplovstva za Europu”.

Na tumačenje Uredbe odlučujući utjecaj ima sudska praksa. U mnogim su slučajevima nacionalni sudovi zahtijevali od Suda Europske unije („Sud”) objašnjenje određenih odredbi, uključujući i ključne aspekte Uredbe. Njegovim se interpretativnim presudama odražava sadašnje stanje prava EU-a koje nacionalna tijela moraju primjenjivati. U ocjeni provedenoj 2010. ⁽⁹⁾ i u procjeni učinka iz 2012. ⁽¹⁰⁾ istaknut je velik broj presuda koje je donio Sud. Stoga je jasno da se moraju poduzeti koraci za osiguravanje zajedničkog razumijevanja i pravilne provedbe Uredbe diljem EU-a.

Ovim smjernicama za tumačenje Komisija nastoji se razjasniti niz odredbi Uredbe, posebno u svjetlu sudske prakse Suda ⁽¹¹⁾, kako bi se važeća pravila mogla učinkovitije i dosljednije provoditi. Ovim se smjernicama nastoje riješiti pitanja koja nacionalna provedbena tijela, putnici i njihova udruženja, Europski parlament i zastupnici industrije najčešće ističu. Njima se zamjenjuju prethodne informacije poput često postavljanih pitanja i odgovora na njih itd. koje su objavljene na internetskim stranicama Komisije.

Njima se ne nastoji na iscrpan način obuhvatiti sve odredbe, niti se njima utvrđuju ikakve nove pravne odredbe. Također je važno imati na umu da se smjernicama za tumačenje ne dovodi u pitanje tumačenje prava Unije koje pruža Sud ⁽¹²⁾.

Ove se smjernice ujedno odnose na Uredbu Vijeća (EZ) br. 2027/97 od 9. listopada 1997. o odgovornosti zračnih prijevoznika u slučaju nesreća ⁽¹³⁾ kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 889/2002 Europskog parlamenta i Vijeća ⁽¹⁴⁾ te na Konvenciju o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska konvencija) ⁽¹⁵⁾. Uredba (EZ) br. 889/2002 ima dvije svrhe: kao prvo, usklađivanje zakonodavstva EU-a o odgovornosti zračnih prijevoznika u pogledu putnika i njihove prtljage s odredbama Montrealske konvencije, čiji je supotpisnik i EU, i, kao drugo, proširenje primjene pravila iz Konvencije na zračne usluge koje se pružaju unutar državnog područja države članice.

Ovim smjernicama za tumačenje trebalo bi se pridonijeti osiguravanju bolje primjene i provedbe Uredbe.

2. PODRUČJE PRIMJENE UREDBE

2.1. Teritorijalno područje primjene

2.1.1. Zemljopisno područje primjene

Člankom 3. stavkom 1. Uredbe njezino se područje primjene ograničava na putnike koji putuju iz zračne luke smještene na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje i na putnike koji putuju iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku koja se nalazi na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje, ako je stvarni zračni prijevoznik prijevoznik EU-a.

U skladu s člankom 355. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (UFEU), pravo EU-a ne primjenjuje se na države i državna područja navedena u Prilogu II. UFEU-u ⁽¹⁶⁾. Umjesto toga, na te se države i državna područja primjenjuje poseban status pridruživanja utvrđen u skladu s dijelom četvrtim UFEU-a. Osim toga, ono se ne primjenjuje ni na Farske otoke, Otok Man i Kanalske otoke u skladu s aktom o pristupanju Danske i Ujedinjene Kraljevine. Stoga se ta državna područja u smislu Uredbe moraju smatrati trećim zemljama ⁽¹⁷⁾.

S druge strane, u skladu s člankom 355. UFEU-a, odredbe Ugovora primjenjuju se na francuske prekomorske departmane, odnosno Guadeloupe, Francusku Gvajanu, Martinique, otok Réunion, Mayotte kao i na Saint-Martin, Azore, Madeiru i Kanarske otoke. Stoga su u smislu Uredbe ta državna područja dio države članice na koju se Ugovor primjenjuje.

⁽⁹⁾ Ocjena Uredbe 261/2004 Konačno izvješće Glavno izvješće, Steer Davies Gleave (veljača 2010.)

⁽¹⁰⁾ Radni dokument službi Komisije Procjena učinka uz Prijedlog Uredbe Europskog parlamenta i Vijeća o izmjeni Uredbe (EZ) br. 261/2004 o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te Uredbe (EZ) br. 2027/97 o odgovornosti zračnih prijevoznika u vezi s prijevozom putnika i njihove prtljage – Bruxelles, SWD(2013) 62 završna verzija od 13.3.2013. i Prijedlog za Uredbu o izmjeni Uredbe (EZ) br. 261/2004 (COM(2013) 130 završna verzija).

⁽¹¹⁾ U tekstu se sustavno navode upućivanja na relevantne predmete Suda; kada takva upućivanja ne postoje, on odgovara Komisijinom tumačenju Uredbe.

⁽¹²⁾ Vidjeti članak 19. stavak 1. Ugovora o Europskoj uniji.

⁽¹³⁾ SL L 285, 17.10.1997., str. 1.

⁽¹⁴⁾ SL L 140, 30.5.2002., str. 2.

⁽¹⁵⁾ SL L 194, 18.7.2001., str. 39.

⁽¹⁶⁾ Vidjeti Prilog II. Ugovoru o funkcioniranju Europske unije (UFEU) (http://ec.europa.eu/archives/lisbon_treaty/index_en.htm)

⁽¹⁷⁾ Uredba se primjenjuje i na Island i Norvešku u skladu sa Sporazumom o europskom gospodarskom prostoru te na Švicarsku u skladu sa Sporazumom između Europske zajednice i Švicarske Konfederacije o zračnom prometu (1999.)

2.1.2. Pojam „let” iz članka 3. stavka 1. točke (a)

Sud je utvrdio da se putovanje koje uključuje odlazni i povratni let ne može smatrati jednim letom. Pojam „let” u smislu Uredbe mora se tumačiti kao da se sastoji od jedne operacije zračnog prijevoza, pri čemu se ona smatra „jedinicom” takvog prijevoza, koju obavlja zračni prijevoznik koji utvrđuje svoj plan putovanja⁽¹⁸⁾. Zbog toga se članak 3. stavak 1. točka (a) Uredbe ne primjenjuje na odlazno i povratno putovanje u kojemu putnici koji su izvorno pošli iz zračne luke smještene na državnom području države članice putuju natrag u tu zračnu luku letom koji obavlja prijevoznik koji nije prijevoznik EU-a i koji polazi iz zračne luke smještene u zemlji nečlanici. Činjenica da se odlazni i povratni letovi rezerviraju zajedno nema nikakvog utjecaja na tumačenje te odredbe⁽¹⁹⁾.

2.1.3. Područje primjene Uredbe u pogledu odštete i/ili pomoći primljene u zemlji nečlanici EU-a te učinaka na prava primatelja u skladu s Uredbom

Člankom 3. stavkom 1. točkom (b) propisano je da se ona primjenjuje na putnike koji putuju iz zračne luke smještene izvan EU-a (tj. u trećoj zemlji) u EU ako taj let obavlja zračni prijevoznik koji je licenciran u državi članici EU-a (prijevoznik EU-a), osim ako su u toj trećoj zemlji primili pogodnosti ili odštetu i u njoj im je pružena pomoć.

Može se pojaviti pitanje imaju li putnici koji lete u EU iz zračne luke u trećoj zemlji prava u skladu s Uredbom ako su im sljedeća prava već dana u skladu sa zakonodavstvom treće zemlje o pravima putnika:

1. pogodnosti (npr., putni vaučer) ili odšteta (čiji se iznos može razlikovati od iznosa propisanog Uredbom); i
2. skrb (kao što su obroci, pića, hotelski smještaj i komunikacijski uređaji).

U tom kontekstu važna je riječ „i”. Na primjer, ako su putnici ostvarili samo jedno od ta dva prava (na primjer pogodnosti i odštetu iz točke 1.), oni i dalje mogu zahtijevati ovo drugo (u ovom slučaju skrb iz točke 2.).

Ako su oba ta prava ostvarena na točki polazišta bilo na temelju lokalnog zakonodavstva ili dobrovoljno, putnici ne mogu više zahtijevati nikakva prava iz Uredbe. Međutim, Sud⁽²⁰⁾ je utvrdio da je neprihvatljivo da se putniku može uskratiti zaštita koju mu daje Uredba samo na temelju toga što je on mogao imati koristi od *neke* odštete u trećoj zemlji. S obzirom na to, stvarni zračni prijevoznik trebao bi dokazati da odšteta dana u trećoj zemlji odgovara svrsi odštete koja se jamči Uredbom ili da uvjeti koji se primjenjuju na odštetu i pomoć te razni načini njihove provedbe odgovaraju onima iz Uredbe.

2.2. Glavno područje primjene

2.2.1. Neprimjenjivanje Uredbe na putnike koji putuju helikopterom

U skladu s člankom 3. stavkom 4. Uredba se primjenjuje samo na zrakoplove s fiksnim krilima s pomoću kojih uslugu pruža licencirani zračni prijevoznik pa se stoga ona ne primjenjuje na usluge prijevoza helikopterom.

2.2.2. Neprimjenjivanje Uredbe na putnike koji putuju besplatno ili po umanjenoj tarifi koja nije izravno ili neizravno dostupna javnosti

U skladu s člankom 3. stavkom 3. Uredba se ne primjenjuje na putnike koji putuju besplatno ili po umanjenoj tarifi koja nije izravno ili neizravno dostupna javnosti. Ovom su odredbom obuhvaćene posebne tarife koje zračni prijevoznici nude svojem osoblju. Suprotno tome, Uredba se primjenjuje, u skladu s člankom 3. stavkom 3., na putnike koji putuju na temelju karata koje su izdane kao nagrade u okviru programa „frequent flyer” ili drugih komercijalnih programa.

2.2.3. Primjena na stvarne zračne prijevoznike

U skladu s člankom 3. stavkom 5., za obveze iz Uredbe uvijek je odgovoran stvarni zračni prijevoznik, a ne, na primjer, drugi zračni prijevoznik koji je predmetnu kartu prodao. Pojam zračnog prijevoznika definiran je u uvodnoj izjavi 7.

2.2.4. Događaji na koje se Uredba primjenjuje

Uredbom se putnici štite od uskraćenog ukrcaja, otkazivanja ili kašnjenja leta te premještanja u viši ili niži razred Ti događaji, kao i prava koja se daju putnicima kada se ti događaji ostvare, opisani su u odjeljcima u nastavku.

⁽¹⁸⁾ Predmet C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400, stavak 40.

⁽¹⁹⁾ Predmet C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400, stavak 53.

⁽²⁰⁾ Predmet C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618, stavak 28.

2.2.5. Neprimjenjivanje Uredbe na multimodalna putovanja

Multimodalna putovanja kojima se u okviru jednog ugovora o prijevozu uključuje više od jednog oblika prijevoza nisu kao takva obuhvaćena Uredbom. Više informacija o tome navodi se u odjeljku 6.

2.2.6. Područje primjene Uredbe u pogledu Direktive o putovanjima u paket aranžmanima

Člankom 3. stavkom 6. i uvodnom izjavom 16. Uredbe propisuje se da se ona primjenjuje i na letove koji su dio paketa tura, osim kada se paket tura otkáže zbog razloga koji nisu otkazivanje leta. Također se navodi da prava iz Uredbe ne utječu na prava putnika iz Direktive o putovanjima u paket aranžmanima⁽²¹⁾. Putnici tako imaju, u načelu, i prava iz Direktive o putovanjima u paket aranžmanima u odnosu na organizatora paket aranžmana, i prava iz Uredbe u odnosu na stvarnog zračnog prijevoznika. Člankom 14. stavkom 5. Direktive (EU) 2015/2302 o putovanjima u paket aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima, koja će u potpunosti postati primjenjiva 1. srpnja 2018., ujedno se predviđa da se nijednim pravom na odštetu ili sniženje cijene iz te Direktive ne utječe na prava putnika iz Uredbe, ali se navodi da se odšteta ili sniženje cijene koji se odobravaju u skladu s uredbama o pravima putnika i u skladu s tom Direktivom oduzimaju jedni od drugih kako bi se izbjeglo prekomjernu odštetu.

Međutim, ni Uredba ni Direktiva ne bave se pitanjem mora li trošak njihovih preklapajućih obveza konačno snositi organizator paket aranžmana ili stvarni zračni prijevoznik⁽²²⁾. Rješavanje takve situacije stoga će ovisiti o ugovornim odredbama između organizatora i prijevoznika te o primjenjivom nacionalnom pravu. Nijedan dogovor koji se na to odnosi (uključujući praktična rješenja za izbjegavanje prekomjerne odštete) ne smije negativno utjecati na mogućnost da putnici upute svoj zahtjev bilo organizatoru paket aranžmana ili zračnom prijevozniku i da ostvare odgovarajuća prava.

3. DOGAĐAJI NA TEMELJU KOJIH SE OSTVARUJU PRAVA IZ UREDBE

3.1. Uskraćivanje ukrcaja

3.1.1. Pojam „uskraćivanje ukrcaja”

U skladu s člankom 2. točkom (j) Uredbe, pojmom „uskraćivanje ukrcaja” ne obuhvaća se situacija u kojoj postoje razumni razlozi za odbijanje prijevoza putnika na nekom letu čak i ako su se oni za let prijavili na vrijeme. Takvi su razumni razlozi zdravstveni, sigurnosni ili neadekvatna putna dokumentacija. Međutim, pojam „uskraćivanje ukrcaja” odnosi se ne samo na slučajeve prebukiranosti nego i na one slučajeve kada se ukrcaj uskrati zbog drugih razloga, kao što su operativni razlozi⁽²³⁾.

S obzirom na putovanje osoba s invaliditetom ili osoba smanjene pokretljivosti upućuje se na članak 4. Uredbe (EZ) br. 1107/2006 Europskog parlamenta i Vijeća⁽²⁴⁾ i na relevantne smjernice⁽²⁵⁾ kojima se takvi slučajevi precizno rješavaju u dijelu „Odgovor na pitanje 4.”.

Ako je putniku odbijen prijevoz povratnim letom zbog činjenice da je stvarni zračni prijevoznik otkazao odlazni let i putnike preusmjerio na drugi let, to bi bilo uskraćivanje ukrcaja i temelj za dodatnu odštetu od tog stvarnog zračnog prijevoznika.

Kada se nekom putniku koji ima rezervaciju za odlazni i povratni let ne dopusti ukrcaj na povratni let zato što on ili ona nisu bili na odlaznom letu (tzv. nepojavljivanje), to nije uskraćivanje ukrcaja u smislu članka 2. točke (j). Isto vrijedi i za situaciju u kojoj se putniku koji ima rezervaciju za uzastopne letove ne dopusti ukrcaj na let jer nije letio prethodnim letom (letovima). Te dvije situacije obično se temelje na odredbama i uvjetima povezanim s kupljenom kartom. Međutim, takva praksa može biti zabranjena nacionalnim pravom. Ako prvotni let putnika koji ima potvrđenu rezervaciju kasni i putnik se preusmjeri na drugi let, to nije uskraćivanje ukrcaja u smislu članka 2. točke (j). Ako putnik

⁽²¹⁾ Direktiva Vijeća 90/314/EEZ od 13. lipnja 1990. o putovanjima, odmorima i kružnim putovanjima u paket aranžmanima (SL L 158, 23.6.1990., str. 59.). Ta se Direktiva stavlja izvan snage od 1. srpnja 2018., kada države članice moraju primijeniti nacionalne mjere kojima se prenosi Direktiva (EU) 2015/2302 Europskog parlamenta i Vijeća od 25. studenoga 2015. o putovanjima u paket aranžmanima i povezanim putnim aranžmanima, o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 i Direktive 2011/83/EU Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 90/314/EEZ (SL L 326, 11.12.2015., str. 1.). Upućivanje na Direktivu 90/314/EEZ u članku 3. stavku 6. Uredbe treba tumačiti i kao upućivanje na Direktivu (EU) 2015/2302 u skladu s člankom 29. potonje Direktive.

⁽²²⁾ Međutim, vidjeti u pogledu „prava na regresnu naknadu” članak 13. Uredbe i članak 22. Direktive (EU) 2015/2302.

⁽²³⁾ Predmet C-22/11, Finnair, ECLI:EU:C:2012:604, stavak 26.

⁽²⁴⁾ Uredba (EZ) br. 1107/2006 od 5. srpnja 2006. Europskog parlamenta i Vijeća o pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu (SL L 204, 26.7.2006., str. 1.).

⁽²⁵⁾ Radni dokument Komisije, smjernice za tumačenje primjene Uredbe (EZ) br. 1107/2006 od 5. srpnja 2006. Europskog parlamenta i Vijeća o pravima osoba s invaliditetom i osoba smanjene pokretljivosti u zračnom prijevozu, Bruxelles 11.6.2012., SWD(2012) 171 završna verzija.

koji putuje sa svojim kućnim ljubimcem ne može nastaviti putovanje jer nema odgovarajuću dokumentaciju kućnog ljubimca, ni to ne može biti uskraćivanje ukrcaja. Međutim, ako se putnicima ukrcaj uskrati zbog pogreške zemaljskog osoblja pri provjeri njihovih putnih isprava (uključujući vize), to je uskraćivanje ukrcaja u smislu članka 2. točke (j). Međutim, to nije tako ako u skladu s člankom 2. točkom (j) zračni prijevoznik i njegova posada odbiju putniku ukrcaj zbog razumno utemeljenih sigurnosnih razloga. Kako bi se spriječilo nepravilno uskraćivanje ukrcaja putnicima, zračni prijevoznik trebao bi se u potpunosti koristiti bazom podataka Timatic Međunarodne udruge zračnih prijevoznika (IATA) i savjetovati se s javnim tijelima (ambasade i ministarstva vanjskih poslova) dotičnih zemalja kako bi provjerio putne isprave i zahtjeve za (ulaznu) vizu za određene zemlje. Države članice morale bi se pobrinuti da pruže IATA-u/Timaticu sveobuhvatne i ažurirane podatke u pogledu putne dokumentacije, posebno u pogledu zahtjeva za vizu ili izuzimanja od tog zahtjeva.

3.1.2. Prava povezana s uskraćivanjem ukrcaja

Uskraćivanje ukrcaja protiv volje putnika temelj je za pravo na „odštetu” kako je definirano u članku 7. Uredbe, pravo na odabir između nadoknade, preusmjeravanja ili ponovne rezervacije za kasnije, kako je predviđeno člankom 8. te pravo na „skrb” u skladu s člankom 9.

3.2. Otkazivanje leta

3.2.1. Definicija otkazivanja

Člankom 2. točkom (l) Uredbe definira se „otkazivanje” kao otkazivanje leta koji je prethodno bio zakazan i na kojem je najmanje jedno mjesto bilo rezervirano.

Otkazivanje se u načelu događa kada je prvotni plan leta otkazan, a putnici tog leta pridružuju se putnicima na letu koji je isto tako planiran, ali nezavisno od prvotnog leta. Člankom 2. točkom (l) ne zahtijeva se izričita odluka prijevoznika o otkazivanju ⁽²⁶⁾.

Za razliku od toga, Sud ⁽²⁷⁾ smatra da se ne može, u pravilu, donijeti zaključak da postoji kašnjenje ili otkazivanje leta na temelju „kašnjenja” ili „otkazivanja” koji se prikazu na informativnim pločama u zračnoj luci ili ih oglasi osoblje prijevoznika. Slično tome, činjenica da je putnik ponovo preuzeo svoju prtljagu ili dobio nove karte za ulazak u zrakoplov nije, u pravilu, odlučujući čimbenik za utvrđivanje da je let bio otkazan. Te okolnosti nisu povezane s objektivnim značajkama leta kao takvog i mogu se pojaviti zbog raznih čimbenika. Sud je istaknuo konkretne slučajeve u kojima se objavljivanje da neki let „kasni” ili je „otkazan” može „pripisati netočnoj klasifikaciji ili okolnostima vezanima za dotičnu zračnu luku ili, opet, ono može biti neizbježno zbog vremena čekanja i činjenice da je nužno da dotični putnici provedu noć u hotelu”.

3.2.2. Razlikovanje otkazivanja i kašnjenja

Ne dovodeći u pitanje stavak 3.3.1. u nastavku te kako bi se izbjeglo da zračni prijevoznici neprekidno proglašavaju da neki let „kasni” umjesto da ga proglase „otkazanim” smatralo se korisnim istaknuti razliku koju treba napraviti između „otkazivanja” i „kašnjenja”. U praksi, iako se može u pravilu težiti tome da se let smatra otkazanim kada mu se promijenjeni broj leta, to možda neće uvijek biti odlučujući kriterij. Naime, let može toliko dugo kasniti da polazi dan nakon što je bio planiran pa mu se stoga može dodijeliti posebno označen broj (npr. XX 1234a umjesto XX 1234) kako bi ga se razlikovalo od leta istoga broja koji polazi taj sljedeći dan. Taj se slučaj svejedno može smatrati letom koji kasni, a ne otkazanim letom. To bi trebalo razmatrati zasebno za svaki pojedini slučaj.

3.2.3. Slučaj zrakoplova koji se vrati na svoju točku polazišta

Pojam „otkazivanje” kako je propisan člankom 2. točkom (l) Uredbe ujedno obuhvaća slučaj zrakoplova koji poleti, ali je zatim, iz bilo kojih razloga, prisiljen vratiti se u zračnu luku polazišta gdje se putnici tog zrakoplova premjeste na druge letove. Naime, činjenica da se polijetanje provelo, ali je zrakoplov nakon toga vraćen u zračnu luku polazišta bez da je stigao na određeno mjesto iz njegovog plana putovanja, znači da se ne može smatrati da je taj let, kako je prvotno planiran, proveden ⁽²⁸⁾.

3.2.4. Preusmjereni let

Preusmjereni let kojim putnik konačno stigne u zračnu luku koja u skladu s prvotnim planom putovanja tog putnika nije navedena kao konačno odredište mora se obrađivati na isti način kao i otkazivanje, osim:

- kada se putniku predložilo preusmjeravanje po sukladnim uvjetima prijevoza prvom mogućom prilikom za tog zračnog prijevoznika u zračnu luku prvotnog konačnog odredišta ili na bilo koje odredište koje se dogovori s putnikom. U tom se slučaju može u konačnici smatrati da taj let kasni,

⁽²⁶⁾ Predmet C-83/10, Sousa Rodríguez i dr., ECLI:EU:C:2011:652, stavak 29.

⁽²⁷⁾ Spojeni predmeti C-402/07 i C-432/07, Sturgeon i dr., ECLI:EU:C:2009:716, stavci 37. i 38.

⁽²⁸⁾ Predmet C-83/10, Sousa Rodríguez i dr. ECLI:EU:C:2011:652, stavak 28.

— kada su zračna luka dolaska i zračna luka prvotnog konačnog odredišta zračne luke istoga grada ili regije. U tom se slučaju u konačnici može smatrati da taj let kasni. U takvom se slučaju, analogno, primjenjuje članak 8. stavak 3.

3.2.5. Teret dokaza u slučaju otkazivanja

Člankom 5. stavkom 4. Uredbe teret dokazivanja je li i kada je putnik pojedinačno upoznat s otkazivanjem njegova leta nameće se zračnom prijevozniku.

3.2.6. Prava u pogledu otkazivanja

Otkazivanje leta donosi pravo na nadoknadu, preusmjeravanje ili povratak kako je definirano u članku 8. Uredbe, pravo na „skrb” kako je definirano u članku 9. i, u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c), pravo na „odštetu” kako je definirano u članku 7. Načelo na kojemu se temelji članak 5. stavak 1. točka (c) glasi da se odšteta mora isplatiti ako putnik nije bio dovoljno vremena unaprijed obaviješten o otkazivanju.

Međutim, odšteta se ne mora isplatiti ako prijevoznik može u skladu s člankom 5. stavkom 3. dokazati da je otkazivanje uzrokovano izvanrednim okolnostima koje se nije moglo izbjeći čak ni da su sve razumne mjere bile poduzete⁽²⁹⁾.

3.3. Kašnjenje leta

3.3.1. Kašnjenje u polasku

U skladu s člankom 6. stavkom 1. Uredbe, ako polazak leta kasni, putnici toga leta imaju pravo na „skrb” u skladu s člankom 9. i na nadoknadu i povratni let u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (a). Načelo na kojemu se temelji članak 6. stavak 1. glasi da ta prava ovise o trajanju kašnjenja i udaljenosti odredišta. U tom smislu treba imati na umu da pravo na preusmjeravanje, kako je utvrđeno člankom 8. stavkom 1. točkom (b) nije obuhvaćeno člankom 6. stavkom 1. jer se može smatrati da zračni prijevoznik prvenstveno pokušava riješiti uzrok kašnjenja kako bi minimizirao neugodnosti za putnike.

3.3.2. „Duže kašnjenje” u dolasku

Sud je presudio da je kašnjenje u dolasku od najmanje tri sata osnova za ista prava u smislu nadoknade kao i otkazivanja⁽³⁰⁾ (više detalja potražite u odjeljku 4.4.5 o odšteti).

3.3.3. Mjerenje kašnjenja u dolasku i pojam vremena dolaska

Sud je donio zaključak da pojam „vrijeme dolaska”, koji se upotrebljava za određivanje trajanja kašnjenja kojemu su putnici na letu bili izloženi kada dolazak kasni, odgovara vremenu kada se najmanje jedna vrata zrakoplova otvore, pri čemu se pretpostavlja da je u tom trenutku putnicima dozvoljeno napustiti zrakoplov⁽³¹⁾. Komisija smatra da bi stvarni zračni prijevoznik trebao zabilježiti vrijeme dolaska na temelju, na primjer, potpisane izjave letne posade ili pružatelja usluga prihvata i otpreme („handling agent”). Ako stvarni zračni prijevoznik želi upotrijebiti vrijeme dolaska kao dokaz usklađenosti s Uredbom, on treba nacionalnom provedbenom tijelu i putnicima taj podatak dati na uvid besplatno ako ga oni zatraže.

3.4. Premještaj u viši ili u niži razred

3.4.1. Definicija premještaja u viši i u niži razred

Premještaj u viši i u niži razred definirani su u članku 10. stavcima 1. i 2. Uredbe.

3.4.2. Prava povezana s premještajem u viši ili niži razred

U slučaju premještaja u viši razred zračni prijevoznik ne može tražiti nikakvo dodatno plaćanje. U slučaju premještaja u niži razred, u skladu s člankom 10. stavkom 2. točkama (a) do (c) Uredbe predviđena je odšteta u obliku nadoknade postotka cijene karte.

Definicija premještaja u niži razred (ili premještaja u viši razred) primjenjuje se na putni razred za koji je karta kupljena, ali ne i na pogodnosti ponuđene putem programa „frequent flyer” ili drugih komercijalnih programa koje pruža zračni prijevoznik ili turoperator.

⁽²⁹⁾ U pogledu izvanrednih okolnosti vidjeti odjeljak 5.

⁽³⁰⁾ Spojeni predmeti C-402/07 i C-432/07, Sturgeon i dr. ECLI:EU:C:2009:716, stavak 69. Vidjeti i spojene predmete C-581/10 i C-629/10, Nelson i dr. ECLI:EU:C:2012:657, stavak 40. te predmet C-413/11, Germanwings, ECLI:EU:C:2013:246, stavak 19.

⁽³¹⁾ Predmet C-452/13, Germanwings, ECLI:EU:C:2014:2141, stavak 27.

4. PRAVA PUTNIKA

4.1. Pravo na informiranje

4.1.1. Opće pravo na informiranje

Člankom 14. stavkom 1. Uredbe utvrđuje se tekst obavijesti koja se mora prikazati pri prijavljivanju za let na način jasno vidljiv putnicima. Ta bi se obavijest trebala prikazivati fizički ili elektronički na što je moguće više relevantnih jezika. To se mora učiniti ne samo kod prijavljivanja za let na šalteru zračne luke, nego i na kioscima u zračnoj luci i na internetu.

Osim toga, uvijek kada zračni prijevoznik putnicima pruži djelomične, zavaravajuće ili krive informacije o njihovim pravima, bilo pojedinačno ili masovno putem oglašavanja u medijima ili publikacijama na svojim internetskim stranicama, to bi se trebalo smatrati kršenjem Uredbe u skladu s člankom 15. stavkom 2. tumačenim zajedno s uvodnom izjavom 20., a može ujedno biti nepoštena ili zavaravajuća poslovna praksa poslovnog subjekta u odnosu prema potrošaču u skladu s Direktivom 2005/29/EZ Europskog parlamenta i Vijeća ⁽³²⁾.

4.1.2. Informacije koje se moraju pružiti u slučaju kašnjenja

Člankom 14. stavkom 2. Uredbe predviđa se da stvarni zračni prijevoznik koji uskrati ukrcaj ili otkáže let mora svakom putniku uručiti pisanu obavijest koja sadrži pravila za odštetu i pomoć. U njemu se nadalje navodi da prijevoznik „isto tako, svakom putniku kojem let kasni najmanje dva sata, treba osigurati istu takvu obavijest”. Zahtjev da se putnicima uruči detaljno pisano objašnjenje njihovih prava stoga se izričito primjenjuje na slučajeve uskraćivanja ukrcaja, otkazivanja i kašnjenja. Međutim, imajući na umu da kašnjenje može postojati pri polasku, ali se može dogoditi i na konačnom odredištu, stvarni prijevoznici trebali bi isto tako nastojati odgovarajuće informirati putnike kojima let kasni najmanje tri sata na njihovom konačnom odredištu. Jedino na taj način može svaki putnik biti ispravno informiran u skladu s izričitim zahtjevima članka 14. stavka 2. ⁽³³⁾. Takav je pristup potpuno usklađen s presudom Suda u predmetu *Sturgeon* ⁽³⁴⁾ kojom se utvrdilo da putnici zahvaćeni kašnjenjem od najmanje tri sata moraju, u smislu prava na nadoknadu iz članka 7. Uredbe, imati isti status kao i putnici čiji su letovi otkazani.

Ovime se ne dovode u pitanje obveze informiranja utvrđene drugim odredbama zakonodavstva Unije, posebno člankom 8. stavkom 2. Direktive 2011/83/EU Europskog p ⁽³⁵⁾ i člankom 7. stavkom 4. Direktive 2005/29/EZ o nepoštenoj poslovnoj praksi. Uskraćivanje bitnih informacija i davanje zavaravajućih informacija o pravima putnika može isto tako biti nepoštena ili zavaravajuća poslovna praksa poslovnog subjekta u odnosu prema potrošaču u skladu s Direktivom 2005/29/EZ o nepoštenoj poslovnoj praksi poslovnog subjekta u odnosu prema potrošaču na unutarnjem tržištu.

4.2. Pravo na nadoknadu, preusmjeravanje ili ponovnu rezervaciju u slučaju uskraćivanja ukrcaja ili otkazivanja

Člankom 8. stavkom 1. Uredbe nameće se zračnim prijevoznicima obveza da ponude putnicima trostruki izbor između i. povrata vrijednosti karte ⁽³⁶⁾ i, u slučaju veza, povratnog leta u zračnu luku polazišta prvom mogućom prilikom, ii. preusmjeravanja na njihovo konačno odredište bilo najranije moguće ili iii. preusmjeravanja na neki kasniji datum po izboru putnika po sukladnim uvjetima prijevoza, ovisno o dostupnosti slobodnih mjesta. Kao opće načelo, kada se putnik obavijesti o otkazivanju leta i kada se na odgovarajući način obavijesti o ponuđenom izboru, izbor koji je putniku ponuđen u skladu s člankom 8. stavkom 1. mora biti jednokratani. U takvim slučajevima, čim putnik odabere jednu od tri mogućnosti u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkama (a), (b) ili (c), zračni prijevoznik više nema nikakve obveze u pogledu druge dvije mogućnosti. Međutim, i dalje može postojati obveza odštete u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c) u vezi s člankom 7.

⁽³²⁾ Direktiva 2005/29/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 11. svibnja 2005. o nepoštenoj poslovnoj praksi poslovnog subjekta u odnosu prema potrošaču na unutarnjem tržištu i o izmjeni Direktive Vijeća 84/450/EEZ, direktiva 97/7/EZ, 98/27/EZ i 2002/65/EZ Europskog parlamenta i Vijeća, kao i Uredbe (EZ) br. 2006/2004 Europskog parlamenta i Vijeća („Direktiva o nepoštenoj poslovnoj praksi”); SL L 149, 11.6.2005., str. 22.

⁽³³⁾ Informacije koje se uručuju putnicima u pogledu popisa nacionalnih provedbenih tijela u EU-u mogu sadržavati upućivanje na internetske stranice Komisije na kojima se nalaze svi kontaktni podaci nacionalnih provedbenih tijela.

⁽³⁴⁾ Spojeni predmeti C-402/07 i C-432/07, *Sturgeon* i dr., ECLI:EU:C:2009:716, stavak 69.

⁽³⁵⁾ Direktiva 2011/83/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 25. listopada 2011. o pravima potrošača, izmjeni Direktive Vijeća 93/13/EEZ i Direktive 1999/44/EZ Europskog parlamenta i Vijeća te o stavljanju izvan snage Direktive Vijeća 85/577/EEZ i Direktive 97/7/EZ Europskog parlamenta i Vijeća (SL L 304, 22.11.2011., str. 64.).

⁽³⁶⁾ Vrijednost karte vraća se za neprovedeni dio ili dijelove putovanja, kao i za već provedeni dio ili dijelove ako taj let više ne služi nikakvoj svrsi u pogledu prvotnog plana putovanja putnika. U načelu, ako putnik odabere povratak u svoju zračnu luku polaska, već provedeni dio ili dijelovi putovanja više ne služe nikakvoj svrsi u pogledu prvotnog plana putovanja.

Zračni prijevoznik trebao bi istodobno ponuditi izbor između nadoknade i preusmjeravanja. U slučaju presjedanja, zračni prijevoznik trebao bi istodobno ponuditi izbor između nadoknade i povratnog leta u zračnu luku polaska i preusmjeravanja. Zračni prijevoznik mora snositi troškove za preusmjeravanje ili povratni let i mora nadoknaditi troškove povratnog leta koje snosi putnik ako zračni prijevoznik nije ispunio obvezu da ponudi preusmjeravanje ili povratni let u skladu s usporedivim uvjetima prijevoza prvom mogućom prilikom. Kada zračni prijevoznik ne ponudi izbor između nadoknade, preusmjeravanja i, u slučaju povezanih letova, nadoknade i povratnog leta u zračnu luku polaska i preusmjeravanja, nego jednostrano odluči putniku isplatiti nadoknadu, putnik ima pravo na dodatni povrat razlike do vrijednosti nove karte prema usporedivim uvjetima prijevoza.

Međutim, ako zračni prijevoznik može dokazati da se, u slučaju da je putnik pristao dati svoje osobne podatke za kontakt, obratio putniku i pokušao pružiti pomoć iz članka 8., ali je putnik svejedno pomoć ili preusmjeravanje dogovorio sam, tada zračni prijevoznik može donijeti zaključak da nije odgovoran za nikakve dodatne troškove koje je putnik snosio i može odlučiti da mu ne isplati nadoknadu.

Kada se putnicima ponudi mogućnost nastavka ili preusmjeravanja putovanja, ono mora biti „po sukladnim uvjetima prijevoza”. Sukladnost uvjeta prijevoza može ovisiti o brojnim čimbenicima, a o tome jesu li uvjeti prijevoza sukladni mora se odlučivati od slučaja do slučaja. Ovisno o okolnostima preporučuju se sljedeće dobre prakse:

- ako je moguće, putnici se ne bi trebali premještati u niži razred od rezerviranoga (ako se premjeste u niži razred primjenjuje se nadoknada iz članka 10.),
- preusmjeravanje bi se trebalo ponuditi bez dodatnih troškova za putnika, čak i kada se putnici preusmjeravaju na letove drugih zračnih prijevoznika ili na drugi oblik prijevoza ili u viši razred ili prijevoz više tarife od one plaćene za prvotnu uslugu,
- mora se poduzeti sve što je moguće kako bi se izbjegla dodatna presjedanja,
- kada je u dijelu putovanja koje se nije provelo po planu nužno koristiti se drugim zračnim prijevoznikom ili drugim oblikom prijevoza, ukupno trajanje putovanja trebalo bi, ako je moguće, biti koliko je razumno moguće slično planiranom trajanju prvotnog putovanja u istom ili, ako je nužno, u višem razredu prijevoza,
- ako postoji više letova sličnih trajanja, putnici koji imaju pravo na preusmjeravanje trebali bi prihvatiti prijevoznikovu ponudu preusmjeravanja, uključujući i preusmjeravanje na let onih zračnih prijevoznika koji surađuju sa stvarnim prijevoznikom,
- ako je za prvotno putovanje zatražena pomoć za osobe s invaliditetom ili osobe smanjene pokretljivosti, ta pomoć treba biti jednako dostupna i na zamjenskom pravcu.

I na preusmjereni let prihvaćen u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkama (b) ili (c), ako se on otkáže ili kasni u dolasku, primjenjuju se sva nova prava na odštetu u skladu s člankom 7. (vidjeti odjeljak 4.4.11.). Komisija preporučuje da se, u slučaju kada se mora pružiti pomoć, putnicima jasno navedu mogućnosti izbora.

Ako je putnik rezervirao odlazni let i povratni let zasebno kod različitih zračnih prijevoznika, a odlazni je let otkazan, nadoknada se isplaćuje samo za taj let. Međutim, ako su dva leta dio istog ugovora, a obavljaju ih dva različita zračna prijevoznika, uz pravo na odštetu od stvarnog zračnog prijevoznika putnicima bi se u slučaju otkazivanja odlaznog leta morale ponuditi dvije mogućnosti: i. da im se vrati puna vrijednost karte (tj. vrijednost karte za oba leta) ili ii. da ih se preusmjeri na drugi odlazni let.

4.3. Pravo na skrb u slučaju uskraćivanja ukrcaja, otkazivanja ili kašnjenja u polasku

4.3.1. Pojam prava na skrb

Kada se putnik nakon uskraćivanja ukrcaja, otkazivanja ili kašnjenja u polasku dogovori sa zračnim prijevoznikom za preusmjeravanje na neki kasniji datum po svojem izboru (članak 8. stavak 1. točka (c)), pravo na skrb prestaje vrijediti. Zapravo, pravo na skrb vrijedi samo toliko dugo dok putnik mora čekati na preusmjeravanje prvom mogućom prilikom prema svojem konačnom odredištu po sukladnim uvjetima prijevoza (članak 8. stavak 1. točka (b)) ili na povratni let (članak 8. stavak 1. točka (a) druga alineja).

4.3.2. Opskrbljivanje hranom i pićima te osiguravanje smještaja

Uredbom se nastoji osigurati odgovarajuća skrb za potrebe putnika koji čekaju svoj povratni let ili preusmjeravanje. Opseg odgovarajuće skrbi morat će se ocijeniti od slučaja do slučaja, vodeći računa o potrebama putnika u dotičnim okolnostima te o načelu proporcionalnosti (tj. u skladu s vremenom čekanja). Cijena plaćena za kartu i privremeni karakter neugodnosti kroz koje putnik prolazi ne bi smjeli utjecati na pravo na skrb.

S obzirom na članak 9. stavak 1. točku (a) (obroci i osvježavajući napitci), Komisija smatra da izraz „u razumnom odnosu s vremenom čekanja” znači da stvarni zračni prijevoznik mora, imajući na umu načelo proporcionalnosti, osigurati putnicima odgovarajuću skrb s obzirom na očekivano kašnjenje i doba dana (ili noći) u kojemu se ono dogodi, uključujući zračnu luku presjedanja u slučaju povezanih letova kako bi se što više smanjila neugoda kojoj su izloženi putnici. Posebna se pozornost mora obratiti na potrebe osoba s invaliditetom ili smanjene pokretljivosti i djecu bez pratnje.

Osim toga, putnicima bi se trebala ponuditi besplatna skrb na jasan i dostupan način, između ostalog elektronskim komunikacijskim kanalima u slučajevima kada su putnici pristali dati svoje osobne podatke. Ako te podatke nisu dali, putnici bi trebali u slučaju prekida putovanja stvarnog zračnog prijevoznika obavijestiti o svojoj prisutnosti. To znači da se putnike ne smije prepustiti same sebi, npr. da pronađu i plate smještaj ili hranu. Umjesto toga, stvarni zračni prijevoznik ima obvezu skrb nuditi aktivno. Stvarni zračni prijevoznik morao bi isto tako osigurati, kada je to moguće, da je smještaj pristupačan osobama s invaliditetom i njihovim psima vodičima.

Ako bez obzira na sve to skrb nije ponuđena iako je morala biti, putnici koji su morali platiti obroke i osvježavajuća pića, hotelski smještaj, prijevoz od zračne luke do mjesta smještaja i/ili telekomunikacijske usluge mogu od zračnog prijevoznika dobiti povrat troškova pod uvjetom da su oni bili nužni, razumni i odgovarajući ⁽³⁷⁾.

Ako putnik odbije razumnu ponudu skrbi iz članka 9. od zračnog prijevoznika i sam se organizira, zračni prijevoznik nije obvezan nadoknaditi troškove koje je snosio putnik, osim kada je drugačije utvrđeno nacionalnim pravom ili se zračni prijevoznik s time unaprijed usuglasio i u svakom slučaju do iznosa koji odgovara prethodno navedenoj „razumnoj ponudi” zračnog prijevoznika, kako bi se prema svim putnicima postupalo isto. Također, putnici bi za troškove koje su snosili morali čuvati sve potvrde i račune. Međutim, putnici nemaju pravo na odštetu zbog izostanka skrbi ako nisu snosili nikakve troškove.

U svakom slučaju, putnici koji misle da imaju pravo na povrat većeg iznosa svojih troškova ili na odštetu zbog posljedica kašnjenja, uključujući troškove, zadržavaju pravo da svoje zahtjeve temelje na odredbama Montrealske konvencije, kao i članku 3. Uredbe (EZ) br. 2027/97 i da te zahtjeve prema zračnom prijevozniku iznesu u postupku pred nacionalnim sudom ili se obrate nadležnom nacionalnom provedbenom tijelu. U nekim državama članicama putnici se mogu obratiti tijelima za alternativno rješavanje potrošačkih sporova (vidjeti stavak 7.3. u nastavku).

Mora se imati na umu da se u skladu s uvodnom izjavom 18. Uredbe skrb može ograničiti ili uskratiti ako bi i samo njezino pružanje dovelo do dodatnog kašnjenja putnika koji čekaju na alternativni ili let koji kasni. Ako je let odgođen kasno navečer, ali se može očekivati da će poći unutar nekoliko sati i da bi kašnjenje moglo biti mnogo veće ako bi se putnici morali usred noći prebacivati u hotele i natrag u zračnu luku, zračnom prijevozniku trebalo bi biti dopušteno da odbije pružiti takvu skrb. Slično tomu, ako prijevoznik namjerava dati vaučere za hranu i pića, a potom dobije obavijest da je let spreman za ukrcaj, prijevoznik mora imati mogućnost uskratiti pružanje te skrbi. Osim za takve slučajeve, Komisijino je stajalište da se to ograničenje mora primijeniti samo u vrlo iznimnim slučajevima jer se mora učiniti sve što je potrebno kako bi se smanjile neugodnosti za putnike.

Pravom na skrb iz Uredbe ne dovode se u pitanje obveze organizatora paket aranžmana u skladu s pravilima za putovanja u paket aranžmanima.

4.3.3. Skrb u izvanrednim okolnostima ili iznimnim događajima

U skladu s Uredbom zračni prijevoznik mora ispuniti obveze skrbi čak i kada je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti, odnosno okolnosti koje se ne bi izbjegle i da su bile poduzete sve razumne mjere. Uredbom se ni na koji način ne omogućuje zaključak da se njome, pored „izvanrednih okolnosti” iz članka 5. stavka 3. Uredbe, prepoznaje zasebna kategorija „posebno iznimnih” događaja, što bi dovelo do izuzimanja zračnog prijevoznika od svih njegovih obveza, uključujući i one iz članka 9. Uredbe, čak i tijekom dužih razdoblja, posebno zbog toga što su putnici u takvim okolnostima i događajima posebno osjetljivi ⁽³⁸⁾.

U slučaju iznimnih događaja, Uredbom se nastoji osigurati pružanje odgovarajuće skrbi posebno putnicima koji čekaju preusmjeravanje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (b). Međutim, zračnim prijevoznicima ne bi se trebale namećati sankcije kada oni mogu dokazati da su poduzeli sve što je u njihovoj moći kako bi ispunili svoje obveze iz Uredbe

⁽³⁷⁾ Predmet C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, stavak 66.

⁽³⁸⁾ Predmet C-12/11, McDonagh, ECLI:EU:C:2013:43, stavak 30.

uzimajući u obzir posebne okolnosti povezane s dotičnim događajima i načelo proporcionalnosti. Međutim, NEB-ovi bi trebali primijeniti sankcije ako smatraju da je neki zračni prijevoznik iskoristio takve događaje kako bi izbjegao svoje obveze iz Uredbe.

4.4. **Pravo na odštetu u slučaju uskraćivanja ukrcaja, otkazivanja, kašnjenja u dolasku i preusmjeravanja te pravo na nadoknadu u slučaju premještanja u niži razred**

A. **Odšteta u slučaju uskraćivanja ukrcaja**

4.4.1. *Odšteta, uskraćivanje ukrcaja i izvanredne okolnosti*

Članak 2. točka (j) i članak 4. stavak 3. Uredbe moraju se tumačiti u značenju da se u slučaju uskraćivanja ukrcaja odšteta uvijek mora isplatiti i da zračni prijevoznik ne može valjano opravdati slučaj uskraćivanja ukrcaja i biti izuzet od plaćanja odštete putnicima na temelju pozivanja na izvanredne okolnosti ⁽³⁹⁾.

4.4.2. *Odšteta, uskraćivanje ukrcaja i povezani letovi*

Putnici na povezanim letovima moraju dobiti odštetu kada, u kontekstu jedinstvenog ugovora o prijevozu u kojemu je naveden plan putovanja koji uključuje izravno povezane letove i jedinstveno prijavljivanje, zračni prijevoznik uskrati ukrcaj nekim putnicima na temelju toga što je prvi let iz njihove rezervacije kasnio zbog tog prijevoznika pa je pogrešno očekivao da ti putnici neće doputovati na vrijeme za ukrcaj na drugi let ⁽⁴⁰⁾. Suprotno tome, ako putnici koji imaju dvije zasebne karte za dva uzastopna leta i kašnjenje prvog leta dovede do toga da se oni ne mogu na vrijeme prijaviti za sljedeći let, sljedeći zračni prijevoznik nije obavezan platiti odštetu. Međutim, ako prvi let kasni više od tri sata, putniku se može dati pravo na odštetu od stvarnog prijevoznika iz tog prvog leta.

4.4.3. *Iznos odštete*

Odšteta se izračunava u skladu s člankom 7. stavkom 1. Uredbe. Ona se može umanjiti za 50 % ako se ispune uvjeti iz članka 7. stavka 2.

B. **Odšteta u slučaju otkazivanja**

4.4.4. *Općeniti slučaj*

Odšteta se mora isplatiti u slučaju otkazivanja u skladu s uvjetima iz članka 5. stavka 1. točke (c) Uredbe, osim kada je otkazivanje prouzročeno izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći ni da su bile poduzete sve razumne mjere, u skladu s člankom 5. stavkom 3. (o izvanrednim okolnostima vidjeti u odjeljku 5.).

4.4.5. *Iznos odštete*

Odšteta se izračunava u skladu s člankom 7. stavkom 1. Uredbe. Ona se može umanjiti za 50 % ako se ispune uvjeti iz članka 7. stavka 2.

C. **Odšteta u slučaju kašnjenja**

4.4.6. *„Duža kašnjenja” u dolasku*

U pogledu „dužih kašnjenja” Sud je presudio da putnici, uključujući putnike čiji letovi kasne, mogu doživjeti slične neugodnosti, odnosno izgubiti određeno vrijeme, kao i putnici čiji su letovi otkazani ⁽⁴¹⁾. Na temelju načela jednakog postupanja, putnici koji do svojeg konačnog odredišta stignu s kašnjenjem od tri sata ili više imaju pravo na istu odštetu (članak 7.) kao i putnici čiji je let otkazan. Sud je svoju presudu uglavnom temeljio na članku 5. stavku 1. točki (c) podtočki iii. Uredbe, u kojoj zakonodavac EU-a navodi pravne posljedice, uključujući i pravo na odštetu, za putnike čiji je let otkazan i kojima nije ponuđeno preusmjeravanje kojim bi im se omogućilo da oputuju ne više od sat vremena prije planiranog vremena odlaska te da stignu na svoje konačno odredište manje od dva sata nakon planiranog vremena dolaska. Sud je iz toga zaključio da se pravom na odštetu iz članka 7. Uredbe nastoji obeštetiti za gubitak vremena od najmanje tri sata. Međutim, takvo kašnjenje ne daje putnicima pravo na odštetu ako zračni prijevoznik može dokazati da je to duže kašnjenje uzrokovano izvanrednim okolnostima koje se ne bi mogle izbjeći čak i da su bile poduzete sve razumne mjere ⁽⁴²⁾ (u pogledu izvanrednih okolnosti vidjeti odjeljak 5.).

⁽³⁹⁾ Predmet C-22/11, Finnair, ECLI:EU:C:2012:604, stavak 40.

⁽⁴⁰⁾ Predmet C-321/11, Rodríguez Cachafeiro i Martínez-Reboredo Varela Villamor, ECLI:EU:C:2012:609, stavak 36.

⁽⁴¹⁾ Spojeni predmeti C-402/07 i C-432/07, Sturgeon i dr., ECLI:EU:C:2009:716, stavak 54.

⁽⁴²⁾ Spojeni predmeti C-402/07 i C-432/07, Sturgeon i dr., ECLI:EU:C:2009:716, stavak 69.

4.4.7. Odšteta za kašnjenje u dolasku u slučaju povezanih letova

Sud⁽⁴³⁾ je zauzeo stajalište da se kašnjenje mora procijeniti radi određivanja iznosa odštete propisanog člankom 7. Uredbe u odnosu na planirano vrijeme dolaska na konačno odredište putnika kako je definirano člankom 2. točkom (h) Uredbe, a koje se u slučaju izravno povezanih letova mora se tumačiti kao odredište zadnjeg leta putnika.

U skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) putnici koji su propustili povezani let unutar EU-a, ili izvan EU-a letom koji dolazi iz zračne luke smještene na državnom području države članice EU-a, trebali bi imati pravo na naknadu štete ako su na konačno odredište stigli sa zakašnjenjem od više od tri sata. Nije bitno je li zračni prijevoznik koji obavlja povezane letove prijevoznik EU-a.

U slučaju da putnici putuju iz zračne luke koja nije u državi članici EU-a prema zračnoj luci koja se nalazi na državnom području države članice i ona im je konačno odredište u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (b), a izravno povezane letove obavljaju kombinirano prijevoznici EU-a i prijevoznici koji nisu prijevoznici EU-a, ili samo prijevoznici EU-a, pravo na odštetu u slučaju velikog kašnjenja u dolasku na konačno odredište trebalo bi se odrediti samo u odnosu na letove koje su obavili prijevoznici EU-a.

Pravo na odštetu ne dodjeljuje se u slučajevima propuštanja povezanih letova zbog znatnih kašnjenja kod sigurnosnih kontrola ili ako putnici nisu poštivali vrijeme ukrcanja na svoj let u svojoj zračnoj luci presjedanja.

4.4.8. Odšteta zbog kašnjenja u dolasku kada putnik prihvati let za alternativnu zračnu luku koja nije navedena u rezervaciji

Odšteta se u takvom slučaju mora isplatiti. Vrijeme dolaska koje se mora uzeti u obzir kod izračuna kašnjenja stvarno je vrijeme dolaska u zračnu luku za koju je rezervacija prvotno sastavljena ili u drugo odredište u blizini s kojim se putnik usuglasio u skladu s člankom 8. stavkom 3. Uredbe. Troškove koji nastanu zbog prijevoza između te alternativne zračne luke i zračne luke iz prvotne rezervacije ili drugog odredišta u blizini s kojim se putnik usuglasio mora snositi stvarni zračni prijevoznik.

4.4.9. Iznos odštete

Kada je kašnjenje u dolasku manje od četiri sata kod putovanja dužeg od 3 500 km u kojemu je uključena zračna luka smještena izvan EU-a, odšteta se može umanjiti za 50 % i tada u skladu s člankom 7. stavkom 2. Uredbe iznosi 300 EUR⁽⁴⁴⁾.

4.4.10. Izračun udaljenosti na temelju „putovanja” radi utvrđivanja odštete u slučaju dužeg kašnjenja na konačno odredište.

U predmetu *Folkerts*⁽⁴⁵⁾ Sud izričito spominje pojam „putovanje” koje se sastoji od nekoliko povezanih letova. „Konačno odredište” definirano je u članku 2. točki (h) Uredbe kao destinacija na karti predstavljenoj na šalteru za registraciju putnika ili, u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta. U skladu s člankom 7. stavkom 4. Uredbe udaljenost na temelju koje se određuje odšteta koja se mora isplatiti u slučaju dužeg kašnjenja na konačno odredište mora se temeljiti na udaljenosti „rute preko velikog kruga ortodrome” između mjesta polaska i konačnog odredišta, tj. na „putovanju”, a ne zbrajajući udaljenosti „ruta preko velikog kruga ortodrome” između niza predmetnih povezanih letova koji čine „putovanje”.

D. Nadoknada u slučaju premještaja u niži razred

4.4.11. Izračun iznosa

U skladu s člankom 10. Uredbe, nadoknada se plaća samo za let na kojem je putnik bio premješten u niži razred, a ne za cijelo putovanje iz jedinstvene karte koja može uključivati dva ili više povezanih letova. Prethodno navedena nadoknada plaća se u roku od sedam dana.

5. IZVANREDNE OKOLNOSTI

5.1. Načelo

U skladu s člankom 5. stavkom 3. Uredbe zračni prijevoznik je izuzet od plaćanja odštete u slučaju otkazivanja ili kašnjenja kod dolaska ako može dokazati da je to otkazivanje ili kašnjenje uzrokovano izvanrednim okolnostima koje se ne bi mogle izbjeći čak i da su bile poduzete sve razumne mjere.

⁽⁴³⁾ Predmet C-11/11, *Folkerts*, ECLI:EU:C:2013:106, stavak 47.

⁽⁴⁴⁾ Spojeni predmeti C-402/07 i C-432/07, *Sturgeon i dr.*, ECLI:EU:C:2009:716, stavak 63.

⁽⁴⁵⁾ Predmet C-11/11, *Folkerts*, ECLI:EU:C:2013:106, stavak 18.

Zato prijevoznik mora, kako bi bio izuzet od plaćanja odštete, istodobno dokazati:

- postojanje i povezanost izvanrednih okolnosti s dotičnim kašnjenjem ili otkazivanjem, i
- činjenicu da se to kašnjenje ili otkazivanje nije moglo izbjeći iako je poduzeo sve razumne mjere.

Dotična izvanredna okolnost može dovesti do više od jednog otkazivanja ili kašnjenja na konačno odredište, kao u slučaju odluke uprave zračnog prometa iz uvodne izjave 15. Uredbe.

Budući da je riječ o odstupanju od uobičajenog pravila, odnosno plaćanja nadoknade, čija je svrha ostvarivanje zaštite potrošača, ono se mora strogo tumačiti⁽⁴⁶⁾. Stoga nisu sve izvanredne okolnosti povezane s događajem poput onih navedenih u uvodnoj izjavi 14. nužno temelj za izuzeće od obveze plaćanja odštete, nego je potrebna ocjena svakog zasebnog slučaja⁽⁴⁷⁾. Konačno, u slučaju tehničkih problema izvanredne okolnosti moraju se odnositi na događaj koji ispunjava dva kumulativna uvjeta: kao prvo, one nisu neodvojive od normalnog provođenja djelatnosti dotičnog zračnog prijevoznika; kao drugo, one su, s obzirom na svoju vrstu ili nastanak, izvan stvarne kontrole tog prijevoznika⁽⁴⁸⁾.

Prijevoznici mogu dostaviti kao dokaz izvratke iz dnevnika ili izvješća o izvanrednim događajima i/ili vanjske dokumente i izjave. U slučajevima kada se u odgovoru putniku ili nacionalnom provedbenom tijelu upućuje na taj dokaz, oni moraju biti i preneseni. Ako se zračni prijevoznik nastoji osloniti na obranu u smislu izvanrednih okolnosti, takav dokaz zračni prijevoznik mora nacionalnom provedbenom tijelu i putniku pružiti besplatno u skladu s nacionalnim odredbama o pristupu dokumentima.

5.2. Tehnički kvarovi

Sud⁽⁴⁹⁾ je dodatno pojasnio da se tehnički problem koji se pojavi tijekom održavanja zrakoplova ili je uzrokovan propustom u održavanju zrakoplova ne može smatrati „izvanrednom okolnošću”. Sud zauzima stajalište da čak i kada se tehnički problem koji se pojavio neočekivano ne može pripisati lošem održavanju niti je otkriven tijekom rutinskih provjera pri održavanju, takav tehnički problem nije obuhvaćen definicijom „izvanrednih okolnosti” kada je on neodvojiv od normalnog provođenja djelatnosti zračnog prijevoznika. Na primjer, kvar uzrokovan preranim neispravnim radom određenih dijelova zrakoplova može činiti neočekivani događaj. Takav kvar svejedno je neodvojivo povezan s vrlo složenim radnim sustavom zrakoplova kojim zračni prijevoznik upravlja u okolnostima, posebno meteorološkim okolnostima, koje su često teške ili čak ekstremne, pri čemu je važno shvatiti da niti jedan dio zrakoplova ne traje vječno. Stoga se mora smatrati da je neočekivani događaj neodvojiv od uobičajenog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika⁽⁵⁰⁾. Međutim, skriveno oštećenje u proizvodnji koje je otkrio proizvođač zrakoplova ili nadležno tijelo, ili šteta na zrakoplovu uzrokovana činovima sabotaze ili terorizma trebala bi se smatrati izvanrednom okolnošću.

5.3. Sudar pokretnih stuba za ukrcaj putnika sa zrakoplovom

Sud⁽⁵¹⁾ je pojasnio da se sudar pokretnih stuba za ukrcaj putnika sa zrakoplovom ne može smatrati „izvanrednom okolnošću” kojom bi se zračni prijevoznik izuzeo od plaćanja odštete u skladu s člankom 5. stavkom 3. Uredbe. Pokretne stuba ili prilazni mostići mogu se smatrati neophodnima za prijevoz putnika pa se zračni prijevoznici redovito suočavaju sa situacijama koje proizlaze iz upotrebe takve opreme. Sudar zrakoplova i sklopa pokretnih stuba za ukrcaj stoga je događaj neodvojiv od normalnog provođenja djelatnosti zračnog prijevoznika. Izvanredne okolnosti primjenjuju se, na primjer, kada šteta na zrakoplovu nastane zbog čina koji nije obuhvaćen normalnim radom zračne luke, kao što je čin terorizma ili sabotaze.

5.4. Preopterećenje zračne luke zbog loših vremenskih uvjeta

U skladu s uvodnom izjavom 14. Uredbe, slučaj u kojemu stvarni zračni prijevoznik mora otkazati let ili kasniti s letom u preopterećenoj zračnoj luci zbog loših vremenskih uvjeta, uključujući i situacije u kojima ti uvjeti proizlaze iz problema kapaciteta, proizlazio bi iz izvanrednih okolnosti.

5.5. Razumne mjere za koje se može očekivati da će ih zračni prijevoznik poduzeti u izvanrednim okolnostima

Uvijek kada se pojave izvanredne okolnosti, zračni prijevoznik mora, kako bi bio oslobođen od obveze plaćanja odštete, dokazati da ih nije mogao izbjeći čak i da je radi toga bio poduzeo sve razumne mjere.

⁽⁴⁶⁾ Predmet C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, stavak 17. i ondje navedena sudska praksa.

⁽⁴⁷⁾ Predmet C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, stavak 22.

⁽⁴⁸⁾ Predmet C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, stavak 23.

⁽⁴⁹⁾ Predmet C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, stavak 25.

⁽⁵⁰⁾ Predmet C-257/14, van der Lans, ECLI:EU:C:2015:618, stavci 40. – 42.

⁽⁵¹⁾ Predmet C-394/14, Siewert, ECLI:EU:C:2014:2377, stavci 19. – 20.

Uz to, Sud⁽⁵²⁾ je utvrdio da se u skladu s člankom 5. stavkom 3. Uredbe od zračnog prijevoznika može tražiti da organizira svoje resurse na vrijeme tako da bude moguće obaviti planirani let nakon što su izvanredne okolnosti prestale, odnosno u određenom razdoblju nakon planiranog vremena polaska. Posebno, zračni prijevoznik trebao bi osigurati određeno rezervno vrijeme kako bi omogućio, ako je moguće, da se taj let provede u svojoj potpunosti nakon što su izvanredne okolnosti prestale. Takvo rezervno vrijeme ocjenjuje se od slučaja do slučaja. Međutim, članak 5. stavak 3. ne može se tumačiti kao da se njime, kao „razumna mjera”, zahtijeva osiguravanje, općenito i bez razlike, minimalnog rezervnog vremena primjenjivog na isti način na sve zračne prijevoznike u svim situacijama kada se pojave izvanredne okolnosti. U tom smislu dostupni resursi u načelu će biti veći u domaćoj bazi nego na odlaznim odredištima zbog čega postoji više mogućnosti za ograničavanje učinaka izvanrednih okolnosti. Pri procjeni sposobnosti zračnog prijevoznika da potpuno provede planirani let u novim uvjetima nastalima zbog pojave tih okolnosti mora se osigurati da se trajanjem potrebnog rezervnog vremena zračni prijevoznik ne prisiljava na nepodnošljivo žrtvovanje u smislu kapaciteta svojeg poduzeća u relevantno vrijeme.

Što se tiče tehničkih kvarova, činjenica da je zračni prijevoznik udovoljio minimalnim pravilima o održavanju zrakoplova ne može sama po sebi biti dovoljna za utvrđivanje da je taj prijevoznik poduzeo sve razumne mjere, na temelju čega bi ga se oslobodilo obveze plaćanja odštete⁽⁵³⁾.

6. ODŠTETA, NADOKNADA, PREUSMJERAVANJE I SKRB U SLUČAJU MULTIMODALNIH PUTOVANJA

Multimodalna putovanja koja uključuju više oblika prijevoza u okviru jednog ugovora o prijevozu (npr. putovanje vlakom i zrakoplovom za koje se prodaje jedna karta) nisu kao takva obuhvaćena ni Uredbom ni važećim zakonodavstvom Unije o pravima putnika u drugim oblicima prijevoza. Ako putnik propusti let zbog kašnjenja vlaka, on može iskoristiti jedino prava na odštetu i pomoć koja mu daje Uredba (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća⁽⁵⁴⁾ u odnosu na putovanje vlakom, i to jedino ako je vlak tog putnika kasnio na odredište više od 60 minuta⁽⁵⁵⁾. Na temelju istoga, druge bi se odredbe primjenjivale u slučaju propuštenog leta nakon kašnjenja broda ili autobusa u kontekstu jedinstvenog ugovora o prijevozu⁽⁵⁶⁾. Međutim, organizatori paket aranžmana mogu biti odgovorni u skladu s Direktivom 90/314/EEZ ili Direktivom (EU) 2015/2302 i za propuštene letove i učinak na paket aranžman kao cjelinu ako multimodalno putovanje čini dio kombinacije s drugim uslugama putovanja, npr. smještajem.

7. PRITUŽBE NACIONALNIM PROVEDBENIM TIJELIMA, SUBJEKTIMA ZA ALTERNATIVNO RJEŠAVANJE SPOROVA (SUBJEKTI ZA ARS)⁽⁵⁷⁾ I ZAŠTITA POTROŠAČA U SKLADU S UREDBOM O SURADNJI U ZAŠTITI POTROŠAČA (UREDBA O CPC-U)⁽⁵⁸⁾

7.1. Pritužbe nacionalnim provedbenim tijelima

Kako bi se osiguralo da se postupci podnošenja pritužbi učinkovito provode i pružila pravna sigurnost zračnim prijevoznicima i drugim poduzećima koja mogu biti uključena, Komisija preporučuje da se putnike savjetuje da, kada smatraju da je zračni prijevoznik prekršio njihova prava, pritužbe podnesu u razumnom roku nacionalnom provedbenom tijelu zemlje u kojemu se dotični izvanredni događaj dogodio. Pritužbe putnika nacionalnim provedbenim tijelima morale bi se podnositi jedino nakon što su ih oni prvo podnijeli zračnom prijevozniku i ako se ne slažu s odgovorom tog zračnog prijevoznika ili ako zračni prijevoznik ne da nikakav zadovoljavajući odgovor. Komisija preporučuje da zračni prijevoznik odgovori u roku od dva mjeseca i pri tome se ne nameću ograničenja u pogledu upotrebe jednog od službenih jezika EU-a. Međutim, Sud⁽⁵⁹⁾ je smatrao da u skladu s Uredbom nacionalna provedbena tijela ne moraju

⁽⁵²⁾ Predmet C-294/10, Eglītis i Ratnieks, ECLI:EU:C:2011:303, stavak 37.

⁽⁵³⁾ Predmet C-549/07, Wallentin-Hermann, ECLI:EU:C:2008:771, stavak 43.

⁽⁵⁴⁾ Uredba (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (SL L 315, 3.12.2007., str. 14.).

⁽⁵⁵⁾ Članci 17. i 18. Uredbe (EZ) br. 1371/2007.

⁽⁵⁶⁾ Vidjeti Uredbu (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL L 334, 17.12.2010., str. 1.). Uredba (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL L 55, 28.2.2011., str. 1.).

⁽⁵⁷⁾ Direktiva 2013/11/EU Europskog parlamenta i Vijeća od 21. svibnja 2013. o alternativnom rješavanju potrošačkih sporova i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 i Direktive 2009/22/EZ (Direktiva o alternativnom rješavanju potrošačkih sporova) (SL L 165, 18.6.2013., str. 63.).

⁽⁵⁸⁾ Uredba (EZ) br. 2006/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 27. listopada 2004. o suradnji između nacionalnih tijela odgovornih za provedbu zakona o zaštiti potrošača (Uredba o suradnji u zaštiti potrošača) (SL L 364, 9.12.2004., str. 1.).

⁽⁵⁹⁾ Spojeni predmeti C-145/15 i C-146/15, Ruijsseenaars i dr., ECLI:EU:C:2016:187, stavci 32., 36. i 38.

postupati na takve pritužbe radi jamčenja prava pojedinačnih putnika u svakom slučaju. Stoga nacionalno provedbeno tijelo ne mora poduzeti provedbene mjere protiv zračnih prijevoznika u smislu njihova prisiljavanja na plaćanje odštete predviđene Uredbom u pojedinačnim slučajevima, a njihova uloga sankcioniranja iz članka 16. stavka 3. Uredbe sastoji se od mjera koje se moraju donijeti zbog kršenja koje to tijelo utvrdi tijekom svojih općih mjera nadzora iz članka 16. stavka 1. Međutim, Sud smatra da se Uredbom države članice ne sprječavaju u donošenju zakonodavstva kojim se nacionalna provedbena tijela obvezuju na donošenje mjera kao odgovora na pojedinačne pritužbe ako ne postoji subjekt za alternativno rješavanje sporova ili u izostanku odgovora takvog subjekta za alternativno rješavanje sporova ako takav subjekt postoji. Naposljetku, tom se presudom ne dovodi u pitanje obveza nacionalnih provedbenih tijela da podnositeljima pritužbe pruže, u skladu načelima dobre uprave i kada takvi subjekti ne postoje, nakon njihovih pritužbi informirani odgovor. Komisija smatra da se dobrom praksom zahtijeva i da su putnici obaviješteni o mogućnostima žalbe ili drugim radnjama koje mogu poduzeti ako se ne slažu s ocjenom svojeg slučaja. Putnik bi trebao imati pravo odlučiti želi li ili ne želi da ga zastupa druga osoba ili subjekt.

7.2. Subjekti za ARS

Uz pritužbe obuhvaćene Uredbom, pod uvjetom da dotični zračni prijevoznik ima poslovni nastan u EU-u i da sudjeluje u programu alternativnog rješavanja sporova, putnici koji žive u EU-u mogu svoje ugovorne sporove sa zračnim prijevoznicima koji imaju poslovni nastan u EU-a podnijeti subjektima za alternativno rješavanje sporova (ARS) koji su osnovani u skladu s Direktivom o alternativnom rješavanju sporova. Ako su oni svoju kartu kupili na internetu, svoje takve pritužbe mogu podnijeti i preko platforme za *online* rješavanje sporova (ORS) koja je osnovana u skladu s Uredbom o ORS-u i kojoj se može pristupiti pomoću sljedeće poveznice: <http://ec.europa.eu/odr>.

Ako zračni prijevoznici nisu nacionalnim zakonom obvezani na sudjelovanje u postupcima koji se vode pred subjektima za ARS, poželjno je da oni dobrovoljno pristanu sudjelovati u relevantnim postupcima i o tome obavijeste svoje klijente.

7.3. Dodatni načini pomoći dionicima u provedbi Uredbe

Dionicima se na različite načine može pomoći u provedbi Uredbom. Prvi se odnosi na Uredbu (EZ) br. 2006/2004 Europskog parlamenta i Vijeća⁽⁶⁰⁾ o suradnji u zaštiti potrošača (Uredba o CPC-u) kojom se utvrđuju opći uvjeti i okvir za suradnju između nacionalnih provedbenih tijela. Suradnja između tih tijela bitna je za osiguravanje ujednačene primjene zakonodavstva o pravima potrošača diljem unutarnjeg tržišta i za stvaranje jednakih uvjeta za poduzeća. Njome se obuhvaćaju situacije u kojima su ugroženi zajednički interesi potrošača, temelj je za dodatne istrage i izvršne ovlasti nacionalnih tijela kojima se zaustavljaju kršenja pravila potrošača u slučajevima kada trgovac i potrošač imaju poslovni nastan u različitim zemljama. Uredba (EZ) br. 261/2004 o pravima putnika u zračnom prometu dio je Priloga Uredbi o CPC-u. Stoga nacionalna tijela odgovorna za provedbu Uredbe (EZ) br. 261/2004 moraju ispuniti svoje obveze u skladu s Uredbom o CPC-u kada su zajednički interesi potrošača ugroženi u prekograničnom kontekstu.

Osim toga, putnici koji su naišli na probleme u prekograničnim situacijama mogu se obratiti mreži europskih potrošačkih centara⁽⁶¹⁾. ECC-Net informira potrošače o njihovim pravima u skladu s europskim i nacionalnim zakonodavstvom o potrošačima, daje savjete o mogućim načinima rješavanja pritužbi potrošača, pruža izravnu pomoć kod rješavanja pritužbi mirnim putem s trgovcima i usmjerava potrošače na odgovarajuće tijelo kada ECC-Net ne može pomoći. Putnici se mogu radi informacija i izravne pomoći u skladu s Uredbom obratiti i nacionalnim organizacijama.

8. POKRETANJE POSTUPKA U SKLADU S UREDBOM

8.1. Nadležnost pod kojom se postupak može pokrenuti u skladu s Uredbom

Za letove iz jedne države članice u drugu državu članicu koji se provode na temelju ugovora s jednim zračnim prijevoznikom koji je stvarni prijevoznik, zahtjev za odštetu u skladu s Uredbom može se podnijeti, prema izboru podnositelja, nacionalnom sudu koji je nadležan bilo za mjesto polaska ili mjesto odredišta, kako je navedeno u ugovoru o prijevozu⁽⁶²⁾, u skladu s Uredbom (EZ) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća („Bruxelles I.”)⁽⁶³⁾. U skladu s člankom 4. stavkom 1. Uredbe Bruxelles I., putnici ujedno zadržavaju mogućnost podnošenja predmeta sudovima na području branjenika (zračnog prijevoznika).

⁽⁶⁰⁾ Vidjeti bilješku 58.

⁽⁶¹⁾ http://ec.europa.eu/consumers/solving_consumer_disputes/non-judicial_redress/ecc-net/index_en.htm.

⁽⁶²⁾ Predmet C-204/08, Rehder, ECLI:EU:C:2009:439, stavak 47.

⁽⁶³⁾ Uredba (EU) br. 1215/2012 Europskog parlamenta i Vijeća od 12. prosinca 2012. o nadležnosti, priznavanju i izvršenju sudskih odluka u građanskim i trgovačkim stvarima (SL L 351, 20.12.2012., str. 1.).

8.2. Rok za pokretanje postupka u skladu s Uredbom

Uredbom se ne utvrđuju rokovi za pokretanje postupaka na nacionalnim sudovima. To je pitanje u nadležnosti nacionalnih zakonodavstava svake države članice o zakonski određenom vremenskom roku za pokretanje postupka. Dvogodišnji rok za pokretanje postupka u skladu s Montrealskom konvencijom nije relevantan za pritužbe koje se podnose u skladu s Uredbom i ne utječe na nacionalna zakonodavstva država članica jer mjere odštete utvrđene Uredbom nisu obuhvaćene područjem primjene te Konvencije zato što su usmjerene na rješavanje neugodnosti koje su doživjeli putnici iako su i dalje dodatak na sustav odšteta utvrđen Konvencijom. Stoga se ti rokovi mogu među državama članicama razlikovati ⁽⁶⁴⁾.

9. ODGOVORNOSTI ZRAČNOG PRIJEVOZNIKA U SKLADU S MONTREALSKOM KONVENCIJOM

Konvencija o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, često nazivana „Montrealska konvencija” potpisana je u Montrealu 28. svibnja 1999. Europska unija potpisnica je te Konvencije ⁽⁶⁵⁾ i neke od njezinih odredbi prenesene su u pravo Unije Uredbom (EZ) br. 2027/97, kako je izmijenjena Uredbom (EZ) br. 889/2002. Ta su pravila dio niza mjera kojima se, zajedno s Uredbom (EZ) br. 261/2004, nastoji zaštititi prava putnika u zračnom prijevozu u Europskoj uniji.

— Spojivost Uredbe s Montrealskom konvencijom:

— Sud ⁽⁶⁶⁾ je potvrdio da su zahtjevi za pružanje odštete zbog kašnjenja kod dolaska i pomoći u slučaju kašnjenja u polasku spojivi s Montrealskom konvencijom. S obzirom na to, Sud smatra da je gubitak vremena kao posljedica kašnjenja leta „neugodnost”, a ne „šteta” koja se nastoji riješiti Montrealskom konvencijom. Takvo se shvaćanje temelji na nalazu da će pretjerano kašnjenje prvo dovesti do neugodnosti koja je gotovo jednaka za svakog putnika i da se Uredbom predviđa standardizirana i hitna odšteta, dok se Montrealskom konvencijom predviđa regres za koji je potrebna ocjena svakog pojedinog slučaja u smislu razmjera uzrokovane štete i koji zbog toga može biti samo predmet odštete koja se kasnije dodjeljuje pojedinačno. Stoga Uredba djeluje u ranijoj fazi, prije Montrealske konvencije. Stoga obveza isplate odštete putnicima čiji letovi kasne, u skladu s Uredbom, izlazi izvan područja primjene te Konvencije, no ostaje kao dodatak njome utvrđenom sustavu za štete.

— Uredba (EZ) br. 2027/97 primjenjiva je jedino na putnike koji lete „zračnim prijevoznikom”, točnije, poduzećem za zračni prijevoz koje posjeduje valjane operativne licencije ⁽⁶⁷⁾ u smislu članka 2. stavka 1. točke (b) te Uredbe.

— U skladu s člankom 17. Montrealske konvencije, putnik je osoba koja se prevozi na temelju „ugovora o prijevozu” u smislu članka 3. te Konvencije čak i kada pojedinačni ili zajednički dokument o prijevozu nije bio izdan ⁽⁶⁸⁾.

— Članak 22. stavak 2. Montrealske konvencije morao bi se čitati zajedno s člankom 3. stavkom 3. te Konvencije i tumačiti kao da znači da se pravo na odštetu i ograničenja odgovornosti prijevoznika na 1 131 posebnih prava vučenja (SDR) u slučaju uništenja, gubitka, oštećenja ili kašnjenja prtljage primjenjuju i na putnike koji tu odštetu zahtijevaju na temelju gubitka, uništenja, oštećenja ili kašnjenja prtljage prijavljene u ime drugog putnika, pod uvjetom da je ta prtljaga u stvarnosti sadržavala stvari tog prvog putnika. Stoga se svakom putniku čija je prtljaga, prijavljena na nečije drugo ime, uništena, izgubljena, oštećena ili kasni, daje pravo na odštetu od najviše 1 131 SDR-a ako može dokazati da su u toj prijavljenoj prtljazi zapravo bile njegove stvari. Svaki dotični putnik mora to zadovoljavajuće dokazati pred nacionalnim sucem koji može uzeti u obzir činjenicu da su ti putnici članovi iste obitelji, da su kupili svoju kartu zajedno ili su zajedno putovali ⁽⁶⁹⁾.

— Člankom 22. stavkom 2. Montrealske konvencije, kojim se utvrđuju ograničenja odgovornosti zračnog prijevoznika za štete nastale, između ostaloga, gubitkom prtljage, obuhvaćene su i materijalne i nematerijalne štete ⁽⁷⁰⁾. Taj se

⁽⁶⁴⁾ Predmet C-139/11, Cuadrench Moré, ECLI:EU:C:2012:741, stavak 33.

⁽⁶⁵⁾ Odluka Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. o zaključku Europske zajednice o Konvenciji za ujednačavanje određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska konvencija) (SL L 194, 18.7.2001., str. 39.).

⁽⁶⁶⁾ Predmet C-344/04, IATA i ELFAA, ECLI:EU:C:2006:10, stavci 43., 45., 46. i 47. i spojeni predmeti C-402/07 i C-432/07, Sturgeon i dr., ECLI:EU:C:2009:716, stavak 51.

⁽⁶⁷⁾ Predmet C-240/14 - Prüller-Frey, ECLI:EU:C:2015:567, stavak 29.

⁽⁶⁸⁾ Predmet C-6/14, Wucher Helicopter, ECLI:EU:C:2015:122, stavci 36. do 38.

⁽⁶⁹⁾ Predmet C-410/11, Espada Sanchez, ECLI:EU:C:2012:747, stavak 35.

⁽⁷⁰⁾ Predmet C-63/09, Axel Walz, ECLI:EU:C:2010:251, stavak 39.

članak ujedno primjenjuje u slučaju uništenja, gubitka, oštećenja ili kašnjenja prijevoza prijavljenih invalidskih kolica ili druge opreme za kretanje ili pomagala kako je definirano u članku 2. točki (a) Uredbe (EZ) br. 1107/2006. Odgovornost prijevoznika u tom je slučaju ograničena na iznos naveden u prethodnom stavku, osim ako je putnik pri predaji prijavljene prtljage prijevozniku u posebnoj izjavi izrazio želju za dostavom svoje prtljage do odredišta i platio dodatni iznos ako je u tom slučaju tako bilo potrebno.

- U pogledu tumačenja članaka 19., 22. i 29. Montrealske konvencije Sud ⁽⁷¹⁾ je smatrao da zračni prijevoznik može u skladu s Konvencijom biti odgovoran poslodavcu u slučaju štete zbog kašnjenja letova na kojima su njegovi zaposlenici bili putnici. Konvencija bi se stoga trebala tumačiti tako da se primjenjuje ne samo na štete uzrokovane samim putnicima, nego i na štetu koji pretrpi poslodavac s kojim se sklopio ugovor o međunarodnom prijevozu putnika. U svojoj presudi Sud je dodao kako se zračnim prijevoznicima ipak jamči da iznos odštete koji se traži ne može prelaziti primjenjiva ograničenja za svakog putnika kako je utvrđeno Konvencijom, pomnožena s brojem dotičnih zaposlenika/putnika.
- U slučaju zahtjeva za nadoknadu štete u skladu s člankom 19. Montrealske konvencije, putnik može izabrati između nekoliko sudova koji su utvrđeni Konvencijom u skladu s člankom 33.: sud u mjestu u kojem je prijevoznik registriran ili u kojem se nalazi njegovo sjedište ili u kojem se nalazi njegov ured u kojem je sklopljen ugovor ili pred sudom u mjestu odredišta. U tom slučaju nije važno nalazi li se to mjesto u EU-u jer se jurisdikcija temelji na Konvenciji koje je EU stranka.

⁽⁷¹⁾ Predmet C-429/14, Air Baltic Corporation AS, ECLI:EU:C:2016:88, stavci 29. i 49.

PRILOG

Pitanje nadležnosti NEB-ova EU-a u kontekstu dužeg kašnjenja izravno povezanih letova kod dolaska na konačno odredište.

Pravni okvir:

1. C-11/11, ECLI:EU:C:2013:106, „Folkerts”⁽¹⁾

„33. Budući da se ta neugoda ostvaruje, s obzirom na letove koji kasne, po dolasku na **konačno odredište**, Sud je utvrdio da se kašnjenje mora ocijeniti, radi odštete iz članka 7. Uredbe (EZ) br. 261/2004, u odnosu na planirano vrijeme dolaska **na to odredište** (vidjeti Sturgeon i drugi, stavak 61., i Nelson i drugi, stavak 40.).

34. Pojam ‚konačno odredište’ definiran je u članku 2. točki (h) Uredbe (EZ) br. 261/2004 kao **destinacija na karti predstavljenoj na šalteru za registraciju putnika ili, u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta**.

35. Proizlazi da je, u slučaju izravno povezanih letova, za potrebe fiksne odštete iz članka 7. Uredbe (EZ) br. 261/2004 važno samo **kašnjenje u odnosu na planirano vrijeme dolaska na konačno odredište**, što se tumači kao odredište posljednjeg leta koji dotični putnik poduzima.”

2. Uredba (EZ) br. 261/2004, članak 16. Kršenja Uredbe

„1. Svaka pojedina država članica određuje tijelo odgovorno za provođenje ove Uredbe u vezi s **letovima iz zračnih luka smještenih na njezinom državnom području i letova iz treće zemlje u te iste zračne luke**. Tamo gdje se to zahtijeva, ovo tijelo poduzima potrebne mjere kako bi osiguralo poštovanje prava putnika. Države članice izvješćuju Komisiju o tijelu koje je određeno u skladu s ovim stavkom.

2. Ne dovodeći u pitanje članak 12., svaki se putnik ima pravo žaliti bilo kojem tijelu određenom prema stavku 1. ili bilo kojem drugom nadležnom tijelu određenom od strane države članice o navodnim kršenjima ove Uredbe u bilo kojoj zračnoj luci smještenoj na državnom području države članice ili u vezi bilo kojeg leta iz treće zemlje do zračne luke smještene na tom državnom području. (.)”

Mogući primjeri⁽²⁾:

Izjave o ograničenju odgovornosti:

- Ovaj popis primjera možda nije potpun, a sastavljen je na temelju činjenice da takve planove putovanja, u kojima su uključeni jedan ili više izravno povezanih letova koji su dio jedinstvenog ugovora o prijevozu, dotični zračni prijevoznici provode u skladu s člankom 3. Uredbe i da su dopušteni u skladu s postojećim sporazumima o zračnom prijevozu zaključenima među državama članicama EU-a i/ili između EU-a i trećih zemalja.
- Ovi se primjeri odnose samo na situacije „u slučaju izravno povezanih letova, (.) samo kašnjenje u odnosu na planirano vrijeme dolaska na konačno odredište”.
- Pretpostavlja se da je to dulje kašnjenje na konačno odredište posljedica samo propuštenog povezanog leta. Ne razmatra se nikakva druga vrsta izvanrednog događaja i ne primjenjuju se nikakve izvanredne okolnosti.

Putovanje 1.: Polazak iz države članice EU-a A (let 1), presjedanje u državi članici EU-a B za konačno odredište C u EU-u (let 2).

U skladu s člankom 16. stavkom 1. nadležni NEB je onaj iz države članice B. Iznos odštete izračunava se na temelju cijelog putovanja.

Putovanje 2.: Polazak iz države članice EU-a A (let 1), presjedanje u zračnoj luci u trećoj zemlji za neko drugo konačno odredište u trećoj zemlji (let 2).

U skladu s člankom 16. stavkom 1. nadležni NEB je onaj iz države članice A. Iznos odštete izračunava se na temelju cijelog putovanja.

Putovanje 3.: Polazak iz zemlje koja nije članica EU-a (let 1, provodi ga prijevoznik EU-a), presjedanje u državi članici EU-a A za konačno odredište u državi članici EU-a B (let 2).

U skladu s člankom 16. stavkom 1. nadležni NEB je onaj iz države članice A. Iznos odštete izračunava se na temelju cijelog putovanja.

⁽¹⁾ Najvažniji su dijelovi podebljani.

⁽²⁾ EU (Europska unija), MS (država članica), NEB (nacionalno provedbeno tijelo)

Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije

(2016/C 214/05)

U skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (a) drugom alinejom Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2658/87 ⁽¹⁾ Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije ⁽²⁾ mijenjaju se kako slijedi:

Na stranici 94. umeće se sljedeći tekst iza teksta naslova tarifnog broja 2103 **Umaci i pripravci za umake; miješane začinske tvari i miješana začinska sredstva; brašno i krupica od gorušice i pripremljena gorušica (senf):**

„U ovaj tarifni broj uključeni su proizvodi podneseni kao slatki umaci različitih okusa (npr. karamel) ako nisu uključeni u određeniji tarifni broj (npr. umaci koji sadrže kakao iz tarifnog broja 1806 ili aromatizirani ili obojeni šećerni sirupi iz tarifnog broja 2106). Mogu se upotrebljavati među ostalim kao desertni umaci ili preljevi (npr. za sladoled ili puding).”

⁽¹⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 2658/87 od 23. srpnja 1987. o tarifnoj i statističkoj nomenklaturi i o Zajedničkoj carinskoj tarifi (SL L 256, 7.9.1987., str. 1.).

⁽²⁾ SL C 76, 4.3.2015., str. 1.

Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije

(2016/C 214/06)

U skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (a) drugom alinejom Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2658/87 ⁽¹⁾ Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije ⁽²⁾ mijenjaju se kako slijedi:

Na stranici 69. u napomenu s objašnjenjem uz podbroj KN-a **1211 90 86 ostalo** između točke 5. i posljednje rečenice umeće se sljedeći tekst:

„6. Vanjska ljuska sjemena vrste *Psyllium (Plantago ovata)* u obliku heterogenih fragmenata dobivenih mlaćenjem.”

Na stranici 71., između napomene s objašnjenjem uz podbrojeve **1302 20 10 i 1302 20 90 pektinske tvari, pektinati i pektati** i napomene s objašnjenjem uz podbroj KN-a **1302 31 00 agar-agar**, umeće se sljedeći tekst:

„**1302 31 00 Sluzi i zgušnjivači, neovisno jesu li modificirani ili ne, dobiveni od biljnih proizvoda**

do
1302 39 00 Ako proizvod bubri u hladnoj vodi ili se otapa u vrućoj vodi, ispunjena su mjerila navedena u napomeni s objašnjenjem HS-a uz tarifni broj 1302, (C), prvi stavak.”

Na stranici 71., u napomeni s objašnjenjem uz podbroj KN-a **1302 39 00 ostalo** iza točke 4. umeće se sljedeći tekst:

„5. Hidrokoloidei dobiveni iz vanjske ljuske sjemena vrste *Psyllium (Plantago ovata)*.”

⁽¹⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 2658/87 od 23. srpnja 1987. o tarifnoj i statističkoj nomenklaturi i o Zajedničkoj carinskoj tarifi (SL L 256, 7.9.1987., str. 1.).

⁽²⁾ SL C 76, 4.3.2015., str. 1.

Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije

(2016/C 214/07)

U skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (a) drugom alinejom Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2658/87 ⁽¹⁾ Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije ⁽²⁾ mijenjaju se kako slijedi:

Na stranici 45. u napomenama s objašnjenjem uz poglavlje 7, između naslova odjeljka **Općenito** i njegova postojećeg teksta („Klice...”), dodaje se sljedeći odlomak:

„Blanširanje nije dopušteno u ovom poglavlju, osim za:

- povrće (nekuhano ili kuhano u pari ili vodi), smrznuto iz tarifnog broja 0710,
- mahunasto povrće, suho, oljušteno, neovisno je li oguljeno ili lomljeno ili ne iz tarifnog broja 0713.”

⁽¹⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 2658/87 od 23. srpnja 1987. o tarifnoj i statističkoj nomenklaturi i o Zajedničkoj carinskoj tarifi (SL L 256, 7.9.1987., str. 1.).

⁽²⁾ SL C 76, 4.3.2015., str. 1.

Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije

(2016/C 214/08)

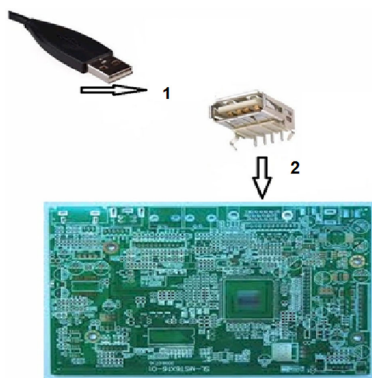
U skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (a) drugom alinejom Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2658/87 ⁽¹⁾ Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije ⁽²⁾ mijenjaju se kako slijedi:

Na stranici 345.:

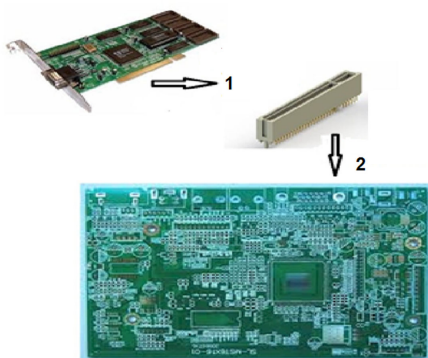
8536 69 30 za tiskane krugove

Postojeći tekst i slike zamjenjuju se sljedećim:

„Ovaj podbroj obuhvaća utikače i utičnice namijenjene izravnom priključivanju na tiskanu pločicu (PCB) ili fleksibilni tiskani krug na barem jednoj strani utikača ili utičnice (vidjeti primjere u nastavku).



- 1: Ovaj konektor nije namijenjen izravnom priključivanju na PCB i stoga je isključen iz ovog podbroja.
- 2: Ova USB utičnica namijenjena je izravnom priključivanju na PCB i stoga je uključena u ovaj podbroj.



- 1: Ovaj konektor nije namijenjen izravnom priključivanju na PCB i stoga je isključen iz ovog podbroja.
- 2: Ovaj konektor namijenjen je izravnom priključivanju na PCB i stoga je uključena u ovaj podbroj.”

Na stranici 346.:

Briše se napomena s objašnjenjem uz oznaku KN 8536 69 90.

⁽¹⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 2658/87 od 23. srpnja 1987. o tarifnoj i statističkoj nomenklaturi i o Zajedničkoj carinskoj tarifi (SL L 256, 7.9.1987., str. 1.)

⁽²⁾ SL C 76, 4.3.2015., str. 1.

Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije

(2016/C 214/09)

U skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (a) drugom alinejom Uredbe Vijeća (EEZ) br. 2658/87 ⁽¹⁾ Napomene s objašnjenjem kombinirane nomenklature Europske unije ⁽²⁾ izmjenjuju se kako slijedi:

Na stranici 339.:

Postojeći tekst zamjenjuje se sljedećim:

„8525 80 30 digitalni fotoaparati

Digitalni fotoaparati iz ovog podbroja uvijek omogućuju snimanje nepomične slike, bilo na unutarnji medij za pohranu ili na zamjenjive medije. Većina njih ima dizajn tradicionalnog fotografskog aparata.

Digitalni fotoaparati koji omogućuju snimanje samo nepomičnih slika ostaju razvrstani u ovaj podbroj.

Fotoaparati iz ovog podbroja mogu imati i mogućnost bilježenja videozapisa snimanjem video sekvenci.

Međutim, ako takvi aparati mogu, uz upotrebu maksimalnog kapaciteta pohrane, snimiti videozapis kvalitete 800 x 600 piksela (ili veće) pri brzini od 23 slike u sekundi (ili većoj) neprekidnog trajanja od najmanje 30 minuta (neovisno o tome što se snimljene video slike mogu pohraniti u više odvojenih datoteka čije je trajanje manje od 30 minuta (vidjeti i Provedbenu uredbu Komisije (EU) br. 876/2014)), oni se uvijek razvrstavaju u podbrojeve 8525 80 91 ili 8525 80 99.

Ako jedan ili više prethodno navedenih kriterija nije ispunjen, aparati se razvrstavaju na temelju napomene 3 uz odsjek XVI. (vidjeti i Provedbenu uredbu Komisije (EU) br. 458/2014).

U usporedbi s videokamerama iz podbrojeva 8525 80 91 i 8525 80 99, mnogi digitalni fotoaparati (kad funkcioniraju kao videokamere) ne nude mogućnost zumiranja tijekom snimanja videozapisa. Bez obzira na kapacitet, neki fotoaparati automatski prekinu snimanje video zapisa nakon određenog vremenskog razdoblja.

8525 80 91 videokamere (kamkorderi)**i****8525 80 99** Videokamere iz ovih podbrojeva uvijek omogućuju snimanje videozapisa neprekinutog trajanja, bilo na unutarnji medij za pohranu ili na zamjenjive medije.

Digitalne videokamere iz ovih podbrojeva se u pravilu dizajnom razlikuju od digitalnih fotoaparata iz podbroja 8525 80 30. Često imaju sklopivo tražilo i obično se isporučuju s daljinskim upravljačem. Većina videokamera nudi mogućnost zumiranja tijekom snimanja videozapisa. Međutim, to što videokamere ugrađene u, na primjer, sportske naočale ne nude mogućnost optičkog zumiranja ne sprečava razvrstavanje takvih proizvoda u podbrojeve 8525 80 91 i 8525 80 99 (vidjeti Predmet C-178/14, *Vario Tek*, ECLI:EU:C:2015:152, točke 17. – 29.).

Digitalne videokamere koje mogu snimati isključivo videozapise uvijek se razvrstavaju u te podbrojeve.

Aparati s mogućnošću snimanja i videozapisa i nepomičnih slika razvrstavaju se upućivanjem na napomenu s objašnjenjem uz podbroj 8525 80 30.”

⁽¹⁾ Uredba Vijeća (EEZ) br. 2658/87 od 23. srpnja 1987. o tarifnoj i statističkoj nomenklaturi i o Zajedničkoj carinskoj tarifi (SL L 256, 7.9.1987., str. 1.).

⁽²⁾ SL C 76, 4.3.2015., str. 1.

ISSN 1977-1088 (elektroničko izdanje)
ISSN 1977-060X (tiskano izdanje)



Ured za publikacije Evropske unije
2985 Luxembourg
LUKSEMBURG

HR