



## Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (treće vijeće)

4. svibnja 2017.\*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članak 5. stavak 3. – Odšteta putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku – Doseg – Oslobođanje od obveze isplate odštete – Sudar zrakoplova i ptice – Pojam ‚izvanredne okolnosti‘ – Pojam ‚razumna mjera‘ kako bi se izbjeglo izvanrednu okolnost ili posljedice takve okolnosti“

U predmetu C-315/15,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Obvodni sud pro Prahu 6 (Okružni sud u Pragu 6, Češka Republika), odlukom od 28. travnja 2015., koju je Sud zaprimio 26. lipnja 2015., u postupku

**Marcela Pešková,**

**Jiří Peška**

protiv

**Travel Service a.s.,**

SUD (treće vijeće),

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

nezavisni odvjetnik: Y. Bot,

tajnik: V. Tourrès, administrator,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 13. srpnja 2016.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za M. Peškovu i J. Peška, D. Sekanina, *advokát*,
- za Travel Service a.s., J. Bureš, *advokát*,
- za češku vladu, M. Smolek i J. Vlácil, u svojstvu agenata,
- za njemačku vladu, M. Kall, u svojstvu agenta,

\* Jezik postupka: češki

— za talijansku vladu, G. Palmieri u svojstvu agenta, uz asistenciju F. Di Mattea, *avvocato dello Stato*,  
— za poljsku vladu, B. Majczyna, u svojstvu agenta,  
— za Europsku komisiju, K. Simonsson i P. Ondrusek, u svojstvu agenata,  
saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 28. srpnja 2016.,  
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 u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21.).
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između Marcele Peškove i Jiříja Peška s jedne strane te društva Travel Service a.s., zračnog prijevoznika s druge strane, u vezi s odbijanjem potonjeg da isplati odštetu tim putnicima, čiji je let duže vrijeme kasnio u polasku.

### Pravni okvir

- 3 Uvodne izjave 1., 7., 14. i 15. Uredbe br. 261/2004 glase:

„(1) Aktivnost Zajednice u području zračnog prijevoza usmjerena je, pored ostalih stvari, na osiguravanje visoke razine zaštite putnika. Uz to, u potpunosti bi trebalo voditi računa o obvezama zaštite potrošača općenito.

[...]

(7) Kako bi se osigurala djelotvorna primjena ove Uredbe, obveze koje ona propisuje trebali bi izvršavati zračni prijevoznici koji izvode ili namjeravaju izvesti let, bez obzira izvode li navedeno svojim vlastitim zrakoplovom, zrakoplovom u zakupu bez posade ili zakupom zrakoplova s posadom, ili na temelju bilo koje druge osnove.

[...]

(14) U skladu s Montrealskom konvencijom, obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale bi biti ograničene ili u potpunosti isključene, u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih odgovarajućih [razumnih] mjera. Takve se okolnosti mogu posebno pojaviti u slučajevima političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje predmetnog leta, sigurnosnih rizika, neočekivanih nedostataka po pitanju sigurnosti leta i štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika.

(15) Smatrat će se da postoje izvanredne okolnosti onda kad je utjecaj odluke, koju je donijela uprava zračnog prometa, u vezi s određenim zrakoplovom određenog dana dovela do dugog kašnjenja leta, kašnjenja leta preko noći, ili do otkazivanja jednog ili više letova tim zrakoplovom, iako su sve odgovarajuće [razumne] mjere poduzete od strane dotičnog zračnog prijevoznika kako bi se izbjeglo kašnjenje ili otkazivanje letova.”

4 Članak 5. te uredbe određuje:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

[...]

c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., [...]

3. Stvarni zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu u skladu s člankom 7., ako može dokazati da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete.

[...]”

5 Pod naslovom „Pravo na odštetu” članak 7. navedene uredbe u svom stavku 1. predviđa:

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

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

[...]”

6 Članak 13. iste uredbe naslovljen „Pravo regresa” određuje:

„U slučajevima gdje stvarni zračni prijevoznik plaća odštetu ili izvršava druge obveze koje proizlaze iz ove Uredbe, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao njegovo pravo da zatraži odštetu od bilo koje osobe, uključujući treću stranu u skladu s primjenljivim [nacionalnim] pravom. Posebno se ovom Uredbom, ni na koji način, ne ograničava pravo stvarnog zračnog prijevoznika da traži nadoknadu od tour operatora ili od druge osobe s kojom zračni prijevoznik ima ugovor. Sukladno tome, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao prava tour operatora ili treće osobe, ako ta treća osoba nije putnik, a s kojom zračni prijevoznik ima ugovor, da potražuje nadoknadu ili odštetu od zračnog prijevoznika u skladu s relevantnim primjenljivim propisima.”

### **Glavni postupak i prethodna pitanja**

7 Tužitelji u glavnom postupku kod društva Travel Service izvršili su rezervaciju za let s polaskom iz Burgasa (Bugarska) i odredištem u Ostravi (Češka Republika).

8 Taj je let izvršen 10. kolovoza 2013. s kašnjenjem u dolasku od pet sati i dvadeset minuta.

9 Navedeni let bio je dio plana sljedećeg slijeda letova: Prag – Burgas – Brno (Češka Republika) – Burgas – Ostrava.

10 Tijekom leta iz Praga u Burgas utvrđen je tehnički nedostatak na podvozju. Njegovo uklanjanje zahtijevalo je intervenciju u trajanju od jednog sata i četrdeset i pet minuta.

11 Društvo Travel Service tvrdi da se zrakoplov prilikom slijetanja na letu iz Burgasa u Brno sudario s pticom, zbog čega je izvršena kontrola zrakoplova, pri čemu nije otkrivena šteta. Međutim, tehničar društva Travel Service prevezen je privatnim zrakoplovom iz mjesta Slaný (Češka Republika) u Brno kako bi tamo taj zrakoplov ponovno pustio u promet. Od posade potonjeg zrakoplova saznao je da je kontrolu već provelo drugo društvo, ali da je vlasnik zrakoplova, društvo Sunwing, odbilo njegovo

ovlaštenje za provedbu te kontrole. Društvo Travel Service ponovno je prekontroliralo mjesto udara, koje je prethodno očišćeno, pri čemu na motorima ili drugim dijelovima zrakoplova nisu nađeni tragovi.

- 12 Zrakoplov je potom letio iz Brna u Burgas, zatim iz Burgasa u Ostravu, a riječ je o letu na kojem su bili tužitelji.
- 13 Tužbom podnesenom 26. studenoga 2013. Obvodnom sudu pro Prahu 6 (Okružni sud u Pragu 6, Češka Republika) svaki od tužitelja u glavnom postupku zahtijevao je na temelju članka 7. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 261/2004 isplatu iznosa od oko 6825 čeških kruna (CZK) (oko 250 eura). Odlukom od 22. svibnja 2014. taj je sud usvojio njihov zahtjev uz obrazloženje da se okolnosti predmeta ne mogu kvalificirati kao „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. te uredbe jer o izboru postupka ponovnog puštanja zrakoplova u promet nakon tehničkog incidenta, poput sudara s pticom, odlučuje društvo Travel Service. S tim u vezi, Obvodni sud pro Prahu 6 (Okružni sud u Pragu 6) dodao je da društvo Travel Service nije dokazalo da je učinilo sve u svojoj moći kako bi izbjeglo kašnjenje leta jer je samo tvrdilo da je nakon sudara zrakoplova i ptice „bilo nužno” pričekati dolazak ovlaštenog tehničara.
- 14 Društvo Travel Service podnijelo je 2. srpnja 2014. žalbu protiv te odluke. Městský soud v Praze (Općinski sud u Pragu, Češka Republika) odbacio je tu žalbu rješenjem od 17. srpnja 2014. uz obrazloženje da nije dopuštena imajući u vidu činjenicu da je odlukom Obvodnog suda pro Prahu 6 (Okružni sud u Pragu 6) odlučeno o dva zasebna zahtjeva, od kojih niti jedan ne prekoračuje iznos od 10 000 CZK (oko 365 eura).
- 15 Dana 18. kolovoza 2014. društvo Travel Service podnijelo je Ústavnom sudu (Ustavni sud, Češka Republika) ustavnu tužbu protiv odluke Obvodnog suda pro Prahu 6 (Okružni sud u Pragu 6) od 22. svibnja 2014. Odlukom od 20. studenoga 2014. Ústavní soud (Ustavni sud) usvojio je tu tužbu i ukinuo odluku Obvodnog suda pro Prahu 6 (Okružni sud u Pragu 6) uz obrazloženje da se njome povređuje temeljno pravo društva Travel Service na pošteno suđenje i temeljno pravo na zakonom ustanovljeni sud, s obzirom na to da je kao sud protiv čije odluke nema pravnog lijeka, na temelju članka 267. UFEU-a, bio obvezan Sudu uputiti prethodno pitanje jer jasan odgovor na pitanje treba li sudar zrakoplova i ptice, zajedno s drugim događajima tehničke naravi, kvalificirati kao „izvanrednu okolnost” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 ne proizlazi ni iz te uredbe ni iz sudske prakse Suda.
- 16 Predmet je vraćen Obvodnom sudu pro Prahu 6 (Okružni sud u Pragu 6, Češka Republika). Taj sud izražava sumnje najprije o tome može li sudar zrakoplova i ptice podvesti pod pojam „događaj” u smislu točke 22. presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) ili u pojam „izvanredna okolnost” u smislu uvodne izjave 14. navedene uredbe, kako je protumačen presudom od 31. siječnja 2013., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), ili se ta dva pojma preklapaju. Nadalje se pita jesu li takvi događaji uobičajen dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika, uzimajući u obzir s jedne strane njihovu učestalost i, s druge strane, činjenicu da ih prijevoznik ne može ni predvidjeti ni kontrolirati jer tu kontrolu izvršavaju upravitelji zračne luke. Jednako tako, pita se treba li tehničke nedostatke koji su posljedica takvog sudara, kao i administrativne i tehničke mjere poduzete kako bi ih se uklonilo također smatrati izvanrednim okolnostima i u kojoj mjeri ih je moguće smatrati potrebnima. Naposljetku, pita se o načinima ocjene kašnjenja u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata koje je posljedica, kao u glavnom postupku, spleta više razloga, odnosno otklanjanja tehničkog nedostatka, a zatim kontrolnih postupaka koje treba izvršiti nakon sudara s pticom.

- 17 U tim je okolnostima Obvodní soud pro Prahu 6 (Okružni sud u Pragu 6) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:
- „1. Je li sudar zrakoplova i ptice događaj u smislu točke 22. presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) ili je riječ o izvanrednoj okolnosti u smislu uvodne izjave 14. preambule Uredbe br. 261/2004, ili pak [takav sudar] nije moguće podvesti ni pod jedan od tih pojmova?
  2. Ako je kod sudara zrakoplova i ptice riječ o izvanrednoj okolnosti u smislu uvodne izjave 14. [Uredbe br. 261/2004], treba li smatrati da su preventivno-nadzorni sustavi, postavljeni osobito oko zračnih luka (poput zvučnih rastjerivača ptica, suradnje s ornitolozima, uklanjanja mjesta na kojima se ptice uobičajeno okupljaju ili lete, uporabe svjetlosnih rastjerivača itd.) razumne mjere koje zračni prijevoznik treba poduzeti kako bi izbjegao takav sudar? Što je u ovom slučaju događaj u smislu točke 22. [presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)]?
  3. Ako je sudar zrakoplova i ptice događaj u smislu točke 22. [presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], može li se smatrati da je ujedno i događaj u smislu uvodne izjave 14. Uredbe br. 261/2004 i može li se u tom slučaju smatrati da skup tehničkih i administrativnih mjera koje zračni prijevoznik treba poduzeti nakon sudara zrakoplova i ptice koji ipak nije prouzročio štetu na zrakoplovu čini izvanrednu okolnost u smislu uvodne izjave 14. [Uredbe br. 261/2004]?
  4. Ako skup tehničkih i administrativnih mjera poduzetih nakon sudara zrakoplova i ptice koji ipak nije prouzročio štetu na zrakoplovu čini izvanrednu okolnost u smislu uvodne izjave 14. [Uredbe br. 261/2004], je li dopušteno kao razumne mjere od zračnog prijevoznika zahtijevati da već prilikom planiranja letova uzme u obzir rizik da će biti potrebno poduzeti takve tehničke i administrativne mjere nakon sudara zrakoplova i ptice i da to predvidi u redu letenja?
  5. Kako treba tumačiti obvezu zračnog prijevoznika da plati odštetu u smislu članka 7. [Uredbe br. 261/2004] ako do kašnjenja nije došlo samo zbog administrativnih i tehničkih mjera poduzetih nakon sudara zrakoplova i ptice koji nije prouzročio štetu na zrakoplovu, nego u većem opsegu i zbog otklanjanja tehničkog nedostatka koji nema veze s tim sudarom?”

## O prethodnim pitanjima

### *Prvo pitanje*

- 18 Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 14., tumačiti na način da se sudar zrakoplova i ptice može podvesti pod pojam „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe.
- 19 Kao prvo, treba podsjetiti da je, u slučaju otkazivanja leta ili dužeg kašnjenja, to jest u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata, zakonodavac Unije namjeravao urediti obveze zračnih prijevoznika predviđene u članku 5. stavku 1. Uredbe br. 261/2004 (presuda od 23. listopada 2012. Nelson i. dr., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 40.).
- 20 U skladu s uvodnim izjavama 14. i 15. kao i s člankom 5. stavkom 3. te uredbe, odstupajući od odredbi stavka 1. tog članka, zračni se prijevoznik stoga oslobađa svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 7. Uredbe br. 261/2004 ako može dokazati da je do otkazivanja ili kašnjenja leta u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata u dolasku došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu

mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera (vidjeti u tom smislu presude od 19. studenoga 2009., *Sturgeon i dr.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 69., i od 31. siječnja 2013., *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, t. 38.).

- 21 S tim u vezi, sukladno uvodnoj izjavi 14. navedene uredbe takve se okolnosti mogu posebno pojaviti u slučajevima političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje predmetnog leta, sigurnosnih rizika, neočekivanih nedostataka po pitanju sigurnosti leta i štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika (vidjeti presudu od 22. prosinca 2008., *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 21.).
- 22 Stoga je Sud iz toga zaključio da se kao izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 mogu kvalificirati događaji koji po svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole (vidjeti u tom smislu presude od 22. prosinca 2008., *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 23.; od 31. siječnja 2013., *McDonagh*, C-12/11, EU:C:2013:43, t. 29., kao i od 17. rujna 2015., *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, t. 36.).
- 23 Nasuprot tomu, iz sudske prakse Suda proizlazi da izvanrednu okolnost ne čini prerano kvarenje pojedinih dijelova zrakoplova, jer je takav kvar bitno povezan sa sustavom funkcioniranja zrakoplova. Taj nepredvidiv događaj naime nije izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika, jer je on dužan osigurati održavanje i ispravno funkcioniranje zrakoplova koje koristi za svoje gospodarsko poslovanje (vidjeti u tom smislu presudu od 17. rujna 2015., *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618, t. 41. i 43.).
- 24 U ovom slučaju, budući da sudar zrakoplova i ptice, te njime prouzročena eventualna šteta, nisu bitno povezani sa sustavom funkcioniranja zrakoplova, oni po svojoj naravi ili uzroku nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika, te su izvan njegove stvarne kontrole. Stoga, navedeni sudar treba kvalificirati kao „izvanrednu okolnost” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004.
- 25 S tim u vezi, nevažno je je li taj sudar stvarno prouzrokovao štetu na predmetnom zrakoplovu. Naime, cilj osiguravanja visoke razine zaštite putnika u zrakoplovu, koji se želi postići Uredbom br. 261/2004, kao što je to specificirano u njezinoj uvodnoj izjavi 1., podrazumijeva da se zračne prijevoznike ne potiče na to da se suzdrže od poduzimanja mjera koje su potrebne nakon takvog incidenta, davanjem prednosti održanju i točnosti svojih letova nad ciljem njihove sigurnosti.
- 26 Imajući u vidu prethodna razmatranja, na prvo pitanje valja odgovoriti da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 14., treba tumačiti na način da je sudar zrakoplova i ptice obuhvaćen pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe.

### ***Drugo i treće pitanje***

#### *Uvodne napomene*

- 27 Kao što je to navedeno u točki 20. ove presude, zračni prijevoznik oslobađa se svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 7. Uredbe br. 261/2004 ako može dokazati da je do otkazivanja ili kašnjenja leta u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata u dolasku došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera.

- 28 Stoga, budući da sve izvanredne okolnosti ne oslobađaju od obveze, onaj koji se želi pozvati na njih mora dokazati da ih se ni na koji način nije moglo izbjeći mjerama prilagođenima situaciji, to jest onima koje, u trenutku nastupanja tih izvanrednih okolnosti osobito ispunjavaju tehnički i ekonomski održive uvjete za predmetnog zračnog prijevoznika (vidjeti presudu od 12. svibnja 2011., Eglitis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, t. 25. i navedenu sudsku praksu).
- 29 Stoga on mora dokazati da čak i uz upotrebu svojeg osoblja i svih materijalnih i financijskih sredstava kojima je raspolagao, očito ne bi mogao – osim uz nepodnošljiv teret za kapacitete svojeg poduzeća u relevantnom trenutku – izbjeći da izvanredne okolnosti s kojima se suočio dovedu do otkazivanja leta ili njegova kašnjenja u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata u dolasku (vidjeti u tom smislu presude od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 61. i od 12. svibnja 2011., Eglitis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, t. 25.).
- 30 Stoga je Sud prihvatio fleksibilno i individualizirano shvaćanje pojma „razumna mjera”, prepuštajući nacionalnom sudu da ocijeni može li se u okolnostima konkretnog slučaja smatrati da je zračni prijevoznik poduzeo mjere koje su prilagođene situaciji (vidjeti u tom smislu presudu od 12. svibnja 2011., Eglitis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, t. 30.).
- 31 Na drugo i treće pitanje kojima sud koji je uputio zahtjev – koja se tiču mjera koje zračni prijevoznik mora poduzeti kako bi se oslobodio od svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 7. Uredbe br. 261/2004 kad dođe do sudara zrakoplova i ptice koji je prouzročio kašnjenje leta u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata u dolasku – treba odgovoriti upravo s obzirom na prethodna razmatranja.

### *Treće pitanje*

- 32 Svojim trećim pitanjem, koje valja prvo razmotriti, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 14., tumačiti na način da je do otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti, kad je to otkazivanje ili kašnjenje posljedica činjenice da je zračni prijevoznik pozvao stručnjaka po svojem izboru kako bi ponovno izvršio sigurnosne provjere koje zahtijeva sudar s pticom, nakon što ih je već izvršio stručnjak ovlašten na temelju mjerodavnih propisa.
- 33 Iz zahtjeva za prethodnu odluku proizlazi da je predmetni zrakoplov kojim se koristi društvo Travel Service, nakon sudara s pticom, nakon slijetanja podvrgnut sigurnosnoj kontroli koju je izvršilo ovlašteno društvo, pri čemu nije otkrivena šteta na zrakoplovu. Društvo Travel Service ipak je na mjesto događaja uputilo tehničara kako bi izvršio drugu sigurnosnu kontrolu jer je vlasnik zrakoplova odbio priznati ovlaštenje društva koje je izvršilo prvotnu kontrolu.
- 34 S tim u vezi treba navesti da je na zračnom prijevozniku koji se suoči s izvanrednom okolnošću poput sudara svojega zrakoplova i ptice da donese mjere prilagođene situaciji uporabom svojeg osoblja i svih materijalnih i financijskih sredstava kojima raspolaže kako bi u najvećoj mogućoj mjeri izbjegao otkazivanje ili dulje kašnjenje svojih letova.
- 35 Stoga, iako Uredba br. 261/2004 ne dovodi u pitanje slobodu zračnih prijevoznika da pozovu stručnjake po svojem izboru kako bi izvršili kontrole koje zahtijeva sudar s pticom, ostaje činjenica da se – kad je nakon takvog sudara kontrolu već izvršio stručnjak koji je za tu svrhu ovlašten na temelju mjerodavnih propisa, što mora provjeriti sud koji je uputio zahtjev – ne može smatrati da druga kontrola koja nužno dovodi do kašnjenja predmetnog leta u dolasku u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata predstavlja mjeru prilagođenu situaciji u smislu sudske prakse navedene u točki 28. ove presude.

- 36 Nadalje, s obzirom na to da iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje proizlazi da je vlasnik zrakoplova odbio priznati ovlaštenje lokalnog društva koje je izvršilo kontrolu nad predmetnim zrakoplovom, valja podsjetiti da ispunjenje obveza zračnih prijevoznika na temelju Uredbe br. 261/2004, ne dovodi u pitanje pravo potonjih da zahtijevaju naknadu štete od bilo koje osobe koja je uzrokovala kašnjenje, uključujući i od trećih osoba, kako predviđa članak 13. te uredbe. Takvom naknadom štete stoga se može ublažiti odnosno eliminirati financijski teret koji snose navedeni prijevoznici zbog svojih obveza (presuda od 17. rujna 2015., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, t. 46. i navedena sudska praksa).
- 37 Imajući u vidu prethodna razmatranja, na treće pitanje valja odgovoriti da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 14., treba tumačiti na način da do otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta nije došlo zbog izvanrednih okolnosti, kad je to otkazivanje ili kašnjenje posljedica činjenice da je zračni prijevoznik pozvao stručnjaka po svojem izboru kako bi ponovno izvršio sigurnosne provjere koje zahtijeva sudar s pticom, nakon što ih je već izvršio stručnjak ovlašten na temelju mjerodavnih propisa.

#### *Drugo pitanje*

- 38 Svojim drugim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 14., tumačiti na način da „razumne mjere” koje zračni prijevoznik mora poduzeti kako bi smanjio, pa čak i spriječio opasnosti od sudara s pticom i kako bi se oslobodio od svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 7. navedene uredbe podrazumijevaju primjenu kontrolnih mjera koje sprječavaju prisutnost navedenih ptica.
- 39 Sud koji je uputio zahtjev kao primjere navodi aparate za rastjerivanje ptica zvukom ili svjetlom, suradnju s ornitolozima ili uklanjanje mjesta na kojima se ptice mogu uobičajeno okupljati ili letjeti. Na raspravi pred Sudom navedeni su osim toga i drugi tehnički aparati koji se mogu postaviti na zrakoplov.
- 40 Iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje, kao i iz rasprava pred Sudom, također je proizišlo da bi za preventivnu kontrolu ptica mogli biti zaduženi različiti operatori zračnog prijevoza, kao što su, među ostalim, zračni prijevoznici, upravitelji zračnih luka ili zračni kontrolori država članica.
- 41 Na drugo pitanje valja odgovoriti upravo s obzirom na taj kontekst.
- 42 Kao što to proizlazi iz članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 7., razumne mjere koje treba poduzeti radi izbjegavanja dužeg kašnjenja i otkazivanja letova dužan je poduzeti sam zračni prijevoznik.
- 43 Iz toga slijedi da – kako bi se ocijenilo je li zračni prijevoznik stvarno poduzeo preventivne mjere koje su potrebne za smanjenje pa čak i sprječavanje opasnosti od eventualnih sudara s pticama koje mu omogućuju da se oslobodi od svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 7. navedene uredbe – treba uzeti u obzir samo mjere na čije ga je poduzimanje moguće stvarno obvezati, a ne one koje ulaze u nadležnost trećih osoba, kao što su, među ostalim, nadležni upravitelji zračnih luka ili zračni kontrolori.
- 44 Stoga, u okviru individualiziranog ispitivanja koje mora izvršiti sukladno sudskoj praksi navedenoj u točki 30. ove presude, nacionalni sud najprije mora ocijeniti je li predmetni zračni prijevoznik u okolnostima poput onih o kojima je riječ u glavnom postupku, osobito na tehničkom i administrativnom planu bio stvarno u mogućnosti izravno ili neizravno poduzeti preventivne mjere koje omogućuju smanjenje, pa čak i sprječavanje opasnosti od sudara s pticama.



- 45 Ako to nije mogao učiniti, zračni prijevoznik nije dužan isplatiti odštetu putnicima na temelju članka 7. Uredbe br. 261/2004.
- 46 Ako je predmetni zračni prijevoznik stvarno mogao poduzeti takve mjere, na nacionalnom je sudu je potom da se, sukladno sudskoj praksi navedenoj u točki 29. ove presude, uvjeri da predmetne mjere tom prijevozniku ne predstavljaju nepodnošljiv teret za kapacitete njegova poduzeća.
- 47 Naposljetku, ako je predmetni zračni prijevoznik mogao poduzeti takve mjere, a da one ne predstavljaju nepodnošljiv teret za kapacitete njegova poduzeća, na njemu je da dokaže da su navedene mjere stvarno poduzete kada je riječ o letu na kojem je došlo do sudara s pticom.
- 48 Iz prethodnih razmatranja proizlazi da na drugo pitanje valja odgovoriti tako da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 14., treba tumačiti na način da „razumne mjere” koje zračni prijevoznik mora poduzeti kako bi smanjio, pa čak i spriječio, opasnosti od sudara s pticom i kako bi se oslobodio od svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 7. navedene uredbe, podrazumijevaju primjenu kontrolnih mjera koje sprečavaju prisutnost navedenih ptica, pod uvjetom da je taj zračni prijevoznik, osobito na tehničkom i administrativnom planu stvarno mogao poduzeti takve mjere, da te mjere ne predstavljaju nepodnošljiv teret za kapacitete njegova poduzeća i da je navedeni prijevoznik dokazao da su navedene mjere stvarno poduzete kada je u pitanju let na kojem je došlo do sudara s pticom, pri čemu je riječ o uvjetima u čije se ispunjenje mora uvjeriti sud koji je uputio zahtjev.

### *Peto pitanje*

- 49 Svojim petim pitanjem, koje zatim treba razmotriti, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 14., tumačiti na način da u slučaju kašnjenja leta u dolasku u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata koje je posljedica ne samo izvanredne okolnosti koju nije bilo moguće izbjeći mjerama prilagođenima situaciji i u pogledu koje je zračni prijevoznik poduzeo sve razumne mjere čak i kako bi izbjegao njezine posljedice nego i druge okolnosti koja ne spada u tu kategoriju, kašnjenje koje se pripisuje toj prvoj okolnosti valja oduzeti od ukupnog vremena kašnjenja u dolasku predmetnog leta kako bi se ocijenilo treba li za potonje kašnjenje isplatiti odštetu predviđenu člankom 7. te uredbe.
- 50 U slučaju poput onoga o kojem je riječ glavnom postupku, u kojem je kašnjenje u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata u dolasku posljedica ne samo izvanredne okolnosti nego i druge okolnosti koja ne spada u tu kategoriju, na nacionalnom je sudu da odredi je li zračni prijevoznik, kada je riječ o dijelu kašnjenja za koje tvrdi da je do njega došlo zbog izvanredne okolnosti, podnio dokaz da je tomu tako, koju nije bilo moguće izbjeći čak ni da su poduzete sve razumne mjere i u pogledu koje je taj prijevoznik poduzeo sve takve mjere čak i kako bi izbjegao njezine posljedice. Ako je to slučaj, na tom je sudu da od ukupnog vremena kašnjenja u dolasku tog leta oduzme kašnjenje koje se pripisuje toj izvanrednoj okolnosti.
- 51 Kako bi se u takvoj situaciji ocijenilo treba li za kašnjenje u dolasku tog leta isplatiti odštetu predviđenu člankom 7. Uredbe br. 261/2004, nacionalni sud dakle treba uzeti u obzir samo kašnjenje koje se pripisuje okolnosti koja nije izvanredne naravi, za koje je moguće isplatiti odštetu samo ako je trajalo tri sata ili dulje od tri sata u dolasku predmetnog leta.
- 52 S druge strane, kada je riječ o dijelu kašnjenja za koje zračni prijevoznik tvrdi da je do njega došlo zbog izvanredne okolnosti, ako se pokaže da je to kašnjenje posljedica izvanredne okolnosti u pogledu koje nisu poduzete mjere sukladne zahtjevima navedenima u točki 50. ove presude, zračni prijevoznik ne može se pozivati na takvu okolnost i slijedom toga od ukupnog vremena kašnjenja predmetnog leta u dolasku oduzeti kašnjenje koje se pripisuje toj izvanrednoj okolnosti.

- 53 Pritom nacionalni sud, kako bi ocijenio treba li primijeniti članak 7. Uredbe br. 261/2004 u takvoj situaciji, mora uzeti u obzir ne samo kašnjenje koje se pripisuje okolnosti koja nije izvanredne naravi nego i ono koje se pripisuje izvanrednoj okolnosti u pogledu koje nisu poduzete mjere sukladne navedenim zahtjevima.
- 54 Imajući u vidu sva prethodna razmatranja, na peto pitanje valja odgovoriti da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 14., treba tumačiti na način da u slučaju kašnjenja leta u dolasku u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata koje je posljedica ne samo izvanredne okolnosti koju nije bilo moguće izbjeći mjerama prilagođenima situaciji i u pogledu koje je zračni prijevoznik poduzeo sve razumne mjere čak i kako bi izbjegao njezine posljedice, nego i druge okolnosti koja ne spada u tu kategoriju, kašnjenje koje se pripisuje toj prvoj okolnosti valja oduzeti od ukupnog vremena kašnjenja u dolasku predmetnog leta kako bi se ocijenilo treba li za potonje kašnjenje isplatiti odštetu predviđenu člankom 7. te uredbe.

#### **Četvrto pitanje**

- 55 Svojim četvrtim pitanjem, koje treba razmotriti kao posljednje, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 14., tumačiti na način da je zračni prijevoznik čiji se zrakoplov sudario s pticom, na temelju razumnih mjera koje mora provesti, dužan u stadiju planiranja svojih letova predvidjeti dostatno pričuveno vrijeme za provedbu potrebnih sigurnosnih kontrola.
- 56 U ovom slučaju valja utvrditi da iz opisa činjenica u glavnom postupku koji je izvršio sud koji je uputio zahtjev ni na koji način ne proizlazi da bi kašnjenje spornog leta u dolasku u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata moglo biti posljedica toga da predmetni zračni prijevoznik eventualno nije predvidio dostatno pričuveno vrijeme za provedbu potrebnih sigurnosnih kontrola.
- 57 Naime, ustaljena je sudska praksa da je, uzimajući u obzir podjelu nadležnosti u okviru prethodnog postupka, samo na nacionalnom sudu definiranje predmeta pitanja koja namjerava postaviti Sudu, iako potonji može odbiti odlučivati o pitanju, osobito onda kad je problem koji mu je iznesen samo hipotetske naravi ili ako ne raspolaže činjeničnim elementima potrebnima da bi se mogao dati koristan odgovor na upućeno pitanje (vidjeti u tom smislu presudu od 17. ožujka 2016., *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, t. 17. i navedenu sudsku praksu).
- 58 To vrijedi za ovaj slučaj.
- 59 Stoga nema potrebe odgovoriti na četvrto pitanje.

#### **Troškovi**

- 60 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenoga, Sud (treće vijeće) odlučuje:

1. Članak 5. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91, u vezi s uvodnom izjavom 14. Uredbe br. 261/2004, treba tumačiti na način da je sudar zrakoplova i ptice obuhvaćen pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe.
2. Članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 14., treba tumačiti na način da do otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta nije došlo zbog izvanrednih okolnosti kad je to otkazivanje ili kašnjenje posljedica činjenice da je zračni prijevoznik pozvao stručnjaka po svojem izboru kako bi ponovno izvršio sigurnosne provjere koje zahtijeva sudar s pticom, nakon što ih je već izvršio stručnjak ovlašten na temelju mjerodavnih propisa.
3. Članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 14., treba tumačiti na način da „razumne mjere” koje zračni prijevoznik mora poduzeti kako bi smanjio, pa čak i spriječio opasnosti od sudara s pticom i kako bi se oslobodio od svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 7. navedene uredbe, podrazumijevaju primjenu kontrolnih mjera koje sprečavaju prisutnost navedenih ptica, pod uvjetom da je taj zračni prijevoznik, osobito na tehničkom i administrativnom planu, stvarno mogao poduzeti takve mjere, da te mjere ne predstavljaju nepodnošljiv teret za kapacitete njegova poduzeća i da je navedeni prijevoznik dokazao da su navedene mjere stvarno poduzete kad je u pitanju let na kojem je došlo do sudara s pticom, pri čemu je riječ o uvjetima u čije se ispunjenje mora uvjeriti sud koji je uputio zahtjev.
4. Članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinom uvodnom izjavom 14., treba tumačiti na način da u slučaju kašnjenja leta u dolasku u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata koje je posljedica ne samo izvanredne okolnosti koju nije bilo moguće izbjeći mjerama prilagođenima situaciji i u pogledu koje je zračni prijevoznik poduzeo sve razumne mjere čak i kako bi izbjegao njezine posljedice, nego i druge okolnosti koja ne spada u tu kategoriju, kašnjenje koje se pripisuje toj prvoj okolnosti valja oduzeti od ukupnog vremena kašnjenja u dolasku predmetnog leta kako bi se ocijenilo treba li za potonje kašnjenje isplatiti odštetu predviđenu člankom 7. te uredbe.

Potpisi