



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (osmo vijeće)

12. ožujka 2020.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članci 5. i 7. – Pravo na odštetu u slučaju kašnjenja ili otkazivanja leta – Pravo na odštetu u više navrata u slučaju kašnjenja ili otkazivanja koje se ne primjenjuje samo na izvornu rezervaciju, nego i na sljedeću rezervaciju u okviru preusmjeravanja – Doseg – Oslobođenje od obveze isplate odštete – Pojam ‚izvanredne okolnosti‘ – ‚On condition‘ dio – Tehnički nedostaci povezani s održavanjem zrakoplova”

U predmetu C-832/18,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Helsingin hovioikeus (Žalbeni sud u Helsinkiju, Finska), odlukom od 20. prosinca 2018., koju je Sud zaprimio 21. prosinca 2018., u postupku

A i dr.

protiv

Finnair Oyj,

SUD (osmo vijeće),

u sastavu: L. S. Rossi, predsjednica vijeća, J. Malenovský (izvjestitelj) i F. Biltgen, suci,

nezavisni odvjetnik: E. Tanchev,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za Finnair Oyj, T. Väättäinen, *asianajaja*,
- za finsku vladu, J. Heliskoski, u svojstvu agenta,
- za njemačku vladu, J. Möller, M. Hellmann i A. Berg, u svojstvu agenata,
- za talijansku vladu, G. Palmieri, u svojstvu agenta, uz asistenciju G. Natale, *avvocato dello Stato*,
- za austrijsku vladu, J. Schmoll i G. Hesse, a potom J. Schmoll, u svojstvu agenata,
- za Europsku komisiju, N. Yerrell i I. Koskinen, u svojstvu agenata,

* Jezik postupka: finski

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

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 5. i 7. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.).
- 2 Zahtjev je podnesen u okviru spora između osam putnika u zračnom prometu i zračnog prijevoznika Finnair Oyj povodom zahtjeva za naknadu štete zbog kašnjenja zamjenskog leta koji je prijevoznik predložio.

Pravni okvir

- 3 U skladu s uvodnim izjavama 1. i 2. te 12. do 15. Uredbe br. 261/2004:

„(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.

(2) Uskraćivanje ukrcaja i otkazivanje ili kašnjenje leta uzrokuju ozbiljne probleme i neugodnosti putnicima.

[...]

(12) Problemi i neugodnosti, koje putnici imaju zbog otkazivanja leta, trebali bi također biti reducirani. To bi se trebalo postići poticanjem prijevoznika na to da o otkazivanju leta putnike izvijeste pravovremeno, odnosno prije vremena polaska predviđenog redom letenja i uz to im ponude prihvatljivo preusmjeravanje kako bi putnici mogli izvršiti druge pripreme. Ako putnici ne uspiju izvršiti navedeno, zračni prijevoznici su im dužni isplatiti nadoknadu, osim u slučajevima kada je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći niti uz poduzimanje svih odgovarajućih [razumnih] mjera.

(13) Putnici čiji je let otkazan trebali bi moći ili ostvariti povrat novca vrijednosti karte ili ostvariti preusmjeravanje po zadovoljavajućim uvjetima i trebali bi biti zbrinuti na odgovarajući način dok čekaju kasniji let.

(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 [doveo] do dugog kašnjenja leta, kašnjenja leta preko noći, ili do otkazivanja jednog ili više letova tim zrakoplovom, iako su sve odgovarajuće [razumne] mjere poduzete od strane dotičnog zračnog prijevoznika kako bi se izbjeglo kašnjenje ili otkazivanje letova.”

4 Članak 2. točka (l) te uredbe propisuje:

„Za potrebe ove Uredbe:

[...]

(l) „otkazivanje’ znači otkazivanje leta koji je prethodno bio zakazan i na kojem je najmanje jedno mjesto bilo rezervirano.”

5 Sukladno članku 3. stavcima 1. i 2. te uredbe:

„1. Ova se Uredba primjenjuje na:

- (a) putnike koji putuju iz zračne luke smještene na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje;
- (b) putnike koji putuju iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku smještenu na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje, osim ako isti nisu dobili pogodnosti ili naknadu štete i nije im pružena pomoć u toj trećoj zemlji, ako je zračni prijevoznik koji pruža uslugu dotičnog leta prijevoznik Zajednice.

2. Stavak 1. primjenjuje se ako putnici ispunjavaju uvjete:

- (a) imaju potvrđenu rezervaciju za određeni let i, osim u slučaju otkazivanja leta navedenog u članku 5., prijave se za let,
 - kako je navedeno i u vrijeme koje je navedeno unaprijed i u pisanom obliku (uključujući i elektronički način) od strane zračnog prijevoznika, tour operatora ili ovlaštenog putnog agenta,ili, ako vrijeme nije navedeno,
 - ne kasnije od 45 minuta prije objavljenog vremena polaska; ili
- (b) budu premješteni od strane zračnog prijevoznika ili tour operatora s leta za koji su imali rezervacije na drugi let, bez obzira na razlog.”

6 Člankom 5. Uredbe br. 261/2004, naslovljenim „Otkazivanje leta”, predviđa se:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

- (a) imaju pravo na pomoć od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 8.;
- (b) imaju pravo na pomoć od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (a) i člankom 9. stavkom 2., kao i, u slučaju preusmjerenja kada je predviđeno vrijeme polaska novog leta najmanje jedan dan nakon vremena polaska koje je bilo planirano za otkazani let, na pomoć navedenu u članku 9. stavku 1. točki (b) i članku 9. stavku 1. točki (c); i

- (c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim ako:
- i. su obaviješteni o otkazivanju leta najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja; ili
 - ii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od dva tjedna do sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje koje im omogućuje da otputuju ne više od dva sata prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da stignu na konačno odredište unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska; ili
 - iii. u roku od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja ponuđeno im je preusmjeravanje, čime im je omogućeno da otputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu na konačno odredište unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.

2. Kada se putnike obavješćuje o otkazivanju leta, istima treba dati objašnjenje o mogućem zamjenskom prijevozu.

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

4. Teret dokaza je li i kada putnik obaviješten o otkazivanju leta, leži na zračnom prijevozniku.”

7 Članak 7. iste uredbe, naslovljen „Pravo na odštetu”, glasi:

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

- (a) 250 eura za sve letove dužine 1500 km ili kraće;
- (b) 400 eura za sve letove unutar Zajednice, duže od 1500 km i za sve druge letove dužine između 1500 km i 3500 km;
- (c) 600 eura za sve letove koji ne spadaju pod točke (a) ili (b).

U određivanju udaljenosti, kao baza se uzima mjesto [krajnjeg] odredišta na koje će, zbog uskraćivanja ukrcaja ili otkazivanja leta, putnici stići s određenim vremenskim zakašnjenjem u odnosu na vrijeme dolaska predviđenim redom letenja.

2. Kada je putnicima ponuđeno preusmjeravanje do njihova konačnog odredišta zamjenskim letom, sukladno članku 8., i kad na taj način ostvareno vrijeme dolaska ne premašuje prvotno vrijeme dolaska leta:

- (a) za 2 sata, u vezi s letovima dugim 1500 km ili kraće; ili
- (b) za 3 sata, u vezi sa svim letovima unutar Zajednice, dužih od 1500 km i u vezi sa svim ostalim letovima između 1500 km i 3500 km; ili
- (c) za 4 sata, u vezi sa svim letovima koji ne spadaju pod točke (a) ili (b),

zračni prijevoznik može smanjiti visinu odštete predviđenu stavkom 1. za 50 %.

3. Odšteta iz stavka 1. platit će se u gotovini, elektronskim bankovnim transferom, bankovnim nalogom ili bankovnim čekovima ili, uz pisanu suglasnost putnika, u putnim vaučerima i/ili drugim uslugama.

4. Udaljenosti iz stavaka 1. i 2. određuju se pomoću metode za određivanje rute preko velikog kruga ortodrome.”

8 Člankom 8. stavkom 1. navedene uredbe predviđa se:

„Upućivanjem na ovaj članak, putnicima se nudi izbor između:

- (a) – nadoknade u roku od 7 dana, u skladu s člankom 7. stavkom 3., cjelokupnog iznosa vrijednosti karte po cijeni po kojoj je kupljena, za dio ili dijelove putovanja koji nisu realizirani i za dio, ili dijelove putovanja koji su već ostvareni, ako let više služi svrsi prvotnog plana putovanja putnika, zajedno sa, kada je to primjereno,
 - povratnim letom u prvu točku polazišta, kada je to najranije moguće;
- (b) preusmjeravanje, po sukladnim uvjetima prijevoza do njihovog konačnog odredišta prvom mogućom prilikom; ili
- (c) preusmjeravanje po sukladnim uvjetima prijevoza, do njihovog konačnog odredišta kasnijeg dana kako je putniku prihvatljivo, ovisno o dostupnosti slobodnih mjesta.”

Glavni postupak i prethodna pitanja

- 9 Tužitelji u glavnom postupku su preko Finnaira napravili rezervaciju za direktni let s polaskom iz Helsinkija (Finska) i odredištem u Singapuru.
- 10 Polazak je bio predviđen za 11. listopada 2013. u 23 sata i 55 minuta. Let je međutim otkazan zbog tehničkog problema na zrakoplovu.
- 11 Nakon što su pristali na Finnairovu ponudu, tužitelji u glavnom postupku preusmjereni su na povezani let Helsinki-Singapur preko Chongqinga (Kina), s polaskom idućega dana, 12. listopada 2013. u 17 sati i 40 minuta i predviđenim dolaskom u Singapur 13. listopada u 17 sati i 25 minuta.
- 12 Stvarni zračni prijevoznik zamjenskog leta Helsinki-Chongqing-Singapour bio je Finnair.
- 13 Međutim, zbog kvara servosustava upravljačkog mehanizma zrakoplova, njihov je zamjenski let kasnio. Stoga su u Singapur stigli 14. listopada 2013. u ponoć i 15 minuta.
- 14 Tužitelji u glavnom postupku podnijeli su tužbu protiv Finnaira pred Helsingin käräjäoikeusom (Prvostupanjski sud u Helsinkiju, Finska), tražeći da se aviokompaniji naloži da svakome od njih plati iznos od 600 eura, uvećan za kamate, zbog otkazivanja izvornog leta Helsinki-Singapur. Usto su tražili da se Finnairu isto tako naloži da svakom od njih plati iznos od 600 eura, uvećan za kamate, zbog kašnjenja zamjenskog leta Helsinki-Chongqing-Singapour za više od tri sata u dolasku.
- 15 Finnair je svakome od tužitelja u glavnom postupku dodijelio odštetu od 600 eura s osnove otkazivanja prvotnog leta Helsinki-Singapur. S druge je strane kompanija odbila priznati drugi odštetni zahtjev. Finnair je smatrao da je taj zahtjev neosnovan, jer Uredba br. 261/2004 ne obvezuje zračnog prijevoznika da putniku, čiji je let otkazan, isplati odštetu u slučaju kašnjenja zamjenskog leta koji mu je naknadno predložen. Nadalje, Finnair se pozvao na činjenicu da je zamjenski let, koji su tužitelji bili prihvatili, kasnio zbog izvanrednih okolnosti, u smislu članka 5. stavka 3. te uredbe.

- 16 Presudom od 21. lipnja 2017. Helsingin käräjäoikeus (Prvostupanjski sud u Helsinkiju, Finska) odbio je odštetne zahtjeve koje su podnijeli tužitelji u glavnom postupku s osnove kašnjenja zamjenskog leta, ocjenjujući da Uredba br. 261/2004 ne daje pravo na odštetu s te osnove. Stoga se taj sud nije izjasnio o pitanju je li tehnički problem zbog kojeg je kasnio zamjenski let činio izvanrednu okolnost, u smislu članka 5. stavka 3. te uredbe.
- 17 Tužitelji u glavnom postupku podnijeli su Helsingin hovioikeusu (Žalbeni sud u Helsinkiju, Finska) žalbu protiv te presude, tražeći da se Finnairu naloži svakomu od njih platiti odštetu u iznosu od 600 eura, uvećanu za kamate, zbog kašnjenja zamjenskog leta Helsinki-Chongqing-Singapour.
- 18 Finnair je zatražio da se žalba odbije, zato što, s jedne strane, tužitelji u glavnom postupku ne mogu na temelju Uredbe br. 261/2004 tražiti drugu odštetu i, s druge strane, zato što je zamjenski let kasnio zbog „izvanrednih okolnosti” u smislu te uredbe. Ističe da se pokvario jedan od triju servosustava za upravljanje zrakoplovom kojim se obavljao taj let, uz objašnjenje da je taj zrakoplov bio Airbus A330, čiji je proizvođač bio objavio (*Technical Follow-up*) da nekoliko zrakoplova tog tipa ima skriveni proizvodni ili konstrukcijski nedostatak koji utječe na servosustav za upravljanje. Usto je servosustav za upravljanje tzv. „on condition” dio, koji se zamjenjuje novim dijelom samo zbog kvara postojećeg dijela.
- 19 U tim je okolnostima Helsingin hovioikeus (Prizivni sud u Helsinkiju) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:
- „1. Treba li Uredbu br. 261/2004 tumačiti na način da putnik ima pravo na novu odštetu u smislu članka 7. stavka 1., ako je zbog otkazanog leta dobio odštetu, a stvarni zračni prijevoznik zamjenskog leta i otkazanog leta je isti te je i zamjenski let koji je uslijedio nakon otkazanog leta kasnio u odnosu na planirano vrijeme dolaska u mjeri koja daje pravo na odštetu?
2. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje, može li se stvarni zračni prijevoznik pozivati na izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, ako se prema tehničkom *follow-up*-u proizvođača zrakoplova koji se odnosi na zrakoplove koji su već u uporabi, s dijelom kojim se bavi predmetni dokument stvarno postupa kao s tzv. ‚*On Condition*’ dijelom, to jest kao s dijelom koji se upotrebljava sve dok se ne pokvari, te se stvarni zračni prijevoznik na zamjenu predmetnog dijela pripremio tako da uvijek ima spreman zamjenski dio?”

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje

- 20 Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita trebaju li se Uredba br. 261/2004, a posebice njezin članak 7. stavak 1., tumačiti na način da putnik u zračnom prijevozu, koji je dobio odštetu zbog otkazanog leta i koji je pristao na zamjenski let koji mu je ponuđen, može tražiti odštetu zbog kašnjenja zamjenskog leta, kada to kašnjenje dosegne određeni broj sati koji daje pravo na odštetu te kada je zračni prijevoznik zamjenskog leta isti onaj čiji je let otkazan.
- 21 U tom pogledu valja podsjetiti da u slučaju otkazivanja leta dotični putnici imaju, na temelju članka 5. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 261/2004, u vezi s člankom 8. stavkom 1. te uredbe, pravo na tri različite vrste pomoći od stvarnog zračnog prijevoznika, odnosno ili vraćanje prevoznine, uz, kada je to primjereno, povratni let u prvu točku polazišta, ili preusmjeravanje do njihova konačnog odredišta prvom mogućom prilikom, ili takvo preusmjeravanje do njihova konačnog odredišta kasnijeg dana kako im je prihvatljivo, ovisno o dostupnosti slobodnih mjesta.

- 22 U glavnom je predmetu Finnair, na temelju članka 7. Uredbe br. 261/2004, putnicima isplatio odštetu zbog otkazivanja leta koji su ti putnici rezervirali, te im je predložio, na temelju članka 8. stavka 1. te uredbe, preusmjeravanje koje su oni prihvatili. Međutim, zbog tehničkog kvara na zrakoplovu kojim se obavljao zamjenski let, oni su na svoje konačno odredište stigli sa zakašnjenjem dužim od šest sati u odnosu na vrijeme dolaska koje je bilo predviđeno ponudom koju su prihvatili.
- 23 Sud je presudio da se putnici na letovima koji su kasnili moraju smatrati nositeljima prava na odštetu predviđenog u članku 5. stavku 1. točki (c) Uredbe br. 261/2004 u vezi s njezinim člankom 7. stavkom 1. kada su stigli na konačno odredište tri sata ili više nakon vremena dolaska koje je prvotno predvidio zračni prijevoznik (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 23. listopada 2012., Nelson i dr., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, t. 38.).
- 24 U predmetu poput ovoga o kojem je riječ u glavnom postupku postavlja se stoga pitanje mogu li se na pravo na odštetu, koje pripada putnicima zakašnjelih letova i koje je navedeno u prethodnoj točki, također pozvati i putnici koji su, nakon otkaza njihovih letova, s koje osnove su dobili odštetu, prihvatili zamjenski let koji je ponudio zračni prijevoznik na temelju članka 8. stavka 1. Uredbe br. 261/2004 i koji su stigli u svoje odredište tri ili više sati nakon vremena dolaska koje je predvidio zračni prijevoznik za taj zamjenski let.
- 25 U tom pogledu valja istaknuti da članak 3. Uredbe br. 261/2004, koji određuje njezino područje primjene, u svojem stavku 2. navodi da se navedena uredba primjenjuje ako putnici imaju potvrđenu rezervaciju za određeni let ili budu premješteni od strane zračnog prijevoznika ili tour operatora s leta za koji su imali rezervacije na drugi let, bez obzira na razlog.
- 26 Iz te odredbe proizlazi da je Uredba br. 261/2004, među ostalim, primjenjiva na situaciju u kojoj je zračni prijevoznik, nakon otkazivanja putnikova rezerviranog leta, premjestio tog putnika u zračnom prometu na zamjenski let na njegovo konačno odredište.
- 27 Valja pak utvrditi da Uredba br. 261/2004 ne sadržava nijednu odredbu kojom se ograničavaju prava putnika koji se nalaze u situaciji preusmjeravanja, o kakvoj je riječ u glavnom predmetu, pa niti odredbu koja bi ograničila njihovo pravo na odštetu.
- 28 Iz toga slijedi da, na temelju sudske prakse navedene u točki 23. ove presude, putnik u zračnom prometu koji je, nakon što je pristao na zamjenski let koji mu je ponudio zračni prijevoznik nakon otkaza njegova leta, stigao na svoje konačno odredište tri ili više sati nakon početnog vremena dolaska koje je predvidio taj zračni prijevoznik za zamjenski let, ima pravo na odštetu.
- 29 To tumačenje posebno podupiru dva daljnja razmatranja.
- 30 S jedne strane, iz uvodne izjave 2. Uredbe br. 261/2004 proizlazi da se njome želi riješiti ozbiljne probleme i neugodnosti koje uzrokuje uskraćivanje ukrcaja i otkazivanje ili kašnjenje leta.
- 31 Putnici koji su pak bili izloženi otkazivanjima ili znatnim kašnjenjima letova, poput onih o kojima je riječ u glavnom postupku, pretrpjeli su takve neugodnosti ne samo u vezi s otkazivanjem njihova prvotno rezerviranog leta, nego i naknadno, zbog znatnog kašnjenja njihova zamjenskog leta. Prema tome, dodjela naknade štete putnicima s osnove svake od navedenih uzastopnih neugodnosti u skladu je s ciljem koji se sastoji u rješavanju tih ozbiljnih neugodnosti.
- 32 S druge strane, ako u takvoj situaciji zračni prijevoznik ne bi morao u predviđenim uvjetima isplatiti odštetu dotičnim putnicima, nepoštovanje njegove obveze pružanja pomoći propisane člankom 8. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004 bilo bi bez posljedica. S obzirom na to da obveza isplate odštete

nesporno poticajno djeluje na navedenog prijevoznika da tu pomoć zaista pruži, odsustvo takvih posljedica ugrozilo bi poštovanje prava na preusmjeravanje putnika, što bi bilo protivno cilju visoke razine zaštite, navedene u uvodnoj izjavi 1. te uredbe.

- 33 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na prvo pitanje valja odgovoriti da se Uredba br. 261/2004, a posebice njezin članak 7. stavak 1., trebaju tumačiti na način da putnik u zračnom prijevozu, koji je dobio odštetu zbog otkazanog leta i koji je pristao na zamjenski let koji mu je ponuđen, može tražiti odštetu zbog kašnjenja zamjenskog leta, kada to kašnjenje dosegne određeni broj sati koji daje pravo na odštetu te kada je zračni prijevoznik zamjenskog leta isti onaj čiji je let otkazan.

Drugo pitanje

- 34 Svojim drugim pitanjem, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da se zračni prijevoznik, radi oslobodjenja od svoje obveze plaćanja odštete, može pozvati na „izvanredne okolnosti”, u smislu te odredbe, koje se odnose na kvar tzv. „*on condition*” dijela, odnosno dijela koji se zamjenjuje samo u slučaju kvara, s obzirom na to da on uvijek u zalihima ima jedan zamjenski dio.
- 35 Uvodno valja istaknuti da, kao što je to navedeno u točki 11. Preporuka namijenjenih nacionalnim sudovima koje se odnose na pokretanje prethodnog postupka (SL 2018., C 257, str. 1.), iako radi donošenja svoje odluke Sud nužno uzima u obzir pravni i činjenični okvir glavnog postupka, kako ga je utvrdio nacionalni sud u svojem zahtjevu za prethodnu odluku, on sam ne primjenjuje pravo Unije na taj spor. Kad odlučuje o tumačenju ili valjanosti prava Unije, Sud nastoji dati koristan odgovor za rješenje glavnog postupka, ali je na sudu koji upućuje zahtjev da iz njega izvede konkretne posljedice.
- 36 Imajući u vidu te preporuke Sud će nastojati dati sudu koji je uputio zahtjev elemente koji su korisni za rješenje spora koji se pred njim vodi.
- 37 U tom pogledu valja podsjetiti da se, u skladu s člankom 5. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004, u vezi s njezinim uvodnim izjavama 14. i 15., odstupajući od stavka 1. tog članka, zračni prijevoznik oslobađa svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka te uredbe ako može dokazati da je do otkazivanja ili kašnjenja leta u dolasku za tri ili više sati došlo zbog „izvanrednih okolnosti” koje se nisu mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera ili, u slučaju nastanka takve okolnosti, da je poduzeo sve mjere koje odgovaraju situaciji upotrijebivši sve svoje osoblje i sva materijalna i financijska sredstva kojima raspolaže, kako bi izbjegao da ona dovede do otkazivanja ili dužeg kašnjenja predmetnog leta (presuda od 26. lipnja 2019., Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, t. 15. i navedena sudska praksa).
- 38 U skladu s ustaljenom sudsom praksom, kao „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 mogu se kvalificirati događaji koji po svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio uobičajenog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole, pri čemu su ta oba uvjeta kumulativna (presude od 4. travnja 2019., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, t. 20. i od 26. lipnja 2019., Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, t. 16.).
- 39 S obzirom na navedeno, tehnički nedostaci povezani s održavanjem zrakoplova u načelu ne mogu kao takvi predstavljati „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. te uredbe (vidjeti u tom smislu presudu od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 25.).
- 40 Naime, Sud je smatrao da se zračni prijevoznici redovno suočavaju s takvim kvarovima, uzimajući u obzir posebne uvjete u kojima se obavlja zračni prijevoz i stupanj tehnološke složenosti zrakoplova (presuda od 4. travnja 2019., C-501/17, EU:C:2019:288, t. 22. i navedena sudska praksa).

- 41 Konkretnije, izvanrednu okolnost ne predstavlja čak ni preuranjen pa i neočekivan kvar određenih dijelova zrakoplova jer je on načelno bitno povezan sa sustavom funkcioniranja zrakoplova (vidjeti u tom smislu presudu od 4. travnja 2019., *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, t. 21. i navedenu sudsku praksu).
- 42 Međutim, očito je da kvar tzv. „*on condition*” dijela, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, koji je zračni prijevoznik uvijek spreman zamijeniti čuvajući na zalihima jedan zamjenski dio, predstavlja, u skladu sa sudskom praksom navedenom u točki 38. ove presude, događaj koji je, u skladu sa svojom prirodom i načinom nastanka, dio uobičajenog obavljanja djelatnosti navedenog zračnog prijevoznika o kojem je riječ, te nije izvan njegove stvarne kontrole, osim ako takav kvar nije neodvojivo povezan sa sustavom funkcioniranja zrakoplova, a što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri.
- 43 S obzirom na prethodna razmatranja, na drugo pitanje valja odgovoriti da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da se zračni prijevoznik, radi oslobođenja od obveze plaćanja odštete, ne može pozvati na „izvanredne okolnosti”, u smislu te odredbe, koje se odnose na kvar tzv. „*on condition*” dijela, odnosno dijela koji se zamjenjuje samo u slučaju kvara, čak i ako on uvijek u zalihima ima jedan zamjenski dio, osim u slučaju kada, a što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri, takav kvar predstavlja događaj koji, u skladu sa svojom prirodom i načinom nastanka, nije dio uobičajenog obavljanja djelatnosti navedenog zračnog prijevoznika o kojem je riječ, te izmiče njegovoj stvarnoj kontroli, s obzirom na to da se ipak smatra da ga, u mjeri u kojoj je takav kvar načelno neodvojivo povezan sa sustavom funkcioniranja zrakoplova, ne treba smatrati takvim događajem.

Troškovi

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

Slijedom navedenoga, Sud (osmo vijeće) odlučuje:

1. Uredba (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91, a posebice njezin članak 7. stavak 1., trebaju se tumačiti na način da putnik u zračnom prijevozu, koji je dobio odštetu zbog otkazanog leta i koji je pristao na zamjenski let koji mu je ponuđen, može tražiti odštetu zbog kašnjenja zamjenskog leta, kada to kašnjenje dosegne određeni broj sati koji daje pravo na odštetu te kada je zračni prijevoznik zamjenskog leta isti onaj čiji je let otkazan.
2. Članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da se zračni prijevoznik, radi oslobođenja od obveze plaćanja odštete, ne može pozvati na „izvanredne okolnosti”, u smislu te odredbe, koje se odnose na kvar tzv. „*on condition*” dijela, odnosno dijela koji se zamjenjuje samo u slučaju kvara, čak i ako on uvijek u zalihima ima jedan zamjenski dio, osim u slučaju kada, a što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri, takav kvar predstavlja događaj koji, u skladu sa svojom prirodom i načinom nastanka, nije dio uobičajenog obavljanja djelatnosti navedenog zračnog prijevoznika o kojem je riječ, te izmiče njegovoj stvarnoj kontroli, s obzirom na to da se ipak smatra da ga, u mjeri u kojoj je takav kvar načelno neodvojivo povezan sa sustavom funkcioniranja zrakoplova, ne treba smatrati takvim događajem.

Potpisi