

PRESUDA SUDA (četvrto vijeće)

19. studenoga 2009. (*)

„Zračni promet – Uredba (EZ) br. 261/2004 – članak 2. točka (l) i članci 5., 6. i 7. – Pojmovi ‚kašnjenje‘ i ‚otkazivanje‘ leta – Pravo na odštetu u slučaju kašnjenja – Pojam ‚izvanredne okolnosti‘”

U spojenim predmetima C-402/07 i C-432/07,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 234. UEZ-a, koji su uputili Bundesgerichtshof (Njemačka) i Handelsgericht Wien (Austrija), odlukama od 17. srpnja i 26. lipnja 2007., koje je Sud zaprimio 30. kolovoza i 18. rujna 2007., u postupcima

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

protiv

Condor Flugdienst GmbH (C-402/07),

i

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

protiv

Air France SA (C-432/07),

SUD (četvrto vijeće),

u sastavu: K. Lenaerts, predsjednik trećeg vijeća, u funkciji predsjednika četvrtog vijeća, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, G. Arestis i J. Malenovský (izvjestitelj), suci,

nezavisna odvjetnica: E. Sharpston,

tajnik: R. Şereş, administratorica,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 24. rujna 2008.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za C. Sturgeon, G. Sturgeon i A. Sturgeon, R. Schmid, *Rechtsanwalt*,
- za S. Böck i C. Lepuschitz, M. Wukoschitz, *Rechtsanwalt*,
- za Condor Flugdienst GmbH, C. Marko i C. Döring, *Rechtsanwälte*,
- za Air France SA, O. Borodajkewycz, *Rechtsanwalt*,
- za austrijsku vladu, E. Riedl, u svojstvu agenta,
- za grčku vladu, S. Chala i D. Tsagkaraki, u svojstvu agenata,
- za francusku vladu, G. de Bergues i A. Hare, u svojstvu agenata,
- za talijansku vladu, I. M. Braguglia, u svojstvu agenta, uz asistenciju W. Ferrante, *avvocato dello Stato*,
- za poljsku vladu, M. Dowgielewicz, u svojstvu agenta,
- a švedsku vladu, A. Falk, u svojstvu agenta,
- za vladu Ujedinjene Kraljevine, T. Harris, u svojstvu agenta, uz asistenciju D. Bearda, *barrister*,
- za Komisiju Europskih zajednica, R. Vidal-Puig i P. Dejmek, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisne odvjetnice na raspravi održanoj 2. srpnja 2009.,

donosi sljedeću

Presudu

- 1 Zahtjevi za prethodnu odluku odnose se na tumačenje članka 2. točke (l) i članaka 5., 6. 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 ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21.).

- 2 Zahtjevi su upućeni u okviru sporova između C. Sturgeona i njegove obitelji (u daljnjem tekstu: obitelj Sturgeon), s jedne strane, i zračnog prijevoznika Condor Flugdienst GmbH (u daljnjem tekstu: Condor), s druge strane, (C-402/07), te između S. Böck i C. Lepuschitz, s jedne strane, i zračnog prijevoznika Air France SA (u daljnjem tekstu: Air France), s druge strane, (C-432/07), u vezi s odbijanjem tih zračnih prijevoznika da plate odštetu dotičnim putnicima čiji je dolazak u odredišnu zračnu luku kasnio 25 odnosno 22 sata u odnosu na predviđeno vrijeme dolaska.

Pravni okvir

- 3 Uvodne izjave od 1. do 4. 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.

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

(3) Dok je Uredbom Vijeća (EEZ) br. 295/91 od 4. veljače 1991. o utvrđivanju općih pravila za sustav odštete u slučaju uskraćivanja ukrcaja u redovnom zračnom prijevozu (SL L 36, str. 5.) propisana temeljna zaštita putnika, broj putnika kojima se uskraćuje ukrcaj protivno njihovoj volji ostaje i dalje previsok, baš kao i broj putnika oštećenih otkazivanjem leta bez prethodnog upozorenja i onih pogođenih dugim odgodama [kašnjenjima].

(4) Zajednica bi stoga trebala povisiti standarde zaštite propisane tom Uredbom, kako bi ojačala prava putnika i osigurala djelovanje zračnih prijevoznika sukladno ujednačenim uvjetima na liberaliziranom tržištu.”

- 4 U skladu s uvodnom izjavom 15. Uredbe br. 261/2004:

„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 mjere poduzete od strane dotičnog zračnog prijevoznika kako bi se izbjeglo kašnjenje ili otkazivanje letova.”

- 5 Članak 2. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Definicije”, propisuje:

„Za potrebe ove Uredbe:

[...]

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

6 Članak 5. navedene uredbe, naslovljen „Otkazivanje leta”, propisuje:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

(a) imaju pravo na pomoć od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 8.;

i

[...]

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

[...]

iii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje, čime im je omogućeno da otputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu u mjesto odredišta unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.

[...]

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

[...]”

7 Članak 6. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Kašnjenje leta”, propisuje:

„1. Kada stvarni zračni prijevoznik razumno očekuje kašnjenje leta u polasku izvan vremena predviđenog redom letenja:

(a) za dva sata i više za letove od 1500 km ili kraće; ili

(b) za tri sata ili više za sve letove unutar Zajednice duže od 1500 km i za sve ostale letove između 1500 km i 3500 km; ili

(c) za četiri sata ili više, u slučaju svih letova koji ne spadaju pod točke (a) ili (b),

zračni prijevoznik dužan je putnicima pružiti:

i. pomoć propisanu u članku 9. stavku 1. točki (a) i članku 9. stavku 2.; i

ii. kada je razumno očekivano vrijeme polaska najmanje dan nakon prethodno najavljenog vremena polaska, pomoć propisanu u članku 9. stavku 1. točki (b) i članku 9. stavku 1. točki (c); i

iii. kada je kašnjenje leta najmanje pet sati, pomoć propisanu člankom 8. stavkom 1. točkom (a).

2. U svakom slučaju, pomoć će se pružiti unutar gore propisanih vremenskih rokova, a s obzirom na svaku pojedinu kategoriju udaljenosti.”

8 Članak 7. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Pravo na odštetu”, propisuje:

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

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

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

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

U određivanju udaljenosti, kao baza se uzima mjesto 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 njihovog [krajnjeg] mjesta odredišta zamjenskim letom, sukladno članku 8., i kad na taj način ostvareno vrijeme dolaska ne premašuje prvotno vrijeme dolaska leta [predviđeno vrijeme dolaska prvotno rezerviranog 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),

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

[...]”

9 Člankom 8. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004 predviđa se da se upućivanjem na članak 8. putnicima nudi, sukladno stavku 1. točki (a), izbor između nadoknade iznosa vrijednosti karte zajedno s povratnim letom u prvu točku polazišta ili, sukladno stavku 1. točkama (b) i (c), preusmjeravanja po sukladnim uvjetima prijevoza do njihovog konačnog odredišta.

- 10 U skladu s člankom 9. stavkom 1. navedene uredbe predviđa se da upućivanjem na članak 9. putnici, sukladno članku 9. stavku 1. točki (a), ostvaruju pravo na besplatne obroke i osvježavajuće napitke te, sukladno članku 9. stavku 1. točkama (b) i (c) na besplatan smještaj u hotelu i prijevoz do mjesta smještaja; osim toga, u skladu s člankom 9. stavkom 2., putnici imaju pravo na dva besplatna telefonska poziva ili dvije besplatne poruke teleksom, telefaksom ili elektroničkom poštom].

Glavni postupci i prethodna pitanja

Predmet C-402/07

- 11 Obitelj Sturgeon rezervirala je kod društva Condor povratne karte za let od Frankfurta na Majni (Njemačka) do Toronta (Kanada).
- 12 Povratni let iz Toronta za Frankfurt bio je previden za 9. srpnja 2005. u 16.20. Nakon prijave, putnici za taj let bili su obaviješteni da je let otkazan, kako je bilo navedeno na ploči na kojoj se u zračnoj luci prikazuju odlazni letovi. Vraćena im je prtljaga, a zatim su ih odvezli do hotela u kojem su prenočili. Sljedećeg dana, putnici su se prijavili na šalteru drugog zračnog prijevoznika za let s istim brojem kao onaj na njihovoj rezervaciji. Condor za dotični dan nije predvidio drugi let s istim brojem. Putnici su dobili sjedala različita od onih koja su im bila dodijeljena prethodnog dana. Rezervacija nije bila promijenjena u rezervaciju za let drugog zračnog prijevoznika. Dotični let stigao je u Frankfurt 11. srpnja 2005. oko 07.00, što je približno 25 sati nakon predviđenog vremena dolaska.
- 13 Obitelj Sturgeon smatrala je da s obzirom na sve gore navedene okolnosti, posebno s obzirom na zakašnjenje dulje od 25 sati, let nije kasnio nego je bio otkazan.
- 14 Obitelj Sturgeon podnijela je tužbu protiv društva Condor pred Amtsgericht Rüsselsheimom (mjesni sud, Rüsselsheim) (Njemačka) zahtijevajući odštetu od 600 EUR po osobi i naknadu štete, jer prema njihovom mišljenju pretrpljena šteta nije bila posljedica kašnjenja, nego posljedica otkazivanja leta.
- 15 Condor je tvrdio da tužbu kako je sastavljena treba odbiti, jer se radilo o kašnjenju dotičnog leta, a ne o njegovom otkazivanju. Prije postupka pred nacionalnim sudom, Condor je tvrdio da je do kašnjenja leta došlo radi uragana u području Kariba, ali tijekom postupka kašnjenje je pripisao tehničkim greškama na zrakoplovu i bolesti članova posade.
- 16 Amtsgericht Rüsselsheim je zaključio da je let kasnio, a ne da je bio otkazan pa je stoga odbio odštetni zahtjev obitelji Sturgeon. Obitelj Sturgeon je podnijela žalbu Landgericht Darmstadtu (regionalni sud, Darmstadt) koji je potvrdio odluku nižeg suda.
- 17 Obitelj Sturgeon je tada podnijela tužbu za „reviziju” Bundesgerichtshofu.

18 Smatrajući da ishod tužbe ovisi o tumačenju članka 2. točke (l) i članka 5. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004, Bundesgerichtshof je odlučio prekinuti postupak i Sudu postaviti sljedeća prethodna pitanja:

- „1. Je li za tumačenje pojma „otkazivanje” odlučujuće to je li se od prvotno planiranog leta odustalo, što bi značilo da kašnjenje, bez obzira na trajanje, ne predstavlja otkazivanje ako zračni prijevoznik uistinu ne odustane od prvotno planiranog leta?
2. U slučaju negativnog odgovora na prvo pitanje: u kojim se okolnostima kašnjenje planiranog leta više ne smatra kašnjenjem nego otkazivanjem? Ovisi li odgovor na ovo pitanje o trajanju kašnjenja?”

Predmet C-432/07

- 19 S. Böck i C. Lepuschitz rezervirali su kod društva Air France povratne karte za let od Beča (Austrija) do Mexico D. F.-a (Meksiko) preko Pariza (Francuska).
- 20 Let Mexico D. F. – Pariz kojim su S. Böck i C. Lepuschitz trebali putovati, bio je planiran redom letenja za 7. ožujka 2005. u 21.30. Kada su se došli prijaviti za let, bili su odmah, bez obavljanja prijave, obaviješteni da je njihov let otkazan. Do otkazivanja leta došlo je zbog promjene planiranog leta između Mexico D. F.-a i Pariza zbog tehničkog kvara na zrakoplovu koji je trebao letjeti iz Pariza u Mexico D. F. i radi potrebe poštovanja zakonom propisanog vremena odmora za posadu.
- 21 Kako bi se vratili ranije, S. Böck i C. Lepuschitz prihvatili su ponudu društva Air France za sjedala na letu zračnog prijevoznika Continental Airlines, čiji je polazak bio predviđen sljedećeg dana, 8. ožujka 2005. u 12.20. Njihove su karte prvo bile poništene, a zatim su im izdane nove karte na šalteru zračnog prijevoznika Continental Airlines.
- 22 Ostali putnici na letu Mexico D. F. – Pariz, koji nisu iskoristili mogućnost leta zračnim prijevoznikom Continental Airlines, napustili su Mexico D. F., zajedno s određenim brojem dodatnih putnika, 8. ožujka 2005. u 19.35. Taj let, čijem je prvotnom broju dodano slovo „A“, bio je dodatni let uz redovito planirani let društva Air France tog istog dana.
- 23 S. Böck i C. Lepuschitz stigli su u Beč gotovo 22 sata nakon predviđenog vremena dolaska.
- 24 S. Böck i C. Lepuschitz podnijeli su tužbu protiv društva Air France pred Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Austrija) zahtijevajući, na temelju članka 5. i članka 7. stavka 1. točke (c) Uredbe br. 261/2004, odštetu od 600 EUR po osobi radi otkazivanja njihovog leta. Navedeni sud je odbio njihov zahtjev uz obrazloženje da se unatoč nespornom kašnjenju leta, na temelju Uredbe br. 261/2004 ne može zaključiti da se radilo o otkazivanju leta. S. Böck i C. Lepuschitz podnijeli su žalbu protiv te odluke pred Handelsgericht Wien.

25 U tim je okolnostima Handelsgericht Wien odlučio prekinuti postupak i Sudu postaviti sljedeća prethodna pitanja:

- „1. Treba li članak 5. u vezi s člankom 2. točkom (l) i člankom 6. Uredbe [...] br. 261/2004 [...] tumačiti tako da 22-satno kašnjenje u odlasku predstavlja ‚kašnjenje‘ u smislu članka 6.?
2. Treba li članak 2. točku (l) Uredbe [...] br. 261/2004 tumačiti tako da slučajevi u kojima se putnici prevezu znatno kasnije (22 sata kasnije) letom koji se izvodi pod duljim imenom leta (prvotni broj leta dopunjen je slovom ‚A‘) i kojim se prevozi samo dio – iako veliki dio – putnika koji su imali rezervaciju za prvotni let, ali također i dodatni putnici koji nisu imali rezervaciju za prvotni let, predstavljaju ‚otkazivanja‘ a ne ‚kašnjenja‘?

U slučaju potvrdnog odgovora na drugo pitanje:

3. Treba li članak 5. stavak 3. Uredbe [...] br. 261/2004 tumačiti tako da tehnički problemi sa zrakoplovom i posljedične promjene plana letenja predstavljaju izvanredne okolnosti (koje se ne bi mogle izbjeći čak i da su bile poduzete sve razumne mjere)?”

26 Rješenjem predsjednika Suda od 19. listopada 2007., predmeti C-402/07 i C-432/07 spojeni su u svrhu pisanog i usmenog dijela postupka kao i donošenja presude.

O prethodnim pitanjima

27 Pred nacionalnim sudovima, tužitelji u glavnim postupcima zahtijevaju od društava Condor i Air France odštetu predviđenu u članku 7. Uredbe br. 261/2004 uz obrazloženje da su s tim zračnim prijevoznicima stigli u svoje odredišne zračne luke, u prvom slučaju, 25 sati i, u drugom slučaju, 22 sata nakon planiranog vremena dolaska. Condor i Air France tvrde da tužitelji nemaju pravo ni na kakvu odštetu, budući da dotični letovi nisu bili otkazani nego su kasnili, a Uredbom br. 261/2004 predviđa se pravo na odštetu samo u slučaju otkazivanja leta. Osim toga, ovi zračni prijevoznici smatraju da se zakašnjeli dolazak letova može pripisati tehničkim greškama na zrakoplovu, koje su obuhvaćene pojmom „izvanredne okolnosti“ u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 te da su stoga oslobođeni obveze plaćanja odštete.

28 U tim okolnostima, kako bi se nacionalnim sudovima dali korisni odgovori, prethodna pitanja treba shvatiti tako da se njima u biti traži utvrđivanje:

- treba li kašnjenje leta smatrati otkazom leta za potrebe članka 2. točke (l) i članka 5. Uredbe br. 261/2004, kada je kašnjenje dugotrajno;
- treba li članke 5., 6. i 7. Uredbe br. 261/2004 tumačiti tako da znače da se prema putnicima čiji letovi kasne može, za potrebe primjene prava na odštetu utvrđenog u članku 7. te Uredbe, postupati kao prema putnicima čiji su letovi otkazani, i

- je li tehnički problem na zrakoplovu obuhvaćen pojmom „izvanredne okolnosti” za potrebe članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004.

Prvi dio prethodnih pitanja, koji se odnosi na pojam kašnjenja

- 29 Uredba br. 261/2004 ne sadržava definiciju pojma „kašnjenje leta” Taj se pojam, međutim, može pojasniti s obzirom na kontekst u kojem se pojavljuje.
- 30 U vezi s tim, prvo valja podsjetiti da se „let” u smislu Uredbe br. 261/2004 sastoji od operacije zračnog prijevoza koju izvodi zračni prijevoznik, koji određuje svoj plan putovanja (presuda od 10. srpnja 2008., Emirates Airlines, C-173/07, Zb., str. I-5237., t. 40.). Stoga je plan putovanja bitan element leta budući da se let izvodi u skladu s unaprijed određenim planom prijevoznika.
- 31 Osim toga, iz članka 6. Uredbe br. 261/2004 proizlazi da je zakonodavac Zajednice usvojio pojam „kašnjenje leta” koji je određen samo u odnosu na planirano vrijeme odlaska, čime se posljedično podrazumijeva da nakon vremena odlaska ostali elementi koji se odnose na let moraju ostati nepromijenjeni.
- 32 Stoga, za potrebe članka 6. Uredbe br. 261/2004 let „kasni” ako se izvodi u skladu s prvotnim planom, pri čemu je njegovo stvarno vrijeme odlaska kasnije od planiranog vremena odlaska.
- 33 Drugo, valja istaknuti da je u skladu s člankom 2. točkom (l) Uredbe br. 261/2004, otkazivanje leta, za razliku od kašnjenja leta, rezultat neizvođenja leta koji je prethodno bio planiran. Iz navedenog proizlazi da su u tom smislu otkazani letovi i letovi koji kasne dvije posve različite kategorije letova. Stoga se iz Uredbe br. 261/2004 ne može zaključiti da se za let koji kasni može ocijeniti da je „otkazani let” samo na temelju činjenice da je kašnjenje produljeno, čak i ako je to produljenje znatno.
- 34 Stoga se let koji kasni, bez obzira na trajanje kašnjenja čak i kada je ono dugotrajno, ne može smatrati otkazanim ako je odlazak obavljen u skladu s prvotnim planom.
- 35 U tim okolnostima, ako se putnici prevezu letom čije je vrijeme odlaska kasnije od prvotno planiranog vremena odlaska, za let se može ocijeniti da je „otkazan” samo ako zračni prijevoznik organizira prijevoz putnika drugim letom čiji je prvotni plan različit od prvotnog plana leta za koji su putnici imali rezervaciju.
- 36 Stoga se u načelu može zaključiti da se o otkazivanju leta radi kada se let koji kasni i za koji putnici imaju rezervaciju „prebaci” na drugi let, to jest, kada se plan za prvotni let napusti te se putnici s tog leta pridruže putnicima nekog drugog leta koji je također bio planiran – ali neovisno o letu za koji su tako prevezeni putnici imali rezervaciju.
- 37 Za razliku od toga, u načelu se ne može zaključiti da se radi o kašnjenju ili otkazivanju leta na temelju toga što je na ploči s informacijama o odlascima u zračnoj luci prikazana oznaka „kasni” ili „otkazano” ili na temelju toga što su to objavili zaposlenici zračnog

prijevoznika. Slično tome, činjenica da je putnicima vraćena prtljaga ili da su dobili novu ukrcajnu kartu nije, u načelu, odlučujući čimbenik. Navedene okolnosti nisu povezane s objektivnim obilježjima leta. One se mogu pripisati pogrešnoj ocjeni ili prevladavajućim čimbenicima u dotičnoj zračnoj luci ili, također, mogu biti neizbježne s obzirom na vrijeme čekanja i činjenicu da dotični putnici moraju prenoćiti u hotelu.

- 38 Također, u pravilu, nije odlučujuće ni to da sastav skupine putnika koji su imali prvotne rezervacije bude u osnovi jednak sastavu skupine koja se preveze kasnije. Uistinu, kako se kašnjenje produljuje u odnosu na prvotno planirano vrijeme odlaska, broj putnika iz prve od tih skupina može se smanjiti zbog toga što je nekim putnicima ponuđeno preusmjerenje na drugi let, a neki drugi su iz osobnih razloga odlučili da ne putuju letom koji kasni. S druge strane, ukoliko su sjedala na letu za koji su putnici imali rezervaciju postala slobodna, nema razloga zbog kojih bi prijevoznik bio spriječen da prije odlaska leta koji kasni prihvati dodatne putnike.
- 39 Slijedom navedenog, odgovor na prvi dio postavljenih pitanja valja odgovoriti da članak 2. točka (1), članak 5. i članak 6. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti tako da se let koji kasni, bez obzira na trajanje kašnjenja čak i kada je ono dugo, ne može smatrati otkazanim ako je izveden u skladu s prvotnim planom zračnog prijevoznika.

Drugi dio prethodnih pitanja, koji se odnosi na pravo na odštetu u slučaju kašnjenja

- 40 Člankom 5. stavkom 1. predviđa se da u slučaju otkazivanja leta dotični putnici imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7. te Uredbe.
- 41 Za razliku od toga, iz teksta Uredbe br. 261/2004 ne proizlazi izričito da takvo pravo imaju putnici čiji letovi kasne. Ipak, kako je Sud pojasnio u svojoj sudskoj praksi, prilikom tumačenja odredbe prava Zajednice valja uzeti u obzir ne samo formulaciju te odredbe, nego i kontekst u kojemu se nalazi te ciljeve propisa kojeg je dio (vidjeti, između ostalog, presudu od 19. rujna 2000., Njemačka/Komisija, C-156/98, Zb., str. I-6857., t. 50. i presudu od 7. prosinca 2006., SGAE, C-306/05, Zb., str. I-11519., t. 34.).
- 42 U tom smislu izreka akta neodvojiva je od njegova obrazloženja, tako da se isti mora tumačiti, ako je to potrebno, vodeći računa o razlozima koji su doveli do njegova donošenja (presuda od 29. travnja 2004., Italija/Komisija, C-298/00 P, Zb., str. I-4087., t. 97. i navedena sudska praksa).
- 43 Valja napomenuti da iako je mogućnost pozivanja na „izvanredne okolnosti”, koje zračnom prijevozniku omogućuju oslobađanje od obveze plaćanja odštete u skladu s člankom 7. Uredbe br. 261/2004, predviđena samo u članku 5. stavku 3. te uredbe koji se odnosi na otkazivanje leta, u uvodnoj izjavi 15. navedene uredbe navodi se da se na tu osnovu također može pozvati kada odluka koja je donesena u okviru upravljanja zračnim prometom u vezi s određenim zrakoplovom određenog dana dovede do „dugog kašnjenja leta [ili], kašnjenja leta preko noći”. Kako je pojam dugog kašnjenja naveden u kontekstu

izvanrednih okolnosti, mora se zaključiti da je zakonodavac također povezoao taj pojam s pravom na odštetu.

- 44 To je implicitno potkrijepljeno ciljem Uredbe br. 261/2004 budući da iz uvodnih izjava od 1. do 4., posebno iz uvodne izjave 2., proizlazi da se tom uredbom želi osigurati visoka razina zaštite putnika u zračnom prometu bez obzira na to uskraćuje li im se ukrcaj ili je njihov let otkazan ili kasni, budući da svi ti razlozi uzrokuju slične ozbiljne poteškoće i neugodnosti povezane sa zračnim prijevozom.
- 45 Tome je *a fortiori* tako budući da se odredbe kojima se putnicima u zračnom prometu daju prava, uključujući one odredbe kojima se daje pravo na odštetu, moraju tumačiti široko (vidjeti u tom smislu presudu od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, Zb., str. I-11061., t. 17.)
- 46 U tim se okolnostima ne može odmah pretpostaviti da putnici čiji letovi kasne nemaju pravo na odštetu i da se za potrebe priznavanja takvog prava prema njima ne može postupati kao prema putnicima čiji su letovi otkazani.
- 47 Nadalje, valja napomenuti da se u skladu s općim načelom tumačenja akt Zajednice mora tumačiti u najvećoj mogućoj mjeri tako da se ne dovede u pitanje njegova valjanost (vidjeti u tom smislu presudu od 4. listopada 2001., Italija/Komisija, C-403/99, Zb., str. I-6883., t. 37.). Isto tako, u slučaju kada je moguće odredbu prava Zajednice tumačiti na više načina, treba dati prednost onom tumačenju koje može sačuvati njezin koristan učinak. (vidjeti osobito presude od 22. rujna 1988., Land de Sarre i dr., C-187/87, Zb., str. 5013., t. 19., i od 24. veljače 2000., Komisija/Francuska, C-434/97, Zb., str. I-1129., t. 21.).
- 48 U tom smislu sve akte Zajednice treba tumačiti u skladu s primarnim pravom u cjelini, uključujući načelo jednakog postupanja kojim se zahtijeva da se u usporedivim situacijama ne postupa na različit način i da se u različitim situacijama ne postupa na jednak način, osim ako je takvo postupanje objektivno opravdano (presude od 14. prosinca 2004, Swedish Match, C-210/03, Zb., str. I-11893., t. 70., i od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA, C-344/04, Zb., str. I-403., t. 95.).
- 49 S obzirom na cilj Uredbe br. 261/2004, tj. jačanje zaštite putnika u zračnom prometu naknadom štete koju su pretrpjeli tijekom putovanja zrakoplovom, situacije obuhvaćene ovom uredbom moraju biti usporedive posebno u odnosu na vrstu i raspon različitih vrsta neugodnosti i štete koje su pretrpjeli dotični putnici (vidjeti u tom smislu gore navedenu presudu IATA i ELFAA, točke 82., 85., 97. i 98.).
- 50 U ovom slučaju, situaciju putnika čiji letovi kasne valja usporediti sa situacijom putnika čiji su letovi otkazani.
- 51 U vezi s tim valja napomenuti da se Uredbom br. 261/2004 šteta nastoji popraviti trenutačno i na standardiziran način, različitim oblicima intervencije koji podliježu

pravilima u vezi s uskraćenim ukrcajem, otkazivanjem i dugotrajnim kašnjenjem leta (vidjeti u tom smislu gore navedenu presudu IATA i ELFAA, t. 43.).

- 52 Uredba br. 261/2004 ima u okviru tih mjera za cilj popraviti, između ostalog, štetu koja se za dotične putnike sastoji od gubitka vremena i koja se, s obzirom da je nepovratna, može nadoknaditi samo isplatom odštete.
- 53 U tom pogledu valja utvrditi da takva šteta nastaje i za putnike čiji su letovi otkazani i za putnike čiji letovi kasne ako je prije dolaska na njihova odredišta vrijeme putovanja putnika čiji letovi kasne dulje od vremena koje je zračni prijevoznik prvotno planirao.
- 54 Stoga, za putnike čiji su letovi otkazani i za putnike čiji letovi kasne nastaje slična šteta koja se sastoji od gubitka vremena, pa se prema tome, za potrebe primjene prava na odštetu utvrđenog u članku 7. Uredbe br. 261/2004, oni nalaze u usporedivim situacijama.
- 55 Točnije, situacija putnika čiji letovi kasne jedva se može razlikovati od situacije putnika čiji su letovi otkazani, koji su preusmjereni u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c) podtočkom iii. Uredbe br. 261/2004 i koji su o otkazivanju leta možda obaviješteni u posljednjem trenutku, kada su već došli u zračnu luku (vidjeti presudu od 9. srpnja 2009., Rehder, C-204/08, Zb., str. I-06073., t. 19.).
- 56 Prvo, obje se kategorije putnika u pravilu u istom trenutku obavješćuje o događaju koji će njihovo putovanje zrakoplovom otežati. Drugo, iako ih se preveze do njihovog konačnog odredišta, oni na njega stižu kasnije u odnosu na prvotno planirano vrijeme i, posljedično, pretrpe toliki gubitak vremena.
- 57 S obzirom na rečeno, putnici koji su u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c) podtočkom iii. Uredbe br. 261/2004 preusmjereni, imaju pravo na odštetu utvrđenu u članku 7. te uredbe ako ih zračni prijevoznik ne preusmjeri na let čiji odlazak nije više od jednog sata prije planiranog vremena odlaska i koji stiže na njihovo konačno odredište manje od dva sata kasnije od planiranog vremena dolaska. Ti putnici tako stječu pravo na odštetu, u slučaju kada pretrpe gubitak vremena od tri sata ili više u odnosu na trajanje koje je zračni prijevoznik prvotno planirao.
- 58 Kada, za razliku od toga, putnici čiji letovi kasne ne bi stekli nikakvo pravo na odštetu, prema njima bi se postupalo nepovoljnije čak i kada, ovisno o okolnostima, tijekom svojeg putovanja pretrpe sličan gubitak vremena, odnosno tri sata ili više.
- 59 Čini se, međutim, da nema objektivne osnove kojom bi se opravdala takva razlika u postupanju.
- 60 Budući da je šteta koju pretrpe putnici u zračnom prometu u slučajevima otkazivanja ili dugog kašnjenja usporediva, prema putnicima čiji letovi kasne i putnicima čiji su letovi otkazani ne može se postupati različito, a da se time ne krši načelo jednakog postupanja.

To je *a fortiori* slučaj s obzirom na cilj koji se želi postići Uredbom br. 261/2004, a to je povećanje zaštite za sve putnike.

- 61 U tim okolnostima Sud smatra da se putnici čiji letovi kasne mogu pozvati na pravo na odštetu utvrđeno u članku 7. Uredbe br. 261/2004 ako radi takvih letova pretrpe gubitak vremena od tri sata ili više, to jest, ako na svoje konačno odredište stignu tri sata ili više nakon vremena dolaska koje je zračni prijevoznik prvotno planirao.
- 62 Štoviše, to je rješenje u skladu s uvodnom izjavom 15. Uredbe br. 261/2004. Kako je navedeno u točki 43. ove presude, mora se smatrati da je zakonodavac u toj uvodnoj izjavi s pravom na odštetu također povezoao pojam „dugo kašnjenje”. Taj pojam odgovara kašnjenju s kojim zakonodavac povezuje određene pravne posljedice. Kako se člankom 6. navedene Uredbe već prihvaćaju takve pravne posljedice u slučaju nekih letova koji kasne dva sata, uvodnom izjavom 15. nužno su obuhvaćena kašnjenja od tri sata ili više.
- 63 Važno je istaknuti da se odšteta, koja se na temelju članka 7. stavka 1. Uredbe br. 261/2004 isplaćuje putniku, može smanjiti za 50 % ako su ispunjeni uvjeti utvrđeni u članku 7. stavku 2. navedene uredbe. Iako se ova posljednja odredba odnosi samo na slučaj preusmjeravanja putnika, Sud smatra da predviđeno smanjenje odštete ovisi samo o kašnjenju kojem su putnici izvrgnuti, tako da ništa ne sprečava primjenu te odredbe, *mutatis mutandis*, na odštetu koja se isplaćuje putnicima čiji letovi kasne. Iz navedenog slijedi da se odšteta koja se isplaćuje putniku čiji let kasni, a koji stigne na svoje konačno odredište tri sata ili više nakon prvotno planiranog vremena dolaska, može umanjiti za 50 % u skladu s člankom 7. stavkom 2. točkom (c) ako je kašnjenje – u slučaju leta koji nije obuhvaćen točkama (a) ili (b) članka 7. stavka 2. – manje od četiri sata.
- 64 Zaključak naveden u točki 61. ove presude ne dovodi se u pitanje činjenicom da se člankom 6. Uredbe br. 261/2004 za putnike čiji letovi kasne predviđaju različiti oblici pomoći na temelju njezinih članaka 8. i 9.
- 65 Kako je Sud već naveo, Uredbom br. 261/2004 predviđaju se različiti oblici intervencije kako bi se na standardizirani način i trenutačno popravila šteta u smislu neugodnosti prouzročenih kašnjenjima u zračnom prijevozu putnika (vidjeti u tom smislu gore navedenu presudu IATA i ELFAA, t. 43. i 45.).
- 66 Te su mjere autonomne u smislu da su usmjerene različitim ciljevima i da se njima nastoji ublažiti različite vrste štete uzrokovane takvim kašnjenjem.
- 67 S obzirom na rečeno, valja podsjetiti da je donošenjem Uredbe br. 261/2004 zakonodavac također nastojao postići ravnotežu između interesa putnika u zračnom prometu i interesa zračnih prijevoznika. Utvrdivši određena prava za te putnike, istovremeno je u uvodnoj izjavi 15. i u članku 5. stavku 3. navedene uredbe predvidio da zračni prijevoznici nisu obvezni platiti odštetu ako mogu dokazati da je do otkazivanja ili dugog kašnjenja došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera, to jest zbog okolnosti koje su izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika.

- 68 Osim toga, ispunjenjem obveza u skladu s Uredbom br. 261/2004 ne dovode se u pitanje prava zračnih prijevoznika da zatraže odštetu od bilo koje osobe koja je uzrokovala kašnjenje, uključujući treću stranu, kako je to predviđeno člankom 13. te uredbe. Stoga takav regres može ublažiti ili čak ukloniti financijsko opterećenje koje zračni prijevoznici imaju zbog tih obveza. Isto se tako ne čini nerazumnim da, pod uvjetom prethodno navedenog prava na regres, te obveze prvo snose zračni prijevoznici s kojima su predmetni putnici sklopili ugovor o prijevozu na temelju kojeg imaju pravo na let koji ne bi smio biti ni otkazan ni odgođen. (gore navedena presuda IATA i ELFAA, t. 90.).
- 69 Slijedom navedenog, na drugi dio postavljenih pitanja valja odgovoriti da članke 5., 6. i 7. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti tako da se za potrebe primjene prava na odštetu odštete putnicima čiji letovi kasne može postupati kao prema putnicima čiji su letovi otkazani te se oni prema tome mogu pozvati na pravo na odštetu utvrđeno u članku 7. navedene uredbe ako zbog kašnjenja leta pretrpe gubitak vremena od tri sata ili više, to jest, ako na svoje konačno odredište stignu tri sata ili više nakon vremena dolaska koje je zračni prijevoznik prvotno planirao. Međutim, putnici zbog ovakvog kašnjenja nemaju pravo na odštetu ako zračni prijevoznik može dokazati da je do dugotrajnog kašnjenja došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera, to jest zbog okolnosti koje su izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika.

Treće prethodno pitanje u predmetu C-432/07, koje se odnosi na izvanredne okolnosti zbog tehničkog problema na zrakoplovu

- 70 Sud je već presudio da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti tako da znači da tehnički problem na zrakoplovu zbog kojeg je došlo do otkazivanja leta nije obuhvaćen pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, osim ako taj problem proizlazi iz događaja koji po svojoj prirodi ili podrijetlu nisu svojstveni uobičajenom obavljanju djelatnosti dotičnog zračnog prijevoznika i izvan su njegove stvarne kontrole (vidjeti gore navedenu presudu Wallentin-Hermann, t. 34.).
- 71 Isti se zaključak nameće kod pozivanja na članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 u slučaju kašnjenja leta.
- 72 Stoga na treće prethodno pitanje u predmetu C-432/07 valja odgovoriti da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti tako da znači da tehnički problem na zrakoplovu zbog kojeg je došlo do otkazivanja ili kašnjenja leta nije obuhvaćen pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, osim ako taj problem proizlazi iz događaja koji po svojoj prirodi ili podrijetlu nisu svojstveni uobičajenom obavljanju djelatnosti dotičnog zračnog prijevoznika i izvan su njegove stvarne kontrole.

Troškovi

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

Slijedom navedenog, Sud (četvrto vijeće) odlučuje:

1. Članak 2. točku (l), članke 5. i 6. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrecaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91, treba tumačiti tako da se let koji kasni, bez obzira na trajanje kašnjenja, čak i kada je ono dugo, ne može smatrati otkazanim ako je izveden u skladu s prvotnim planom zračnog prijevoznika.
2. Članke 5., 6. i 7. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti tako da se za potrebe primjene prava na odštetu prema putnicima čiji letovi kasne može postupati kao prema putnicima čiji su letovi otkazani te se oni prema tome mogu pozvati na pravo na odštetu utvrđeno u članku 7. navedene uredbe ako zbog kašnjenja leta pretrpe gubitak vremena od tri sata ili više, to jest, ako na svoje konačno odredište stignu tri ili više sati nakon vremena dolaska koje je zračni prijevoznik prvotno planirao. Međutim, putnici zbog ovakvog kašnjenja nemaju pravo na odštetu ako zračni prijevoznik može dokazati da je do dugotrajnog kašnjenja došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera, to jest zbog okolnosti koje su izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika.
3. Članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti tako da znači da tehnički problem na zrakoplovu zbog kojeg je došlo do otkazivanja ili kašnjenje leta nije obuhvaćen pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, osim ako taj problem proizlazi iz događaja koji po svojoj prirodi ili podrijetlu nisu svojstveni uobičajenom obavljanju djelatnosti dotičnog zračnog prijevoznika i izvan su njegove stvarne kontrole.

[Potpisi]

* Jezik postupka: njemački.