

**Predmet C-127/20**

**Zahtjev za prethodnu odluku**

**Datum podnošenja:**

5. ožujka 2020.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Poljska)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

18. veljače 2020.

**Tužitelj:**

D. Spółka Akcyjna

**Tuženik:**

W. Zrt

---

[omissis]

**RJEŠENJE**

Dana 18. veljače 2020.

Sąd Rejonowy w Gliwicach VII Wydział Gospodarczy (Općinski sud u Gliwicama, VII. trgovački odjel, Poljska) [omissis]

[omissis]

nakon što je na raspravi održanoj 18. veljače 2020. u Gliwicama  
na sjednici iza zatvorenih vrata

razmotrio predmet povodom tužbe društva D. Spółka Akcyjna sa sjedištem u W.  
protiv društva W. Zrt. sa sjedištem u B. (Mađarska)

u pogledu plaćanja,

odlučio je:

uputiti Sudu Europske unije sljedeće prethodno pitanje:

Treba li 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 ukrcanja 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. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.) tumačiti na način da je zračni prijevoznik čiji se zrakoplov sudario s pticom, u okviru razumnih mjera koje mora poduzeti, dužan u fazi planiranja letova u sustavu rotacije predvidjeti dostatno pričuveno vrijeme za provedbu potrebnih sigurnosnih provjera?

*te u slučaju niječnog odgovora:*

Treba li 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 ukrcanja 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. i ispravak SL 2019., L 119., str. 202.) tumačiti na način da je zračni prijevoznik čiji se zrakoplov sudario s pticom, u okviru razumnih mjera koje mora poduzeti, dužan odrediti raspored radnog vremena ili posadu na način da bude spremna za obavljanje letačke dužnosti odmah nakon provođenja potrebnih sigurnosnih provjera, neovisno o ograničenjima trajanja leta i radnog vremena te zahtjevima u pogledu odmora određenima u Prilogu III. Uredbi Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. [orig. str. 2.] o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama (SL 2012., L 296, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 24., str. 132. i ispravak SL 2016., L 350., str. 126.)?

[omissis]

### [orig. str. 3.] OBRAZLOŽENJE

#### PREDMET GLAVNOG POSTUPKA I RELEVANTNE ČINJENICE

1. Tužitelj, društvo D. Spółka Akcyjna sa sjedištem u W. (ranije: P. Spółka Akcyjna sa sjedištem u W.), podnio je tužbu te je zahtijevao da se u njegovu korist tuženiku, društvu W. Zrt. sa sjedištem u B. (ranije: Wizz Air Hungary Légiközlekedési Kft. sa sjedištem u Budimpešti) naloži plaćanje iznosa od 250,00 eura uvećanog za zakonske zatezne kamate na ime odštete zbog kašnjenja leta koju je stekao na temelju ugovora o ustupu potraživanja od putnika leta W6 1752 koji je obavio tuženi zračni prijevoznik.
2. Iz neospornih činjeničnih utvrđenja proizlazi da je prvotni vjerovnik B.K. sklopio s W. ugovor o zračnom prijevozu na temelju kojeg je 4. studenoga 2017. letio na

ruti Turku – Gdańsk (broj leta: W6 1752, relacija: TKU-GDN). Polazak je kasnio više od 10 sati u odnosu na planirano vrijeme polaska (STD).

3. Prvotni razlog kašnjenja bio je sudar ptice i zrakoplova kojim se let trebao izvršiti (registracijski broj: HA-LXK). Zračni prijevoznik koristio je taj zrakoplov za obavljanje letova u sustavu rotacije. Sudar s pticom dogodio se za vrijeme leta broj W6 1751 (relacija: GDN-TKU) koji je neposredno prethodio prethodno navedenom letu W6 1752. U sustavu rotacije koji je prihvatio prijevoznik bilo je predviđeno da će dostatno vrijeme za pripremu zrakoplova za ponovan let (TAT - turn-around time) između leta broj W6 1751 i leta broj W6 1752 iznositi 35 minuta – vremenska razlika između planiranog vremena dolaska leta W6 1751 (09:30 UTC) i planiranog vremena odlaska leta W6 1751 (10:05 UTC).
4. Zbog sudara zrakoplova i ptice trebalo je izvršiti sigurnosne provjere (tehnički inspekcijski pregled) kako bi se otkrila moguća oštećenja zrakoplova i provjerilo dopušta li tehničko stanje zrakoplova, unatoč sudaru, izvršenje sljedećeg leta. U vrijeme kašnjenja izazvanog sudarom s pticom i s njim povezanog tehničkog inspekcijskog pregleda zrakoplova, posadi je završilo dopušteno trajanje letačke dužnosti. Kako bi posada ponovno bila spremna za obavljanje dužnosti, trebalo je proći vrijeme odmora u trajanju od 10 sati. To je razdoblje nastupilo u vrijeme kada je zrakoplov nakon provedenog pregleda bio tehnički sposoban za izvršenje leta. Let koji je kasnio izvršen je tek nakon isteka vremena odmora.
5. Tuženi prijevoznik je, osporavajući osnovu svoje odgovornosti, među mnogim iznesenim argumentima prigovorio da je do kašnjenja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni da su sve razumne mjere poduzete. Spor između stranaka usredotočio se u tom [orig. str. 4.] pogledu na ocjenu uključuju li u razumne mjere koje zračni prijevoznik mora poduzeti kako bi spriječio nastanak ili posljedice izvanrednih okolnosti i predviđanje mogućih događaja koji se mogu predvidjeti i odgovarajuću prilagodbu redovnih aktivnosti operatora zrakoplova tim događajima.

#### RELEVANTNO NACIONALNO PRAVO I PRAVO UNIJE

6. Uredba (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (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.):

#### *Članak 5.*

#### ***Otkazivanje leta***

*1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici: [...]*

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

*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.*

#### *Članak 7.*

##### ***Pravo na odštetu***

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

*(a) 250 EUR za sve letove dužine 1 500 km ili kraće; [...]*

7. Uredba (EU) 2018/1139 Europskog parlamenta i Vijeća od 4. srpnja 2018. o zajedničkim pravilima u području civilnog zrakoplovstva i osnivanju Agencije Europske unije za sigurnost zračnog prometa i izmjeni uredbi (EZ) br. 2111/2005, (EZ) br. 1008/2008, (EU) br. 996/2010, (EU) br. 376/2014 i direktiva 2014/30/EU i 2014/53/EU Europskog parlamenta i Vijeća te stavljanju izvan snage uredbi (EZ) br. 552/2004 i (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća i Uredbe Vijeća (EEZ) br. 3922/91 (SL 2018., L 212, str. 1.):

#### *Članak 32.*

##### ***Delegirane ovlasti***

**[orig. str. 5.]** *1. Za operacije zrakoplova iz članka 2. stavka 1. točke (b), osim bespilotnih zrakoplova, Komisija je ovlaštena za donošenje delegiranih akata u skladu s člankom 128. kojima se utvrđuju detaljna pravila u vezi s:*

*(a) uvjetima koje operatori iz članka 30. stavka 1. te njihovi članovi posade zrakoplova moraju ispunjavati u vezi s ograničenjima vremena provedenoga na letu i na dužnosti, kao i zahtjeve u vezi s odmorom članova posade zrakoplova; [...]*

8. Uredba Komisije (EU) br. 965/2012 od 5. listopada 2012. o utvrđivanju tehničkih zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s letačkim operacijama u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL 2012., L 296, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 24., str. 132. i ispravak SL 2016., L 350, str. 126.):

#### *ORO.FTL.100*

##### ***Područje primjene***

*U ovom se poddijelu utvrđuju zahtjevi koje moraju zadovoljiti operator i njegovi članovi posade u vezi s ograničenjima vremena provedenog na letu i na dužnosti te zahtjevi u pogledu odmora članova posade.*

ORO.FTL.105

**Definicije**

*U svrhu ovog poddijela, primjenjuju se sljedeće definicije: [...]*

*(11) „vrijeme dužnosti” znači razdoblje koje počinje kada se član posade po nalogu operatora mora javiti na dužnost ili započeti dužnost i koje završava kada je osoba oslobođena svih dužnosti, uključujući dužnosti poslije leta;*

*(12) „trajanje letačke dužnosti (,FDP’)” znači razdoblje koje počinje kada se član posade mora javiti na dužnost, koja uključuje jedan ili više sektora i završava kada se zrakoplov zaustavi i ugase se motori na kraju posljednjeg sektora na kojem je taj član posade na dužnosti; [...]*

*(21) „vrijeme odmora” znači kontinuirano, neprekidno i određeno vremensko razdoblje, nakon dužnosti ili prije dužnosti, za vrijeme kojeg je član posade oslobođen svih dužnosti, dežurstava i rezerve; [...]*

*(25) „dežurstvo” znači unaprijed najavljeno i određeno vremensko razdoblje tijekom kojeg član posade mora biti na raspolaganju operatoru za preuzimanje dužnosti za let, pozicioniranje ili drugu dužnost, bez vremena za odmor u međuvremenu;*

ORO.FTL.110

**[orig. str. 6.] Odgovornosti operatora**

*Operator mora: [...]*

*(b) osigurati da se trajanje letačke dužnosti planira na način koji će članovima posade omogućiti da budu dovoljno odmorni kako bi mogli raditi u skladu sa zadovoljavajućom razinom sigurnosti u svim okolnostima; [...]*

*(g) osigurati dovoljno vremena za odmor koje će članovima posade omogućiti da se oporave od prethodnih dužnosti i da se odmore prije početka sljedećeg trajanja letačke dužnosti; [...]*

*(i) planirati letačke dužnosti koje će biti dovršene u okviru dopuštenog trajanja letačke dužnosti uzimajući u obzir vrijeme potrebno za pripremu leta, vrijeme leta i vrijeme provedeno na zemlji između letova; [...]*

**PRAVNE DVOJBE I NJIHOVA VAŽNOST ZA ODLUČIVANJE U PREDMETU**

9. U svojoj presudi od 23. listopada 2012. (spojeni predmeti C-581/10 i C-629/10; ECLI:EU:C:2012:657) Sud Europske unije protumačio je članke 5., 6. i 7. Uredbe (EZ) br. 261/2004 pri čemu je naveo da putnici čiji letovi kasne imaju pravo na

odštetu predviđenu člankom 7. ako su zbog kašnjenja leta izgubili tri sata ili više od toga, odnosno ako na svoje odredište stignu najmanje tri sata nakon vremena dolaska koje je predvidio zračni prijevoznik.

10. U kasnijim odlukama u prethodnom postupku Sud Europske unije potvrdio je da zračni prijevoznik može biti oslobođen od odgovornosti ako dokaže da je tehnički problem koji je nastao u zrakoplovu posljedica događaja koji po svojoj prirodi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole (vidjeti na primjer presudu Suda Europske unije od 19. studenoga 2009., C-402/07 i C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716; presudu Suda od 22. prosinca 2008., C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).
11. Također je već pojašnjeno da odredbe prava Unije treba tumačiti na način da su pojmom „izvanredne okolnosti” iz članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 obuhvaćeni događaji koji uključuju sudar zrakoplova i ptice i koji zahtijevaju provođenje tehničkog inspekcijskog pregleda zrakoplova, to neovisno o tome jesu li stvarno prouzročili štetu na predmetnom zrakoplovu (presuda Suda Europske unije od 4. svibnja 2017., C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342). **[orig. str. 7.]**
12. U potonjem predmetu nacionalni sud koji je uputio Sudu niz prethodnih pitanja tražio je, među ostalim, odgovor na pitanje koje se često pojavljuje u sudskoj praksi, odnosno je li zračni prijevoznik čiji se zrakoplov sudario s pticom, na temelju razumnih mjera koje mora provesti, dužan u fazi planiranja svojih letova predvidjeti dostatno pričuveno vrijeme za provedbu potrebnih sigurnosnih provjera (točka 55. obrazloženja presude). Međutim, s obzirom na skup okolnosti u tom predmetu (kašnjenje leta uzrokovali su drugi čimbenici, a ne samo planiranje letova u okviru rotacijskog sustava), donošenje odluke o tom pitanju u konačnici nije bilo važno za rješavanje predmeta pa se na postavljeno pitanje nije odgovorilo (točke 56. do 57. izreke presude).
13. Navedeno pravno pitanje čije je okvire Sud Europske unije prilično precizno utvrdio (a da ipak nije donio obvezujuću odluku o tom pitanju) i s tim povezane daljnje dvojbe u odlučivanju ponovno su se pojavili u sudskoj praksi, što opravdava upućivanje zahtjeva za prethodnu odluku s pitanjem navedenim u prvoj točki rješenja.
14. Nacionalni sud iznio je dvojbe u pogledu toga koji je doseg obveze koju je zakonodavac Zajednice odredio zračnom prijevozniku, odnosno obveze da izvanrednoj okolnosti (sudar zrakoplova i ptice) prilagodi mjere koje u trenutku nastupanja te okolnosti ispunjavaju tehnički i ekonomski održive uvjete za zračnog prijevoznika. U predmetnoj situaciji to bi uključivalo određivanje odgovarajućeg pričuvnog vremena u sustavu rotacije koje bi omogućilo provođenje sigurnosnih kontrola zrakoplova nakon sudara s pticom, a da se putnici ne izlažu šteti povezanoj s prekomjernim kašnjenjem leta.
15. Pristupimo li navedenom pravnom pitanju iz šire perspektive, što je izneseno i u drugom prethodnom pitanju, nacionalni sud želi da Sud Europske unije protumači



navedene odredbe prava Unije i odgovori u kojem je opsegu zračni prijevoznik dužan pri planiranju svojih aktivnosti u obzir uzeti sekundarne, ali predvidljive i mjerljive aktivnosti s obzirom na nepredvidljive, izvanredne okolnosti koje se nije moglo izbjeći.

16. Iako se iz dosadašnjih očitovanja Suda mogu izvesti opća načela relevantna za ocjenu sposobnosti prijevoznika da primijeni ekonomske i tehničke mjere usmjerene na sprečavanje kašnjenja leta (presuda Suda Europske unije od 12. svibnja 2011., **[orig. str. 8.]** C-294/10, ECLI: EU:C:2011:303; presuda Suda Europske unije od 22. prosinca 2008., C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771), njima se ne otklanjaju u dovoljnoj mjeri dvojbe koje se javljaju u tom pogledu.
17. Do dvojbi nacionalnog suda u ovom predmetu osobito dovodi i zahtjev koji je istaknut u sudskoj praksi Zajednice (međutim, bez šire rasprave) i koji se odnosi na zračnog prijevoznika, odnosno zahtjev da zračni prijevoznik upotrijebi svoje osoblje kojim raspolaže, bez nesnošljivih odricanja u pogledu kapaciteta njegova poduzeća, kako bi izbjegao da izvanredne okolnosti dovedu do prekomjernog kašnjenja leta. Prihvaćanje restriktivnog modela tumačenja koji tijekom postupka iznosi tužitelj zahtijevalo bi da se *a limine* odbaci mogućnost da se zračni prijevoznik pozove na vrijeme odmora posade koje je uzročno povezano s izvanrednim okolnostima i koje dovodi do kašnjenja leta. U tom bi slučaju bilo opravdano tvrditi da je, s obzirom na to da su dopuštene granice razdoblja službe i razdoblja letačke dužnosti predviđene zakonskim odredbama opće primjene, a operator zrakoplova ih je bio dužan uzeti u obzir prilikom sastavljanja rasporeda radnog vremena, trebao predvidjeti i pričuvno osoblje za slučaj kašnjenja nekog od njegovih letova jer se samo kašnjenje leta, neovisno o uzroku, može predvidjeti prilikom planiranja i organizacije aktivnosti u zrakoplovstvu. U tom bi slučaju rizik da se taj čimbenik ne uzme u obzir bio na prijevozniku. Međutim, čini se da je normativno dopušteno i prihvaćanje drukčijeg pravnog stajališta koje je iznio tuženik i u skladu s kojim se zračni prijevoznik oslobađa od obveze da drži u pripravnosti pričuvnu posadu. U protivnom bi se obveze prijevoznika približile potrebi da prijevoznik u svakoj zračnoj luci u kojoj obavlja zračni prijevoz ima dodatnu posadu koja može preuzeti dužnost posade leta koji kasni, što bi se pak ionako moglo pokazati nedostatnim ako bi u isto vrijeme na jednom mjestu kasnilo više letova zbog izvanrednih okolnosti.
18. Treba istaknuti da se u sudskoj praksi nacionalnih sudova donose različite odluke o navedenim dvojbama koje se odnose na oba prethodna pitanja. Nacionalni sudovi, i u okviru tog samog suda, a čak i u okviru jednog odjela, na temelju sličnih činjeničnih okolnosti donose međusobno isključujuće pravne ocjene, odlučujući na različit način u činjenično i pravno sličnim predmetima. *[omissis]* *[upućivanje na odluke poljskih sudova]*. **[orig. str. 9.]**
19. Navedene dvojbe i s njima povezana neusklađena sudska praksa upućuju na potrebu da Sud Europske unije protumači pravo Unije kako bi osigurao sigurnost pravnog poretka i usklađenost njegove primjene od strane nacionalnih sudova pojedinih država članica Europske unije.

[*omissis*]

RADNI DOKUMENT