

# Anonimizirana verzija

Prijevod

C-308/21 - 1

**Predmet C-308/21**

**Zahtjev za prethodnu odluku**

**Datum podnošenja:**

14. svibnja 2021.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (Portugal)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

25. siječnja 2021.

**Tužitelji:**

KU

OP

GC

**Tuženik:**

SATA International – Azores Airlines SA

---

**Tribunal Judicial da Comarca dos Açores**

**Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4**

**(Sud sudskog okruga Azori – Općinski građanski sud u Ponta Delgadi –  
Sudac br. 4, Portugal)**

[omissis]

Tužba u redovnom postupku

[omissis]

***Upućivanje zahtjeva za prethodnu odluku Sudu – Članak 94. Poslovnika Suda***

\*

***(1) Sažet prikaz predmeta spora i relevantnih činjenica***

U ovom predmetu, u kojem su spojena tri različita postupka, tri tužitelja kupila su zrakoplovne karte za dva leta između zračne luke u Lisabonu i autonomne regije Azori (otoci São Miguel i Pico), koji su se trebali obaviti 10. svibnja 2017. Jedan je od letova otkazan te je tužitelju ponuđen zamjenski let, a drugi je let poletio s kašnjenjem. U oba slučaja tužitelji stigli na svoje odredište s više od tri sata kašnjenja u odnosu na planirani dolazak.

Uzrok kašnjenja bio je nepredvidiv i nenadani kvar sustava za dovod goriva do kojeg je došlo u zračnoj luci u Lisabonu tog dana u 13:19. Zbog navedene okolnosti sve su se zračne operacije sa sjedištem u Lisabonu, a ne samo operacije navedenog zračnog prijevoznika, morale ponovno zakazati i bilo je potrebno otići do centara za gorivo obližnjih zračnih luka kako bi se otklonila ta poteškoća. Također treba istaknuti da iz utvrđenih činjenica proizlazi da zračna luka u Lisabonu nije zadužena za sustav dovoda goriva u vlastitoj zračnoj luci, nego je za njega zadužen treći subjekt.

Postavlja se pitanje predstavljaju li kašnjenje dulje od tri sata ili otkazivanje letova zbog kvara u sustavu za dovod goriva u zračnoj luci polaska, ako je ona odgovorna za upravljanje sustavom goriva, „izvanrednu okolnost”, u smislu i za potrebe odredbi članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004.

\*

Činjenice relevantne za ovaj predmet jesu sljedeće:

**a.1. Postupak 957/20.5T8PDL**

1. Tužitelj KU rezervacijom NM8E8P kupio je kartu za letove S4321 i SP107, koje je obavljao tuženik i koji su bili predviđeni za 10. svibnja 2017., s polaskom iz zračne luke u Lisabonu (LIS) u 12:50 i planiranim dolaskom u zračnu luku u Santa Mariji (Azori) (SMA) u 19:15 (po lokalnom vremenu) 10. svibnja 2017., s presjedanjem u zračnoj luci u Ponta Delgadi (Azori) (PDL), kamo je tuženik trebao stići u 14:15 i odakle je trebao nastaviti putovanje u 18:45 (po lokalnom vremenu).
2. Tužitelj se prijavio za navedeni let i ukrcao u zrakoplov.
3. Let S4321 stigao je na odredište, u zračnu luku u Ponta Delgadi (Azori) (PDL) u 19:30, zbog čega se tužitelj nije mogao ukrcati na let SP107.
4. Udaljenost između Lisabona i Santa Marije iznosi 1407,62 km.

2

**a.2. Postupak 963/20.0T8PDL**

5. Tužitelj GC rezervacijom NW53AK kupio je kartu za let S4321, koji je obavljao tuženik i koji je bio predviđen za 10. svibnja 2017., s polaskom iz zračne luke u Lisabonu (LIS) u 12:50 i planiranim dolaskom u zračnu luku u Ponta Delgadi (Azori) (PDL) u 14:15 (po lokalnom vremenu).
6. Tužitelj se prijavio za navedeni let i ukrcao u zrakoplov.
7. Došlo je do kašnjenja i zrakoplov je stigao u zračnu luku u Ponta Delgadi (Azori) (PDL) u 19:30, odnosno s kašnjenjem od 5 sati i 15 minuta u odnosu na prvotno planirani dolazak.
8. Udaljenost između Lisabona i Ponta Delgade iznosi 1422,09 km.

**a.3. Postupak 961/20.3T8PDL**

9. Tužitelj OP rezervacijom 6I9R8M kupio je kartu za let S4142, koji je obavljao tuženik i koji je bio predviđen za 10. svibnja 2017., s polaskom iz zračne luke u Isli de Pico (Azori) (PIX) u 17:35 i planiranim dolaskom u zračnu luku u Lisabonu (LIS) u 21:05 (po lokalnom vremenu).
10. Tuženik je otkazao let S4142.
11. Tuženik je zbog tog otkazivanja tužitelju ponudio let S4136 kao zamjenski, s polaskom iz zračne luke u Terceiri (TER) u 21:25 i dolaskom u zračnu luku u Lisabonu (LIS) 10. svibnja 2017.
12. Udaljenost između Isle de Pico i Lisabona iznosi 1662,34 km.

**a.4. Tuženikova obrana**

13. Dana 10. svibnja 2017. u 13:19 nastao je kvar sustava za dovod goriva u zračnoj luci u Lisabonu.
14. Taj je događaj bio nepredvidiv i nenadan.
15. Zbog navedenog događaja sve su se zračne operacije sa sjedištem u Lisabonu, a ne samo tuženikove operacije, morale ponovno zakazati i bilo je potrebno otići do centara za gorivo obližnjih zračni luka kako bi se otklonila poteškoća.
16. Zračna luka u Lisabonu nije zadužena za sustav dovoda goriva u vlastitoj zračnoj luci, nego je za njega zadužen treći subjekt.
17. Let S4321 morao se obaviti na ruti Lisabon – Porto – Ponta Delgada.

18. Budući da nije bilo moguće obaviti let S4143, koji je trebao letjeti na ruti Lisabon – Isla de Pico, zrakoplov se u planirano vrijeme leta S4142 nije nalazio u Picu kako bi obavio povratni let (Pico – Lisabon).

\*

**(2) *Tekst nacionalnih odredbi primjenjivih u ovom sporu i, po potrebi, relevantna nacionalna sudska praksa***

Budući da je u ovom slučaju riječ o primjeni **europske uredbe (Uredba (EU) br. 261/2004 od 11. veljače 2004.)**, nema relevantnih nacionalnih odredbi.

Ipak, na nacionalnoj razini postoji određena jednoobraznost sudske prakse u pogledu ocjenjivanja okolnosti koje su prethodno navedene kao „**izvanredne okolnosti**”, u smislu i za potrebe **članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004.**, a o čemu sud koji je uputio zahtjev gaji stanovite dvojbe, iz razloga koji se iznose u nastavku.

Naime, u **postupcima br. 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL i 955/20.9T8PDL**, čiji su predmet bili ti isti letovi, a o kojima su odlučivala dva različita suda, presuđeno je da zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu predviđenu **člankom 5. stavkom 1. točkom (c) i člankom 7. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004.**

\*

**(3) *Obrazloženje razloga koji su sud koji je uputio zahtjev naveli da postavi pitanje o tumačenju ili valjanosti određenih odredbi prava Unije***

Sud koji je uputio zahtjev u ovom predmetu ozbiljno dvoji o tumačenju pojma „**izvanredne okolnosti**” iz **članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004.**, u odnosu na prethodno navedene činjenice, a s obzirom na sudske praksu Suda u pogledu navedene odredbe.

Naime, u presudi **Wallentin-Hermann (C-549/07)**<sup>1</sup>, Sud je najprije uputio na **uvodnu izjavu 14. Uredbe**, u skladu s kojom je kao pravilo za tumačenje utvrđeno da bi obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale biti ograničene ili isključene u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih odgovarajućih mjera, a među tim okolnostima nalaze se, među ostalim, **meteorološki uvjeti koji onemogućuju izvođenje predmetnog leta**. Međutim, Sud je pravilo tumačio usko na način da se okolnosti navedene kao primjeri u uvodnoj izjavi 14. mogu smatrati izvanrednim samo ako odgovaraju događaju koji **nije dio redovnog obavljanja djelatnosti**

<sup>1</sup> Presuda od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, ECLI:EU:C:2008:71)

**konkretnog zračnog prijevoznika te je izvan njegove stvarne kontrole zbog svoje prirode ili svojeg uzroka (točke 15. do 34., posebno točke 22. i 23.).** Valja pročitati izrazito jasno obrazloženje iz navedene presude:

19. Kao što to proizlazi iz uvodne izjave 12. i članka 5. Uredbe br. 261/2004, zakonodavac Zajednice nastojao je ublažiti probleme i neugodnosti koje otkazivanje letova uzrokuje putnicima tako što je potaknuo zračne prijevoznike da otkazivanje najave unaprijed i da, u određenim okolnostima, ponude zamjenski prijevoz koji ispunjava određene kriterije. Zakonodavac Zajednice također je zatražio da zračni prijevoznici putnicima isplate odštetu u slučaju da ne mogu donijeti takve mjere, osim ako do otkazivanja leta dođe zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak i ako su poduzete sve razumne mjere.

20. U tim je okolnostima jasno da, iako se člankom 5. stavkom 1. točkom (c) Uredbe br. 261/2004 uspostavlja načelo prava putnika na odštetu u slučaju otkazivanja leta, stavak 3. navedenog članka, kojim se utvrđuju okolnosti u kojima stvarni zračni prijevoznik nije dužan isplatiti navedenu odštetu, treba smatrati iznimkom od navedenog načela. Stoga navedeni stavak treba **tumačiti usko**.

21. U tom je pogledu zakonodavac Zajednice naveo da se, kao što se to utvrđuje uvodnom izjavom 14. Uredbe br. 261/2004, **takve 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 zračnih prijevoznika.**

22. Iz te tvrdnje, koja je dio uvodnih izjava Uredbe br. 261/2004, zaključuje se da zakonodavac Zajednice nije želio reći da navedeni događaji, čiji je popis uostalom samo okviran, sami po sebi predstavljaju izvanredne okolnosti, nego da mogu dovesti do takvih okolnosti. Iz toga proizlazi da sve okolnosti takvih događaja nužno ne predstavljaju razloge za izuzimanje iz obveze plaćanja odštete utvrđene u članku 5. stavku 1. točki (c) navedene uredbe.

23. Iako je točno da je zakonodavac Zajednice na navedeni popis uključio „neočekivane nedostatak po pitanju sigurnosti leta” i to da se tehnički problem koji se javio na zrakoplovu može ubrojiti u te nedostatke, isto je tako točno da se okolnosti navedenog događaja mogu okvalificirati kao „izvanredne” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 samo ako se odnose na događaj koji, poput onih navedenih u uvodnoj izjavi 14. te uredbe, nije dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te je izvan njegove stvarne kontrole zbog svoje prirode ili svojeg uzroka.

Kao što se to može zaključiti iz tih odlomaka, Sud tvrdi da **članak 5. točku 3. Uredbe treba tumačiti usko**, kako bi se povećala razina zaštite putnika. Okolnosti koje se navode u uvodnoj izjavi 14. ne treba shvaćati kao „izvanredne okolnosti” same po sebi, nego kao okolnosti koje se mogu kvalificirati kao izvanredne ako nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole zbog svoje prirode ili svojeg uzroka. U tom je slučaju smatrao da tehnički problemi ustanovljeni tijekom održavanja zrakoplova ili zbog nedostatka takvog održavanja ne mogu sami po sebi biti „izvanredne okolnosti” iz članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 (točka 25.).

Sud je u presudi **McDonagh (C-12/11)**<sup>2</sup> razvio sudsku praksu iz prethodnog odlomka i presudio da se u svakodnevnom govoru izraz „izvanredne okolnosti” doslovno odnosi na okolnosti „koje nisu uobičajene”. U kontekstu zračnog prijevoza pojam upućuje na **dogadjaj koji nije dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te je izvan njegove stvarne kontrole zbog svoje prirode ili svojeg uzroka**. Dodaje da se odnosi na sve okolnosti koje su izvan kontrole zračnog prijevoznika, neovisno o prirodi tih okolnosti i njihovoj ozbiljnosti. Sud je u tom predmetu smatrao da erupcija vulkana Eyjafjallajökull i posljedično zatvaranje zračnog prostora odgovaraju pojmu „izvanredne okolnosti” (točke 26. do 34.).

U presudi **van der Lans (C-257/14)**<sup>3</sup> Sud je presudio da **iznimku predviđenu člankom 5. stavkom 3. Uredbe treba tumačiti usko** i da se, u slučaju tehničkih problema na zrakoplovu, takve okolnosti mogu kvalificirati kao „izvanredne” uz vrlo stroge uvjete, navedene u prethodnom odlomku. Kao primjer je naveo slučaj u kojem bi proizvođač zrakoplova koji čine flotu dotičnog zrakoplovnog prijevoznika ili nadležno tijelo uočili da ti zrakoplovi, iako se već koriste, imaju skriveni proizvodni nedostatak koja utječe na sigurnost leta. Isto bi bilo i u slučaju štete na zrakoplovima prouzročene činom sabotaze ili terorističkim aktom. **Sud je u navedenom predmetu presudio da prerano kvarenje pojedinih dijelova zrakoplova ne predstavlja nepredvidiv događaj koji je izvan stvarne kontrole konkretnog zračnog prijevoznika, nego da je dio redovnog obavljanja prijevoznikove djelatnosti (točke 32. do 49.).**

U rješenju **Siewert (C-394/14)**<sup>4</sup> Sud je odlučio da se sudar pokretnih stepenica zračne luke za ukrcaj putnika sa zrakoplovom ne može karakterizirati kao „izvanredna okolnost” koja zračnog prijevoznika oslobađa njegove obveze isplate odštete putnicima u slučaju dužeg kašnjenja leta koji obavlja taj zrakoplov (točke 12. do 23.).

<sup>2</sup> Presuda od 31. siječnja 2013., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43)

<sup>3</sup> Presuda od 17. rujna 2015., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618)

<sup>4</sup> Rješenje od 14. studenoga 2014. (C-394/14, EU:C:2014:2377)

U presudi **[Pešková i Peška] (C-315/15)**<sup>5</sup> Sud je smatrao da, čak i kad bi se sudar zrakoplova i ptice mogao smatrati „*izvanrednom okolnosti*“, činjenica da je do otkazivanja leta došlo jer zračni prijevoznik nije imao povjerenja u stručnjaka primjereno kvalificiranog za izvršenje sigurnosne provjere zrakoplova te da je pozvao stručnjaka po svojem izboru da izvrši drugu provjeru isključuje „*izvanredne okolnosti*“ u smislu i za potrebe odredbi iz članka 5. stavka 3. Uredbe (točke 18. do 26.).

U novijoj presudi **Krüsemann i dr. (C-195/17, C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 do C-286/17 i C-290/17 do C-292/17)**<sup>6</sup> Sud je smatrao da „divlji štrajk“ zrakoplovnog osoblja ne predstavlja „*izvanrednu okolnost*“ koja dopušta da se zračni prijevoznik izuzme iz obveze plaćanja odštete u slučaju otkazivanja ili duljeg kašnjenja leta. Naime, Sud je presudio da spontani izostanak značajnog dijela zrakoplovnog osoblja („divlji štrajk“, poput onog u tom predmetu) nije obuhvaćen pojmom „*izvanredne okolnosti*“ jer je uobičajeno da su zračni prijevoznici u obavljanju svojih djelatnosti suočeni s neslaganjima, čak sukobima, s članovima svojeg osoblja ili jednog dijela tog osoblja. Stoga rizike koji proizlaze iz socijalnih posljedica koje prate mjere [restrukturiranja] treba smatrati dijelom redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika **(točke 29. do 49.)**.

Kao što se to može jednostavno zaključiti iz tog sažetog izbora sudske prakse, Sud je već presudio da situacije kao što su **(a)** tehnički problemi nastali tijekom održavanja zrakoplova ili uzrokovani neprikladnim održavanjem, **(b)** prerano kvarenje pojedinih dijelova zrakoplova, **(c)** sudar pokretnih stepenica zračne luke za ukcaj putnika sa zrakoplovom, **(d)** nepovjerenje u stručnjaka primjereno kvalificiranog za izvršavanje sigurnosne provjere zrakoplova i „divlji štrajk“ zrakoplovnog osoblja ne predstavljaju „*izvanredne okolnosti*“, u smislu i za potrebe **članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004.**, s obzirom na usko tumačenje te odredbe i cilj povećanja razine zaštite potrošača.

Konkretnije, postoji puno dvojbi u pogledu toga nije li situacija poput prethodno opisane **dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika**, s obzirom na tumačenje koje je razvio Sud u svojoj sudskoj praksi.

Slijedom toga, s obzirom na okolnosti ovog slučaja, sud koji je uputio zahtjev dvoji u pogledu toga obuhvaća li pojam „*izvanredne okolnosti*“, u smislu i za potrebe **uvodne izjave 14. i članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004.**, situaciju poput one koja je predmet spora.

<sup>5</sup> Presuda od 4. svibnja 2017., **[Pešková i Peška] (C-315/15, EU:C:2017:342)**

<sup>6</sup> Presuda [od 17. travnja 2018.,] **Krüsemann i dr. (spojeni predmeti C-195/17, C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 do C-286/17 i C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258)**

Budući da je u skladu s nacionalnim zakonodavstvom riječ o odluci protiv koje nema pravnog lijeka zbog visine iznosa, sud koji je uputio zahtjev obvezan je donijeti odluku o tom upućivanju.

S obzirom na prethodna razmatranja, Sudu se upućuje sljedeće prethodno pitanje:

\*

***„Predstavljaju li kašnjenje dulje od tri sata ili otkazivanje letova zbog kvara u sustavu za dovod goriva u zračnoj luci polaska, ako je ona odgovorna za upravljanje sustavom goriva, izvanrednu okolnost, u smislu i za potrebe članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004.?”***

\*

[omissis]

[daljnji tijek postupka]