

# Anonimizirana verzija

Prijevod

C-616/23 – 1

**Predmet C-616/23**

**Zahtjev za prethodnu odluku**

**Datum podnošenja:**

6. listopada 2023.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Landgericht Düsseldorf (Njemačka)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

4. rujna 2023.

**Tužitelji i žalitelji:**

TA

ET

VB

CI

**Tuženik i druga stranka u žalbenom postupku:**

British Airways plc

[*omissis*] Landgericht Düsseldorf (Zemaljski sud u Düsseldorfu, Njemačka)

**Rješenje**

U sporu

1. osoba TA, [*omissis*] Cottbus,
2. osoba ET, [*omissis*] Cottbus,
3. dijete (ž) VB, [*omissis*] Cottbus,
4. dijete (ž) CI, [*omissis*] Cottbus,

tužitelji i žalitelji,

[omissis]

protiv

British Airways PLC, [omissis], Harmondsworth, [omissis] Ujedinjena Kraljevina,

tuženik i druga stranka u žalbenom postupku,

[omissis]

22. građansko vijeće Landgerichta Düsseldorf (Zemaljski sud u Düsseldorfu)

4. rujna 2023.

[omissis] riješilo je:

Postupak se prekida.

U skladu s člankom 267. prvim stavkom točkom (b) i člankom 267. trećim stavkom UFEU-a Sudu Europske unije upućuju se sljedeća pitanja o tumačenju prava Unije:

1.

Treba li članak 5. stavak 1. točku (c) i članak 7. stavak 1. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu tumačiti na način da putnik ima pravo na odštetu zbog dužeg kašnjenja na konačno odredište ako u slučaju izravnog povezanog leta propusti povezani let iako je priključni let izveden na vrijeme, a razlog kašnjenja na konačno odredište jest to što stvarno vrijeme za presjedanje u zračnoj luci od otvaranja vrata zrakoplova do završetka ukrcaja nije bilo dovoljno da se na vrijeme stigne na povezani let s obzirom na udaljenosti od izlaza za iskrcaj i ukrcaj do kontrola putnih isprava i sigurnosnih kontrola?

2.

U slučaju potvrdnog odgovora na prvo prethodno pitanje: je li u slučajevima u kojima je sporno je li putnik odgovoran za propuštanje povezanog leta (primjerice jer se nije požurio) teret dokazivanja na stvarnom zračnom prijevozniku ili se putnik treba osloboditi od odgovornosti? Koju važnost u tom kontekstu ima poštovanje takozvanog minimalnog vremena povezivanja (*Minimum Connection Time* (MCT)) između priključnog i povezanog leta?

3.

Treba li članak 8. stavak 1. točku (b) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu tumačiti na način da putnik za čiji se let razumno očekuje da će u dolasku na konačno odredište kasniti tri sata ili više ima, kao i putnici

otkazanih letova, neovisno o tekstu članka 6. stavka 1. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, pravo na preusmjeravanje, po sukladnim uvjetima prijevoza, do njegova konačnog odredišta prvom mogućom prilikom i da u slučaju povrede tih obveza stvarni zračni prijevoznik mora putniku nadoknaditi nastale troškove preusmjeravanja?

### Obrazloženje:

#### I.

Svaki od tužitelja imao je potvrđenu rezervaciju za let od Dubaija preko Londona do Düsseldorfa (brojevi letova: BA 106 i BA 936) koji je tuženik trebao izvesti 15. rujna 2019. U skladu s predviđenim redom letenja priključni let BA 106 od Dubaija do Londona trebao je sletjeti u 6.15 po lokalnom vremenu. Priključni let poletio je na vrijeme i stigao u London u 6.17 po lokalnom vremenu, dakle s kašnjenjem od dvije minute. Vrata zrakoplova otvorila su se u 6.19 po lokalnom vremenu. Sjedala tužiteljâ nalazila su se u redu 28. U zrakoplovu je bilo 210 putnika. Nakon njega planiran je povezani let BA 936 od Londona do Düsseldorfa koji je u skladu s predviđenim redom letenja trebao poletjeti u 7.25 po lokalnom vremenu. Ukrcaj na povezani let počeo je u 6.45 po lokalnom vremenu i završio u 7.05 po lokalnom vremenu, dakle 20 minuta prije vremena polaska predviđenog redom letenja. Povezani let stvarno je poletio u 7.26 po lokalnom vremenu s kašnjenjem od jedne minute. Iz toga proizlazi da je od otvaranja vrata zrakoplova u 6.19 po lokalnom vremenu do završetka ukrcaja u 7.05 po lokalnom vremenu proteklo 46 minuta. Priključni i povezani let izvodili su se s terminala 5. Minimalno vrijeme povezivanja u zračnoj luci London-Heathrow za letove s istim dolaznim i odlaznim terminalom iznosi 60 minuta.

Tužitelji su propustili povezani let, pri čemu su između stranaka sporni s time povezani razlozi. Stoga su prenoćili u Londonu i stigli na konačno odredište tek sljedećeg dana letom zračnog prijevoznika easyJet koji su sami rezervirali.

[*omissis*] [argumenti tužiteljâ koji se detaljno ponavljaju u nastavku]

Prvonavedeni, trećenavedeni i četvrtonavedeni tužitelj svaki traži odštetu u iznosu od 600,00 eura, dok je drugonavedena tužiteljica povukla svoju tužbu u prvostupanjskom postupku. Osim toga, zahtijevaju nadoknadu troškova smještaja u hotelu u iznosu od 265,00 eura, troškova povratnog prijevoza između zračne luke do hotela u iznosu od 115,63 eura, troškova obroka i osvježavajućih napitaka u iznosu od 9,50 eura i troškova rezervacije zamjenskog leta u iznosu od 871,90 eura, dakle dodatnog iznosa od 1262,03 eura.

Tuženik osporava zahtjeve tužiteljâ. [*omissis*] [argumenti tuženika koji se detaljno ponavljaju u nastavku]

Općinski sud odbio je tužbu [*omissis*] u prvostupanjskom postupku presudom objavljenom 27. ožujka 2023. [*omissis*].

Prvonavedeni, trećenavedeni i četvrtonavedeni tužitelj [*omissis*] podnijeli su žalbu protiv te prvostupanjske presude.

U žalbenom postupku tužitelji sada zahtijevaju [*omissis*] da se tuženiku naloži da svakom od njih plati iznos od 600,00 eura uvećan za kamate [*omissis*] te da prvonavedenom tužitelju plati [*omissis*] dodatni iznos od 1262,03 eura uvećan za kamate [*omissis*].

Tuženik podupire prvostupanjsku presudu.

## II.

Za ishod tužbe odlučujuća su pitanja navedena u izreci.

### Konkretno:

1.

Prije svega, svaki od tužitelja može imati pravo na odštetu zbog dužeg kašnjenja u iznosu od 600,00 eura u skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c) i člankom 7. stavkom 1. prvom rečenicom točkom (c) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu.

(a)

Prema sudskoj praksi Suda, na temelju analogne primjene članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 7. stavka 1. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu putnici imaju pravo na odštetu ako na predviđeno konačno odredište stignu s kašnjenjem od tri sata ili više (vidjeti presude Suda od 19. studenoga 2009., *Sturgeon/Condor*, C-402/07 [*omissis*] i od 23. listopada 2012., *Nelson/Lufthansa*, C-581/10 [*omissis*]). Ako, kao u ovom slučaju, do tog odredišta ne postoji izravni let, nego izravno povezani letovi (članak 2. točka (h) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu), obveza stvarnog zračnog prijevoznika da plati odštetu zbog dužeg kašnjenja nije uvjetovana time da je došlo do kašnjenja leta u polasku u opsegu predviđenom člankom 6. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, nego je jedino relevantno pitanje je li posljednji let stigao na odredište s kašnjenjem od tri sata ili više u odnosu na vrijeme dolaska predviđeno redom letanja (vidjeti presudu Suda od 26. veljače 2013., *Air France/Folkerts*, C-11/11 [*omissis*]).

U skladu s predviđenim redom letanja tužitelji su trebali stići na konačno odredište Düsseldorf 15. rujna 2019. u 9.45 po lokalnom vremenu povezanim letom BA 936. Priključni let BA 106 kasnio je samo dvije minute, ali tužitelji su unatoč tomu propustili povezani let BA 936. [*omissis*] Točno je da Sud u pogledu prava na odštetu zbog dužeg kašnjenja smatra da je relevantno samo kašnjenje od najmanje tri sata na konačno odredište, što nije sporno u ovom slučaju. Međutim, odluka u predmetu *Folkerts* temeljila se na slučaju u kojem je priključni let [*omissis*] kasnio dva i pol sata te su stoga putnici u tom slučaju zbog tog kašnjenja

priključnog leta nesporno propustili povezani let (vidjeti presudu Suda od 26. veljače 2013., Air France/Folkerts, C-11/11 [*omissis*]). U ovom je slučaju, međutim, priključni let kasnio samo dvije minute, što je bilo minimalno kašnjenje koje očito nije bilo (jedini) razlog za propuštanje povezanog leta.

Tužitelji ističu da vrijeme za presjedanje nije bilo dovoljno da se stigne na povezani let. Nisu tratali vrijeme, nego su odmah krenuli prema izlazu za ukrcaj. Tuženikovo osoblje bilo je upoznato s kratkim vremenom za presjedanje i još je pokušalo dovesti tužitelje bržom rutom od zrakoplova izravno do prijave za daljnji let. Međutim, to nije uspjelo. Zbog još jedne sigurnosne kontrole više nisu stigli na povezani let. Tuženik prigovara da su tužitelji sami odgovorni za to što su propustili povezani let. Poštovao je minimalno vrijeme povezivanja od 60 minuta. Tvrdi da su druga dva putnika, koja su isto rezervirala povezani let do Düsseldorfa, ali su u zrakoplovu koji je dolazio iz Dubajja sjedila 10 redova (red 38) iza tužiteljâ (red 28), također stigla na povezani let. Tužitelji se stoga očito nisu dovoljno požurili.

(b)

Slijedom toga, sporno je pitanje imaju li putnici pravo na odštetu u skladu s člankom 7. stavkom 1. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu i u slučaju kad je priključni let na zračnoj liniji koja se sastoji od više letova izveden na vrijeme, ali putnici unatoč tomu propuste povezani let te istaknu da vrijeme za presjedanje u konkretnom slučaju nije dovoljno da se na vrijeme stigne na povezani let i zbog toga stignu na konačno odredište s dužim kašnjenjem u dolasku, odnosno s kašnjenjem od više od tri sata.

U slučaju putnika koji se ne može kretati bez invalidskih kolica i koji je propustio povezani let jer mu protivno članku 11. stavku 1. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu nije omogućeno prioritarno presjedanje Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud, Njemačka) priznao je tom putniku pravo na odštetu zbog dužeg kašnjenja na konačno odredište (vidjeti presudu Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud) od 20. lipnja 2023., X ZR 84/22, NJW 2023., str. 2487.). Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) naveo je u tom pogledu da je jedini uvjet za ostvarivanje prava na odštetu zbog dužeg kašnjenja, prema sudskoj praksi Suda, kašnjenje leta u dolasku na konačno odredište od tri sata. Točno je da je uvjet za ostvarivanje prava na odštetu zbog dužeg kašnjenja to da je stvarni zračni prijevoznik prouzročio kašnjenje protupravnim postupanjem. Međutim, pravo na odštetu u takvim slučajevima ne dolazi u obzir samo kad je propušten povezani let zbog kašnjenja priključnog leta (kao u predmetu Folkerts), nego i u drugim slučajevima u kojima se uzrok kašnjenja može pripisati zračnom prijevozniku (Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud), *op. cit.*, t. 20. i 21.).

Prema mišljenju koje vjerojatno prevladava u sudskoj praksi njemačkih sudova nižeg stupnja i pravnoj teoriji treba biti dovoljno ako putnik stvarno kasni u dolasku od najmanje tri sata. Putnik ne treba iznijeti razloge kašnjenja. Pitanje o tome može li se kašnjenje pripisati zračnom prijevozniku treba ispitati tek u

okviru oslobađanja od odgovornosti u skladu s člankom 5. stavkom 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu. Stvarni zračni prijevoznik treba iznijeti i dokazati da nije odgovoran za nastalo kašnjenje, odnosno da mu se ne može pripisati kašnjenje. U slučaju propuštanja povezanog leta zbog (navodne) odgovornosti putnika također je riječ o izvanrednoj okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu jer i u tom pogledu postoji događaj koji nije nastupio kao dio redovnog odvijanja zračnog prometa i na koji zračni prijevoznik ne može utjecati. Slijedom toga, ako na putovanju zrakoplovom koje se sastoji od priključnog i povezanog leta dođe do kašnjenja na konačno odredište jer putnik nije stigao na povezani let unatoč dovoljnom vremenu za presjedanje, primjerice jer se nije požurio, izgubio se unatoč dovoljnim informacijama ili se nije pridržavao vremena ukrcaja unatoč dovoljnim upozorenjima, također je riječ o izvanrednoj okolnosti zbog koje se zračni prijevoznik oslobađa od odgovornosti (vidjeti presude Amtsgerichta Hannover (Općinski sud u Hannoveru, Njemačka) od 9. listopada 2020., 409 C 503/20, BeckRS 2020., 44160, t. 17. i sljedeće; od 14. ožujka 2017., 523 C 12833/16, NJW-RR 2017., str. 951., 952. i 953., t. 7. i sljedeće te presudu Amtsgerichta Köln (Općinski sud u Kölnu, Njemačka) od 24. listopada 2016., 142 C 482/15, BeckRS 2016., 1099; [omissis]).

Dakle, iz oba stajališta proizlazi da pravo na odštetu zbog dužeg kašnjenja dolazi u obzir i u slučaju kad je, za razliku od slučaja u predmetu Folkerts, C-11/11, priključni let izveden na vrijeme, ali putnik propusti povezani let zbog drugih razloga za koje je odgovoran zračni prijevoznik i stigne na konačno odredište tek uz kašnjenje od tri sata ili više.

U prilog stajalištu koje se zastupa u ovom slučaju može ići i činjenica da stvarni zračni prijevoznik u skladu s odlukom Suda u predmetu Eglītis i dr./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10, treba predvidjeti dovoljnu rezervu vremena prilikom planiranja leta (vidjeti presudu Suda od 12. svibnja 2011., Eglītis i dr./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10 [omissis]). To bi moglo ići u prilog tomu da stvarni zračni prijevoznik također treba osigurati da se rezerva vremena između priključnog i povezanog leta koji su rezervirani kao jedinstveni let odredi u skladu s konkretnim okolnostima zračne luke presjedanja tako da putnici mogu opuštено stići na povezani let s obzirom na uobičajena vremena za izlazak iz zrakoplova i prelazak pješачke udaljenosti od izlaza za iskrcaj i ukrcaj do sigurnosnih kontrola i kontrola putnih isprava.

2.

Nadalje, sporno je pitanje tko u okviru prava na odštetu snosi teret iznošenja i dokazivanja u pogledu propuštanja povezanog leta zbog odgovornosti koja se može pripisati zračnom prijevozniku i koju važnost u tom kontekstu ima takozvano minimalno vrijeme povezivanja između priključnog i povezanog leta.

Minimalno vrijeme povezivanja najkraće je vrijeme koje su odredile zračne luke, a koje je najmanje potrebno za uspješno presjedanje na liniji koja se sastoji od

dvaju letova. Međutim, svaki operator zračne luke sâm određuje i definira ta vremena. Radi konkurentnosti, operator zračne luke u pravilu određuje vrlo kratka vremena. Naime, u računalnim rezervacijskim sustavima kombiniraju se i nude isključivo letovi za koje se poštuje minimalno vrijeme povezivanja. Osim toga, u računalnim rezervacijskim sustavima zračne linije sortiraju se na temelju njihova ukupnog trajanja i stoga putniku prilikom odabira zračne linije prvo prikazuju najbrže veze. Međutim, stvarno dostupno vrijeme za presjedanje u pravilu je znatno kraće. Naime, minimalno vrijeme povezivanja znači razdoblje između vremena *on block* (zaustavljanje zrakoplova na parking poziciji) i *off block* (odlazak zrakoplova s parking pozicije), dok stvarno vrijeme za presjedanje ovisi o vremenu koje protekne od izlaska iz priključnog leta (otvaranje vrata) do završetka ukrcaja. U pravilu ne ovisi o putniku kada će tijekom iskrcaja izaći iz zrakoplova, hoće li se priključni let zaustaviti na parking poziciji nakon čega slijedi transfer autobusom do zračne luke ili će se zaustaviti na izlazu. Isto tako, putnik ne može utjecati na to kada završava ukrcaj na povezani let i kada se zatvara izlaz. Naposljetku, vrijeme koje je stvarno dostupno za presjedanje treba odrediti tako da ono bude dovoljno kako bi svaki putnik u skladu s onim što se od njega može razumno očekivati mogao stići na povezani let. Drugim riječima, vrijeme treba odrediti tako da i obitelji s malom djecom, osobe sa smanjenom pokretljivošću ili čak stariji putnici mogu s ručnom prtljagom prijeći put od izlaza za dolazak do izlaza za polazak. Pritom treba uzeti u obzir i vrijeme potrebno za orijentaciju te kontrole putnih isprava i sigurnosne kontrole. To znači da stvarno dostupno vrijeme za presjedanje u pravilu ne odgovara minimalnom vremenu povezivanja koje bi trebalo biti dovoljno za presjedanje.

Zbog navedenih razloga ovo vijeće smatra da poštovanje minimalnog vremena povezivanja između dolaska priključnog leta i polaska povezanog leta ne omogućuje standardni zaključak (dokaz *prima facie*) da je za propuštanje povezanog leta na temelju standardnog razmatranja odgovoran sâm putnik.

Ovo vijeće smatra da putnik stoga samo treba iznijeti i dokazati da je stigao na konačno odredište s kašnjenjem u dolasku od tri sata ili više. Suprotno tomu, zračni prijevoznik treba iznijeti i dokazati da je za propuštanje povezanog leta odgovoran putnik jer je taj putnik pod uobičajenim okolnostima i s obzirom na pješačke udaljenosti, trajanja transfera te kontrole putnih isprava i sigurnosne kontrole u zračnoj luci mogao stići na povezani let.

Koliko je vidljivo, sudovi Unije još nisu pojasnili uvjete u kojima putnik ima pravo na odštetu ako propusti povezani let i stigne na konačno odredište s dužim kašnjenjem iako je priključni let sletio na vrijeme ili s vrlo malim kašnjenjem te se poštovalo minimalno vrijeme povezivanja između dvaju letova. Stoga to pitanje treba uputiti Sudu radi prethodne odluke.

3.

Nadalje, prvonavedeni tužitelj na temelju članka 8. stavka 1. točke (b) i članka 9. stavka 1. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu ističe pravo na nadoknadu

troškova smještaja u hotelu u iznosu od 265,00 eura, troškova povratnog prijevoza između zračne luke do hotela u iznosu od 115,63 eura, troškova obroka i osvježavajućih napitaka u iznosu od 9,50 eura i troškova rezervacije zamjenskog leta u iznosu od 871,90 eura, dakle ukupno 1262,03 eura.

(a)

Ako zračni prijevoznik povrijedi obveze iz članaka 8. i 9. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, a putnik se samostalno i o vlastitom trošku pobrine za zamjenu, prema sudskoj praksi Suda putnik može izravno na temelju tih odredbi od stvarnog zračnog prijevoznika potraživati naknadu s time povezanih troškova. Putnik se ne mora prethodno pozvati na te odredbe. Međutim, u tom pogledu može dobiti samo povrat iznosa koji su, s obzirom na okolnosti svakog pojedinačnog slučaja, nužni, primjereni i razumni kako bi se nadoknadio propust zračnog prijevoznika u pogledu organizacije preusmjeravanja ili skrbi za putnika, što treba ocijeniti nacionalni sud (vidjeti presude Suda od 13. listopada 2011., Aurora Sousa Rodriguez/Air France, C-83/10 [omissis]; od 31. siječnja 2013., McDonagh/Ryanair, C-12/11 [omissis] i od 22. travnja 2021., WZ/Austrian Airlines, C-826/19 [omissis], t. 69. i 70.).

(b)

U skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (c) podtočkom i. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu za letove duže od 3500 kilometara, kada je razumno očekivano kašnjenje leta u polasku najmanje četiri sata, putnik ima pravo na obroke i osvježavajuće napitke u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu. U skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (c) podtočkom ii. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu putnik ima pravo i na smještaj u hotelu s prijevozom u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkama (b) i (c) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu kada je razumno očekivano vrijeme polaska najmanje dan nakon prethodno najavljenog vremena polaska. Osim toga, kada je stvarno kašnjenje leta u polasku najmanje pet sati, putnik može u skladu s člankom 6. stavkom 1. točkom (c) podtočkom iii. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu odabrati i nadoknadu iznosa vrijednosti karte u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (a) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu. Budući da je u ovom slučaju zakašnjelo preusmjeravanje predviđeno tek za sljedeći dan, prvonavedeni tužitelj ima pravo na nadoknadu troškova obroka i osvježavajućih napitaka, prijevoza i smještaja u hotelu. Suprotno tomu, pravo na preusmjeravanje prvom mogućom prilikom u smislu članka 8. stavka 1. točke (b) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu uopće nije predviđeno člankom 6. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu u slučaju kašnjenja (u polasku).

Ovo vijeće smatra da se to pravno stanje od donošenja odluke u predmetu Sturgeon protivi načelu jednakog postupanja. Sud je u navedenoj odluci putnicima koji su duže kasnili u dolasku priznao odštetu analognom primjenom članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 7. stavka 1. Uredbe o pravima putnika u zračnom



prometu. Kao obrazloženje naveo je da su slučajevi otkazivanja i dužeg kašnjenja leta u dolasku od tri sata ili više u potpunosti usporedivi te je u tom kontekstu istaknuo načelo jednakog postupanja (presuda Suda od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr./Condor Flugdienst i dr., C-402/07 i dr., [omissis], t. 60.). Međutim, ovo vijeće smatra da prema putnicima na letovima s dužim kašnjenjem, radi poštovanja načela jednakog postupanja, treba postupati jednako u svakom pogledu, i to ne samo s obzirom na odštetu u skladu s člankom 7. stavkom 1. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, nego i u pogledu skrbi i pomoći u skladu s člancima 8. i 9. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu. Naime, slučajevi putnika čiji je let otkazan i putnika za čiji se let razumno očekuje da će kasniti u dolasku tri sata ili više u potpunosti su usporedivi. Pritom objema skupinama putnika nastaju iste neugodnosti.

Tomu u prilog ide i činjenica da je Sud u odluci u predmetu LE/Transportes Aereos Portugueses SA, C-74/19, u pogledu slučaja dužeg kašnjenja na konačno odredište u okviru razumnih mjera u skladu s člankom 5. stavkom 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, „zahtje[v] razumnog preusmjeravanja putnika čiji je let otkazan ili je duže kasnio po zadovoljavajućim uvjetima kada je to najranije moguće” temeljio, među ostalim, na odredbi članka 8. stavka 1. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu (vidjeti presudu Suda od 11. lipnja 2020., LE/Transportes Aereos Portugueses SA, C-74/19 [omissis], t. 58.). To ide u prilog tomu da je Sud možda i putnicima za čiji se let očekivalo duže kašnjenje u dolasku htio priznati pravo na preusmjeravanje u skladu s člankom 8. stavkom 1. točkom (b) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu.

(c)

Nakon što su tužitelji propustili povezani let, tuženik im nije ponudio zamjenski let, a kao let prvom mogućom prilikom koji se mogao rezervirati i koji je dolazio u obzir bio je let sljedećeg dana, nedvojbeno je bilo razumno očekivati da će tužitelji stići na konačno odredište s dužim kašnjenjem od više od tri sata. U takvim slučajevima očekivanog dužeg kašnjenja leta u dolasku stvarni zračni prijevoznik treba neovisno o članku 6. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu imati obvezu tužiteljima analognom primjenom članka 5. stavka 1. točke (a) i članka 8. stavka 1. točke (b) ponuditi preusmjeravanje po zadovoljavajućim uvjetima prvom mogućom prilikom te u slučaju povrede te obveze treba imati obvezu nadoknaditi im nastale troškove preusmjeravanja.

Koliko je vidljivo, sudovi Unije nisu (konačno) pojasnili ni to pitanje, tako da ga treba uputiti Sudu radi prethodne odluke.

[omissis]