Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (deveto vijeće)

17. rujna 2015.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Prava putnika u slučaju kašnjenja ili otkazivanja leta – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članak 5. stavak 3. – Uskraćivanje ukrcaja i otkazivanje leta – Duže kašnjenje leta – Odšteta i pomoć putnicima – Izvanredne okolnosti“

U predmetu C-257/14,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio sud u Amsterdamu (Rechtbank Amsterdam, Nizozemska), odlukom od 29. travnja 2014., koju je Sud zaprimio 28. svibnja 2014., u postupku

Corina van der Lans

protiv

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

SUD (deveto vijeće),

u sastavu: K. Jürimäe, predsjednica vijeća, J. Malenovský (izvjestitelj) i M. Safjan, suci,

nezavisna odvjetnica: E. Sharpston,

tajnik: L. Carrasco Marco, administratorica,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 7. svibnja 2015.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

— za Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, P. Eijsvoogel, P. Huizing, R. Pessers i M. Lustenhouwer, *advocaten*,

— za nizozemsku vladu, M. Bulterman i M. Noort, u svojstvu agenata,

— za njemačku vladu, T. Henze i J. Kemper, u svojstvu agenata,

— za francusku vladu, G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme i M. Hours, u svojstvu agenata,

— za talijansku vladu, G. Palmieri, u svojstvu agenta, uz asistenciju C. Colelli, *avvocato dello Stato*,

— za vladu Ujedinjene Kraljevine, L. Christie, u svojstvu agenta, uz asistenciju J. Holmesa, *barrister*,

* Jezik postupka: nizozemski

— za Europsku komisiju, F. Wilman i N. Yerrell, u svojstvu agenata,

odlučivši, nakon saslušanja nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči bez njegova mišljenja,

donosi sljedeću

Presudu

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta 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 Zahtjev je podnesen u okviru spora između C. van der Lans i zrakoplovne kompanije Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (u daljnjem tekstu: KLM) vezano uz odbijanje te kompanije da tužiteljici iz glavnog postupka naknadi štetu zbog leta koji je kasnio.

Pravni okvir

3 Uredba br. 261/2004 među ostalim sadržava sljedeće uvodne izjave:

„(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.

[...]

(14) U skladu s Montrealskom konvencijom, obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale bi biti ograničene ili u potpunosti isključene, u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih odgovarajućih mjera [razumnih mjera]. Takve se okolnosti mogu posebno pojaviti u slučajevima političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje predmetnog leta, sigurnosnih rizika, neočekivanih nedostataka po pitanju sigurnosti leta i štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika.

(15) Smatrat će se da postoje izvanredne okolnosti onda kad je utjecaj odluke, koju je donijela uprava zračnog prometa, u vezi s određenim zrakoplovom određenog dana dovela do dugog kašnjenja leta, kašnjenja leta preko noći [do sljedećeg dana], ili do otkazivanja jednog ili više letova tim zrakoplovom, iako su sve odgovarajuće mjere [razumne mjere] poduzete od strane dotičnog zračnog prijevoznika kako bi se izbjeglo kašnjenje ili otkazivanje letova.“

4 Članak 3. te uredbe, naslovljen „Područje primjene“, u stavku 1. točki (b) određuje:

„1. Ova se Uredba primjenjuje na:

[...]

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

5 Članak 5. te uredbe određuje:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

[...]

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

[...]

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.

[...]“

6 Članak 7. navedene uredbe naslovljen „Pravo na odštetu“ određuje:

„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;

(b) 400 EUR za sve letove unutar Zajednice, duže od 1 500 km i za sve druge letove dužine između 1 500 km i 3 500 km;

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

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

(a) za 2 sata, u vezi s letovima dugim 1 500 km ili kraće; ili

(b) za 3 sata, u vezi sa svim letovima unutar Zajednice, dužih od 1 500 km i u vezi sa svim ostalim letovima između 1 500 km i 3 500 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%.

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

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

7 U članku 13. Uredbe br. 261/2004 predviđa se:

„U slučajevima gdje stvarni zračni prijevoznik plaća odštetu ili izvršava druge obveze koje proizlaze iz ove Uredbe, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao njegovo pravo da zatraži odštetu od bilo koje osobe, uključujući treću stranu u skladu s primjenljivim [nacionalnim] pravom. Posebno se ovom Uredbom, ni na koji način, ne ograničava pravo stvarnog zračnog prijevoznika da traži nadoknadu od tour operatora ili od druge osobe s kojom [stvarni] zračni prijevoznik ima ugovor. Sukladno tome, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao prava tour operatora ili treće osobe, ako ta treća osoba nije putnik, a s kojom [stvarni] zračni prijevoznik ima ugovor, da potražuje nadoknadu ili odštetu od [stvarnog] zračnog prijevoznika u skladu s relevantnim primjenljivim propisima.“

Glavni postupak i prethodna pitanja

8 C. van der Lans imala je rezervaciju zrakoplovne karte za let koji obavlja KLM. Taj je let, čije je odredište bio Amsterdam (Nizozemska), trebao krenuti iz Quita (Ekvador) 13. kolovoza 2009. u 9,15 sati prema lokalnom vremenu. Do polaska je međutim došlo tek sljedećeg dana u 19,30 sati prema lokalnom vremenu. Zrakoplov korišten za taj let u Amsterdam je stigao sa zakašnjenjem od 29 sati.

9 Prema navodima KLM-a do kašnjenja je došlo zbog činjenice da je u zračnoj luci Guayaquil (Ekvador), iz koje je taj zrakoplov trebao poletjeti kako bi u Amsterdam stigao preko Quita i Bonairea (Nizozemski Antili), tijekom tzv. „push back“ postupka koji se sastoji od guranja zrakoplova na tlu unatrag uz pomoć motornog vozila, utvrđeno da se jedan od motora tog zrakoplova ne pokreće zbog problema u dovodu goriva.

10 KLM tvrdi da je iz „aircraft technical loga“ vidljivo da se radilo o kombinaciji nedostataka. Dva su dijela bila neispravna: pumpa za gorivo i hidraulička jedinica. Budući da tih dijelova u Guayaquilu nije bilo, morali su biti poslani zrakoplovom iz Amsterdama da bi potom bili montirani na predmetni zrakoplov, koji je u Quito sletio sa zakašnjenjem spomenutim u točki 8. ove presude.

11 Navedene dijelove nije bilo moguće detaljnije pregledati u svrhu određivanja uzroka nesreće jer je takav pregled mogao obaviti samo njihov proizvođač.

12 C. van der Lans pokrenula je postupak pred sudom u Amsterdamu tražeći da joj se zbog navedenog zakašnjenja prizna odšteta od 600 eura.

13 KLM se usprotivio tom zahtjevu pozivajući se na izuzeće iz članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 u slučaju „izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere bile poduzete“.

14 KLM tvrdi da neispravnim dijelovima nije bio istekao prosječni vijek trajanja. Štoviše, njihov proizvođač nije dao nikakvu posebnu informaciju o mogućnosti da se pojave nedostaci kad dijelovi dosegnu određeni vijek trajanja. KLM osim toga tvrdi da ti dijelovi nisu bili pregledani prije polijetanja prilikom tzv. općeg „preflight check“, nego da je zadnji pregled obavljen prilikom tzv. „check A“, otprilike mjesec dana prije leta o kojem je riječ u glavnom postupku.

15 C. van der Lans smatra da se KLM u konkretnom slučaju ne može pozivati na postojanje izvanrednih okolnosti. Naime, do zakašnjenja je došlo uslijed tehničkog problema. Međutim Sud je u presudi Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) smatrao da je rješavanje tehničkih nedostataka sastavni dio djelatnosti zrakoplovnog prijevoznika te da se ne može smatrati izvanrednom okolnošću.

16 Spor iz glavnog postupka vodi se oko pitanja je li KLM imao pravo pozvati se na izuzeće iz članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 u okolnostima o kojima je riječ u glavnom postupku.

17 Uslijed navedenog, sud koji je podnio zahtjev za prethodnu odluku želi da se razjasni kakvo tumačenje treba dati pojmovima „izvanredne okolnosti" i „sve razumne mjere" spomenutima u toj odredbi, posebno uzimajući u obzir u tom pogledu uvodnu izjavu 14. Uredbe br. 261/2004 i relevantnu praksu Suda, uključujući presudu Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 U tim je okolnostima sud u Amsterdamu odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„1. Kako treba tumačiti pojam ‚događaj' u uvodnoj izjavi 14. Uredbe br. 261/2004?

2. Uzevši u obzir točku 22. presude Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), izvanredne okolnosti u smislu gore spomenute uvodne izjave 14. ne podudaraju se sa slučajevima koji su navedeni kao primjeri u drugoj rečenici navedene uvodne izjave 14. i koje Sud u točki 22. navedene presude navodi kao ‚događaje'; je li točno da događaji u smislu gore spomenute točke 22. nisu isti kao događaj u uvodnoj izjavi 14.?

3. Što treba podrazumijevati pod pojmom izvanrednih okolnosti koje okružuju događaj kao što su ‚neočekivani nedostaci po pitanju sigurnosti leta' u smislu gore spomenute uvodne izjave 14., a koje, u skladu s točkom 23. presude Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ne mogu same po sebi, kao neočekivani nedostaci koji mogu utjecati na sigurnost leta, predstavljati izvanredne okolnosti nego samo mogu, sukladno spomenutoj točki 22., dovesti do takvih okolnosti?

4. U skladu s točkom 23. presude Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), tehnički problem može se ubrajati u ‚neočekivane nedostatke po pitanju sigurnosti leta' te je time on ‚događaj' u smislu točke 22. te presude; okolnosti u vezi s navedenim događajem mogu u skladu s točkom 23. presude Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) unatoč tome biti kvalificirane kao ‚izvanredne' ako se odnose na događaj koji nije dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika i koji on zbog njegove naravi ili uzroka nije mogao stvarno držati pod kontrolom; u skladu s točkom 24. te presude, otklanjanje tehničkog problema čijim se uzrokom treba smatrati manjkavo održavanje dio je redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika; stoga prema točki 25. presude Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) takvi tehnički problemi ne mogu predstavljati izvanredne okolnosti; iz ovih razmatranja proizlazi da je tehnički problem koji spada pod ‚neočekivane nedostatke po pitanju sigurnosti leta' istodobno događaj koji može biti praćen izvanrednim okolnostima, te i sâm može predstavljati izvanrednu okolnost; kako treba tumačiti točke 22. do 25. presude Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) da bi se izbjeglo ovo očigledno proturječje?

5. Izraz ‚dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika' u sudskoj praksi sudova nižeg stupnja sustavno se tumači u smislu da je ‚u vezi s redovnom zrakoplovnom djelatnošću' – što je uostalom i tumačenje koje odgovara nizozemskoj riječi ‚inherent' (neslužbena verzija presude) – tako da se primjerice ni kolizije s pticama ili oblacima pepela ne smatraju ‚događajima' u smislu točke 23. presude Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771); druga sudska praksa ističe također izraz sadržan u točki 23. presude Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), odnosno ‚[događaj] koji on zbog njegove naravi ili uzroka nije mogao stvarno držati pod kontrolom'; treba li izraz ‚dio' tumačiti tako da u taj pojam ulaze samo događaji koje zračni prijevoznik može stvarno držati pod kontrolom?

6. U kojem smislu treba tumačiti točku 26. presude Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), odnosno kako tu točku treba tumačiti s obzirom na odgovor Suda na 4. i 5. pitanje?

7. (a) Ako odgovor na 6. pitanje bude takav da tehnički problemi koji se mogu ubrojiti u neočekivane nedostatke koji mogu utjecati na sigurnost leta jesu izvanredne okolnosti koje mogu dovesti do uspješnog pozivanja na članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004, ako ti problemi proizlaze iz događaja koji nije dio obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika te ih on ne može stvarno držati pod kontrolom, znači li to tada da tehnički problem koji je nastupio spontano, pa se njegovim uzrokom ne može smatrati ni manjkavo održavanje niti je on uočen prilikom redovitog održavanja (‚checks A do D' i ‚daily control'), može odnosno ne može predstavljati izvanrednu okolnost – ako nije mogao biti utvrđen tijekom tih redovitih održavanja – jer se tada ne može razaznati nikakav događaj u smislu točke 26. pa se stoga ne može utvrditi ni je li taj događaj dio obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika ni to može li ga on držati pod kontrolom?

   (b) Ako odgovor na 6. pitanje bude takav da tehnički problemi koji se mogu ubrojiti u neočekivane nedostatke koji mogu utjecati na sigurnost leta jesu događaji u smislu točke 22. presude Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), i ako je tehnički problem nastupio spontano te se njegovim uzrokom ne može smatrati manjkavo održavanje niti je on uočen tijekom redovitog održavanja (‚checks A do D' i ‚daily control'), je li navedeni tehnički problem tada dio obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika i može li ga on držati pod kontrolom u smislu gore navedene točke 26.?

   (c) Ako odgovor na 6. pitanje bude takav da tehnički problemi koji mogu utjecati na sigurnost leta, koji se mogu ubrojiti u neočekivane nedostatke, jesu događaji u smislu točke 22. presude Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), i ako je tehnički problem nastupio spontano te se njegovim uzrokom ne može smatrati ni manjkavo održavanje niti je on uočen tijekom redovitog održavanja (‚checks A do D' i ‚daily control'), koje okolnosti tada moraju pratiti taj tehnički problem i kada te okolnosti treba kvalificirati kao izvanredne da bi se mogle isticati u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004?

8. Zračni prijevoznik stoga se na izvanredne okolnosti može pozivati samo ako može dokazati da je otkazivanje ili kašnjenje leta bilo uzrokovano izvanrednim okolnostima koje se ne bi bile mogle izbjeći čak ni da su bile poduzete sve razumne mjere; je li ispravan zaključak da se poduzimanjem svih razumnih mjera misli na izbjegavanje nastupanja izvanrednih okolnosti, a ne na poduzimanje mjera koje su usmjerene na to da kašnjenje održe unutar vremenskog razdoblja od 3 sata navedenog u članku 5. stavku 1. točki (c) podtočki iii. Uredbe br. 261/2004 u vezi s točkama 57. do 61. presude Sturgeon i dr. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716)?

9. Načelno treba uzeti u obzir dvije vrste mjera za ograničavanje kašnjenja uslijed tehničkih problema na najviše 3 sata: s jedne strane, držanje zalihe rezervnih dijelova na različitim mjestima diljem svijeta, dakle ne samo u matičnim zračnim lukama zračnog prijevoznika, i, s druge strane, transfer putnika zakašnjelog leta; mogu li se zračni prijevoznici kod pitanja u kojem će opsegu držati zalihe i na kojim će mjestima u svijetu to činiti, ravnati prema tome što je uobičajeno u zračnoj plovidbi, čak i kada je riječ o društvima na koja se Uredba br. 261/2004 samo djelomično primjenjuje?

10. Treba li sud, prilikom davanja odgovora na pitanje jesu li poduzete sve razumne mjere da bi se ograničilo kašnjenje koje je nastupilo uslijed tehničkih problema povezanih s nedostacima koji mogu utjecati na sigurnost leta, uzeti u obzir okolnosti koje pogoršavaju posljedice kašnjenja, kao što je okolnost da zrakoplov koji se susretne s tehničkim problemima mora sletjeti u više zračnih luka prije nego se vrati u svoju matičnu bazu, što može dovesti do gubitka vremena?“

O prethodnim pitanjima

Dopuštenost

19 Francuska vlada osporava dopuštenost zahtjeva za donošenje prethodne odluke, obrazlažući to time da se Uredba br. 261/2004, sukladno njezinu članku 3. stavku 1. točki (b), ne primjenjuje na spor iz glavnog postupka jer ekvatorsko pravo već predviđa model obeštećenja i pružanja pomoći zrakoplovnim putnicima kojima je odbijen ukrcaj, otkazan let ili im je let kasnio, a na koji je imala pravo i C. van der Lans.

20 Prema ustaljenoj praksi Suda, donošenje odluke o prethodnom pitanju koje je postavio nacionalni sud moguće je odbiti samo onda ako, među ostalim, očito proizlazi da odredbu prava Unije čije se tumačenje traži od Suda, nije moguće primijeniti (presuda Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, t. 19. i navedena sudska praksa).

21 U tom pogledu treba reći da je iz članka 3. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 261/2004 razvidno da se ta uredba primjenjuje na putnike koji putuju iz treće zemlje u državu članicu, pod uvjetom, prvo, da je zračni prijevoznik koji pruža uslugu dotičnog leta prijevoznik Europske unije i, drugo, da ti putnici ne ostvaruju pogodnosti ili naknadu štete i pomoć u toj trećoj zemlji.

22 Što se tiče prvog uvjeta, nesporno je da je KLM prijevoznik Unije.

23 Vezano uz drugi uvjet, treba reći da postoji razilaženje u različitim jezičnim verzijama članka 3. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 261/2004. Naime, pojedine verzije, među kojima one na češkom, njemačkom, engleskom, talijanskom i nizozemskom jeziku, koriste izraze „obdrželi“, „erhalten“, „received“, „ricevuto“, i „ontvangen“. One bi se tako mogle tumačiti na način da isključuju primjenu te uredbe samo onda ako su dotični putnici stvarno primili pogodnosti ili naknadu štete i pomoć u toj trećoj zemlji.

24 S druge strane, neke jezične verzije, među kojima su one na španjolskom („disfruten de“), francuskom („bénéficient“) i rumunjskom jeziku („beneficiat de“), sugeriraju pak da je primjena Uredbe br. 261/2004 odmah isključena ako dotični putnici ostvaruju pravo na pogodnosti ili naknadu štete i pomoć u toj trećoj zemlji, neovisno o činjenici jesu li ih doista i primili.

25 Potreba ujednačenog tumačenja odredbe prava Unije zahtijeva da se, u slučaju neslaganja između njezinih raznih jezičnih verzija, ta odredba tumači ovisno o kontekstu i svrsi propisa čiji je sastavni element (vidjeti u tom smislu presude DR i TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, t. 45. te Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, t. 40.).

26 S tim u vezi dovoljno je podsjetiti da je svrha Uredbe br. 261/2004, kao što to jasno proizlazi iz uvodnih izjava 1. i 2., osiguravanje visoke razine zaštite putnika (vidjeti presude IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, t. 69., i Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, t. 35.).

27 Pa premda članak 3. stavak 1. točka (b) Uredbe br. 261/2004, tumačen u svjetlu navedenog cilja, zasigurno ne traži da se dokazuje da je dotični putnik stvarno i primio pogodnosti ili naknadu štete i pomoć u toj trećoj zemlji, sama mogućnost njihova ostvarivanja ne može sama po sebi opravdati neprimjenu te uredbe na dotičnog putnika.

28 Naime, ne može se prihvatiti stajalište da bi se putniku mogla uskratiti zaštita koju pruža Uredba br. 261/2004 samo zato što se radi o slučaju kad je moguće ostvariti određeno obeštećenje u trećoj zemlji, bez utvrđivanja ispunjava li ono svrhu odštete zajamčene tom uredbom te jesu li uvjeti propisani za njegovo ostvarivanje, kao i različiti načini za njegovu provedbu, ekvivalentni onima predviđenima tom uredbom.

29 Međutim, iz spisa koji je dostavljen Sudu ne može se odrediti odgovara li svrha obeštećenja predviđenog pravom dotične treće zemlje svrsi odštete zajamčene Uredbom br. 261/2004, niti jesu li uvjeti propisani za ostvarivanje takvog obeštećenja, kao i različiti načini za njegovu provedbu, ekvivalentni onima predviđenim tom uredbom. Navedeno će morati provjeriti sud koji je uputio zahtjev za prethodnu odluku.

30 Slijedom navedenog, u konkretnom slučaju nije isključena mogućnost primjene odredbe čije je tumačenje zatraženo.

31 Zahtjev za donošenje prethodne odluke stoga valja smatrati dopuštenim.

Meritum

32 Prethodno valja podsjetiti da je prema ustaljenoj sudskoj praksi, u okviru postupka suradnje između nacionalnih sudova i Suda predviđenog člankom 267. UFEU-a, dužnost Suda da nacionalnom sudu pruži koristan odgovor koji će mu omogućiti rješavanje spora koji se pred njim vodi. S obzirom na navedeno, Sud u slučaju potrebe može preoblikovati pitanja koja su mu upućena (vidjeti među ostalim presudu Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, t. 25. i navedenu sudsku praksu).

33 Vodeći računa o navedenoj sudskoj praksi, svih deset pitanja koja je postavio sud koji uputio zahtjev treba shvatiti tako da on u bitnome želi znati treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da je tehnički problem, kao što je onaj iz glavnog postupka, do kojeg je došlo iznenada te se njegovim uzrokom ne može smatrati ni manjkavo održavanje niti je on uočen prilikom redovitog održavanja, obuhvaćen pojmom „izvanrednih okolnosti" u smislu te odredbe, i, u slučaju potvrdnog odgovora, koje razumne mjere zračni prijevoznik treba poduzeti da bi na njih odgovorio.

34 Glede navedenog, treba prije svega reći da stvarni zračni prijevoznik prema članku 5. stavku 3. Uredbe br. 261/2004 nije dužan platiti odštetu predviđenu člankom 7. ako može dokazati da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći čak ni da su bile poduzete sve razumne mjere.

35 Nadalje, valja podsjetiti na to da je Sud precizirao da članak 5 stavak 3., s obzirom na to da čini iznimku od načelnog prava putnika na odštetu, treba usko tumačiti (presuda Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 20.).

36 Konačno, kada je riječ konkretno o tehničkim problemima koji su se javili na zrakoplovu, iz prakse Suda proizlazi da se takvi problemi mogu ubrojiti u neočekivane nedostatke koji mogu utjecati na sigurnost leta i mogu činiti takve okolnosti. Međutim, treba reći da se okolnosti koje prate nastanak tih problema mogu okarakterizirati „izvanrednima" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 samo onda 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 naravi ili svojeg uzroka (vidjeti u tom smislu presudu Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 23.).

37 Budući da funkcioniranje zrakoplova neizbježno nosi sa sobom tehničke probleme, zračni prijevoznici se u obavljanju svoje djelatnosti redovno susreću s takvim problemima. U tom pogledu, tehnički problemi uočeni prilikom održavanja zrakoplova ili zbog toga što takvo održavanje nije bilo obavljeno, ne mogu kao takvi činiti „izvanredne okolnosti" iz članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 (vidjeti s tim u vezi presudu Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 24. i 25.).

38 Uzevši u obzir navedeno, treba reći da pojedini tehnički problemi mogu činiti izvanredne okolnosti. To će među ostalim biti tako u slučaju 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 sabotaže ili terorističkim aktom (vidjeti u tom smislu presudu Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 26.).

39 U konkretnom slučaju KLM je pojasnio, što pak mora provjeriti sud koji je uputio zahtjev, da se tehnički problem o kojem se raspravlja u glavnom postupku sastoji od kvara na motoru dotičnog zrakoplova, uzrokovanog materijalnim nedostacima pojedinih njegovih dijelova, kojima nije istekao prosječni vijek trajanja i za koje proizvođač nije dao nikakvu informaciju o mogućnosti da se pojave nedostaci kad dijelovi dosegnu određeni vijek trajanja.

40 U tom je pogledu prije svega razvidno, kao što to proizlazi iz prethodne točke ove presude, da taj tehnički problem obuhvaća samo jedan konkretan zrakoplov. Uostalom, u spisu kojim raspolaže Sud ništa ne ukazuje na to da su proizvođač zrakoplova koji čine flotu dotičnog zrakoplovnog prijevoznika ili nadležno tijelo uočili da ne samo taj konkretan zrakoplov već i drugi zrakoplovi iz te flote imaju skriveni proizvodni nedostatak koji utječe na sigurnost leta, a što je u svakom slučaju u ovlasti suda koji je podnio zahtjev da provjeri. Ako je tome tako, slučaj iz sudske prakse spomenut u točki 38. ove presude u predmetnom se primjeru ne bi mogao primijeniti.

41 Nadalje, treba kao prvo reći da je točno da kvar kao što je onaj iz glavnog postupka koji je uzrokovan preranim kvarenjem pojedinih dijelova zrakoplova predstavlja nepredvidiv događaj. Međutim, takav kvar pritom je bitno povezan s vrlo složenim sustavom funkcioniranja zrakoplova, uzevši u obzir činjenicu da se zrakoplovni prijevoznik njime koristi u uvjetima, posebno meteorološkim, koji su često teški ili čak ekstremni, pri čemu nijedan dio zrakoplova nije nepokvariv.

42 Stoga valja zaključiti da je u kontekstu djelatnosti zračnog prijevoznika takav nepredvidiv događaj dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoza jer se taj prijevoznik redovno susreće s takvom vrstom nepredvidivih tehničkih problema.

43 Kao drugo, prevencija takvog kvara ili popravak koji je njime prouzročen, uključujući i zamjenu prerano pokvarenog dijela, nisu izvan stvarne kontrole dotičnog zračnog prijevoznika jer upravo je on dužan osigurati održavanje i ispravno funkcioniranje zrakoplova koje koristi za svoje gospodarsko poslovanje.

44 Stoga tehnički problem poput onoga iz glavnog postupka ne može ulaziti u pojam „izvanredne okolnosti“ u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004.

45 Konačno, treba također reći da se, iako se zračni prijevoznik, ovisno o okolnostima, može pozvati na grešku proizvođača pojedinih pokvarenih dijelova, primarni cilj Uredbe br. 261/2004, odnosno osiguravanje visoke razine zaštite putnika, i usko tumačenje koje treba primjenjivati na članak 5. stavak 3. te uredbe, protive tome da zračni prijevoznik opravda svoje eventualno odbijanje da obešteti putnike koji su doživjeli ozbiljne neugodnosti pozivajući se u tom pogledu na postojanje „izvanrednih okolnosti“.

46 S tim u vezi treba podsjetiti da ispunjenje obveza na temelju Uredbe br. 261/2004 ne dovodi u pitanje pravo dotičnog prijevoznika da zahtijeva naknadu štete od bilo koje osobe koja je uzrokovala kašnjenje, uključujući i od trećih osoba, kako predviđa članak 13. te uredbe. Takvom naknadom štete stoga se može ublažiti odnosno eliminirati financijski teret koji snosi taj isti prijevoznik zbog svojih obveza (presuda Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 68. i navedena sudska praksa).

47 No ne može se samim time isključiti i mogućnost pozivanja na članak 13. Uredbe br. 261/2004 i njegove primjene u odnosu na odgovornog proizvođača kako bi se ublažio odnosno eliminirao financijski teret koji snosi zrakoplovni prijevoznik zbog svojih obveza koje proizlaze iz te uredbe.

48 Budući da tehnički problem, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, nije obuhvaćen pojmom „izvanrednih okolnosti“, nema potrebe izjašnjavati se o razumnim mjerama koje je zračni prijevoznik trebao poduzeti da bi na njih odgovorio, sukladno članku 5. stavku 3. Uredbe br. 261/2004.

49 Slijedom svih prethodnih razmatranja, na postavljena pitanja valja odgovoriti tako da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da tehnički problem, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, do kojeg je došlo iznenada te se njegovim uzrokom ne može smatrati ni manjkavo održavanje niti je on uočen prilikom redovitog održavanja, nije obuhvaćen pojmom „izvanrednih okolnosti“ u smislu te odredbe.

Troškovi

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

Slijedom navedenoga, Sud (deveto vijeće) odlučuje:

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 ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 treba tumačiti na način da tehnički problem, poput onoga o kojem je riječ u glavnom postupku, do kojeg je došlo iznenada te se njegovim uzrokom ne može smatrati ni manjkavo održavanje niti je on uočen prilikom redovitog održavanja, nije obuhvaćen pojmom „izvanrednih okolnosti“ u smislu te odredbe.

Potpisi