

PRESUDA SUDA (veliko vijeće)

26. veljača 2013. (\*)

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni promet – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članci 6. i 7. – Povezani let(ovi) – Kašnjenje u dolasku na konačno odredište – Kašnjenje od tri sata ili više – Pravo putnika na odštetu”

U predmetu C-11/11,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud, Njemačka), odlukom od 9. prosinca 2010., koju je Sud zaprimio 11. siječnja 2011., u postupku

**Air France SA**

protiv

**Heinz-Gerkea Folkerts,**

**Luz-Tereze Folkerts,**

SUD (veliko vijeće),

u sastavu: V. Skouris, predsjednik, K. Lenaerts, potpredsjednik, A. Tizzano, R. Silva de Lapuerta, M. Ilešič, J. Malenovský (izvjestitelj), M. Berger, E. Jarašiūnas, predsjednici vijeća, E. Juhász, A. Borg Barthet, U. Lõhmus, A. Prechal, C. G. Fernlund, J. L. da Cruz Vilaça, i C. Vajda, suci,

nezavisni odvjetnik: Y. Bot,

tajnik: M. Aleksejev, administrator,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 27. studenoga 2012.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za Air France SA, G. Toussaint, *Rechtsanwalt*,
- za njemačku vladu, J. Kemper, u svojstvu agenta,
- za francusku vladu, G. de Bergues i M. Perrot, u svojstvu agenata,

- za talijansku vladu, G. Palmieri, u svojstvu agenta, uz asistenciju C. Colelli, *avvocato dello Stato*,
- za poljsku vladu, M. Szpunar, u svojstvu agenta,
- za vladu Ujedinjene Kraljevine, S. Ossowski, u svojstvu agenta, uz asistenciju D. Bearda, *barrister*,
- za Europsku komisiju, K. Simonsson i K.- P. Wojcik, u svojstvu agenata,

odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnog odvjetnika, da u predmetu odluči bez mišljenja,

donosi sljedeću

### **Presudu**

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 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 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 upućen u okviru spora između društva Air France SA (u daljnjem tekstu: Air France), s jedne strane, i H.-G. Folkerts i L.-T. Folkerts, s druge strane, u vezi s nadoknadom štete koju L.-T. Folkerts tvrdi da je pretrpjela radi zakašnjelog dolaska na svoje konačno odredište, a imala je rezervaciju za let iz Bremena (Njemačka) za Asunción (Paragvaj) preko Pariza (Francuska) i São Paula (Brazil).

### **Pravni okvir**

#### *Međunarodno pravo*

- 3 Europska zajednica je 9. prosinca 1999. potpisala Konvenciju o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu (Montrealska konvencija) sklopljenu u Montrealu 28. svibnja 1999., te je ona u njezino ime odobrena Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. (SL L 194, str. 38.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 21., str. 5.).
- 4 Članci od 17. do 37. Montrealske konvencije čine njezino poglavlje III., koje je naslovljeno „Odgovornost prijevoznika i opseg naknade za štetu”.

5 Člankom 19. te konvencije, naslovljenim „Kašnjenje”, predviđa se sljedeće:

„Prijevoznik je odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem zračnog prijevoza putnika, prtljage ili tereta. Unatoč tomu, prijevoznik nije odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem ako dokaže da su on i njegovi službenici i agenti poduzeli sve mjere koje su se razumno mogle zatražiti da izbjegnu štetu ili ako [da] nije bilo moguće poduzeti takve mjere.”

6 Člankom 22. stavkom 1. Montrealske konvencije, odgovornost prijevoznika u slučaju štete uzrokovane kašnjenjem pri prijevozu osoba, ograničava se na 4150 posebnih prava vučenja (SDR) za svakog putnika.

#### *Pravo Unije*

7 Uvodne izjave od 1. do 4. i 15. 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.

[...]

(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, 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.”

8 Stavak 1. članak 1. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Predmet“, propisuje:

„1. Ovom se Uredbom utvrđuju, prema ovdje navedenima uvjetima, minimalna prava koja imaju putnici kada:

(a) im je uskraćen ukrcaj protiv njihove volje;

(b) im je let otkazan;

(c) njihov let kasni.”

9 Članak 2. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Definicije”, glasi:

„Za potrebe ove Uredbe:

[...]

(h) ‚konačno odredište’ znači destinacija na karti predstavljena na šalteru za registraciju putnika ili, u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta; zamjenski povezani letovi koji su dostupni neće uzimati u obzir izvorno planirano vrijeme dolaska;

[...]”

10 Članak 5. Uredbe br. 261/2004, 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

(b) imaju pravo na pomoć od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 9. stavkom 1. točkom (a) i člankom 9. stavkom 2., kao i, u slučaju preusmjeravanja kada je predviđeno vrijeme polaska novog leta najmanje jedan dan nakon vremena polaska koje je bilo planirano za otkazani let, na pomoć navedenu u članku 9. stavku 1. točki (b) i članku 9. stavku 1. točki (c); i

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

i. su obaviješteni o otkazivanju leta najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja; ili

ii. su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od dva tjedna do sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje koje im omogućuje da oputuju ne više od dva sata prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da stignu u mjesto odredišta [krajnje odredište] unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska [vremena dolaska predviđenog redom letenja]; ili

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 oputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu u mjesto odredišta unutar dva sata od planiranog vremena dolaska [vremena dolaska predviđenog redom letenja].

[...]

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].

[...]”

11 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.”

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

„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 ukrcanja 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 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; [za dva sata, u slučaju svih letova dužine do 1500 km;] 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; [za tri sata, u slučaju svih letova unutar Zajednice dužih od 1500 km kao i u pogledu svih ostalih letova dužine između 1500 km i 3500 km;] ili

(c) za 4 sata, u vezi sa svim letovima koji ne spadaju pod točke (a) ili (b), [za četiri sata, u slučaju svih letova koji ne spadaju pod točke (a) ili (b),]

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

[...]"

13 Članak 8. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Pravo na vraćanje prevoznine ili preusmjeravanje”, propisuje:

1. Upućivanjem na ovaj članak, putnicima se nudi izbor između:

(a) – nadoknade u roku od 7 dana, u skladu s člankom 7. stavkom 3., cjelokupnog iznosa vrijednosti karte po cijeni po kojoj je kupljena, za dio ili dijelove putovanja koji nisu realizirani i za dio, ili dijelove putovanja koji su već ostvareni, ako let više [ne] služi svrsi prvotnog plana putovanja putnika, zajedno sa, kada je to primjereno,

– povratnim letom u prvu točku polazišta, kada je to najranije moguće;

(b) preusmjeravanje, po sukladnim uvjetima prijevoza do njihovog konačnog odredišta prvom mogućom prilikom; ili

(c) preusmjeravanje po sukladnim uvjetima prijevoza, do njihovog konačnog odredišta kasnijeg dana kako je putniku prihvatljivo, ovisno o dostupnosti slobodnih mjesta.

[...]"

14 Članak 9. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Pravo na skrb”, glasi:

„1. Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na besplatne:

(a) obroke i osvježavajuće napitke u razumnom odnosu s vremenom čekanja;

(b) smještaj u hotelu u slučajevima

– kada je potrebno ostati jednu ili više noći, ili

– kada je potreban ostanak duži od onoga koji je putnik planirao;

(c) prijevoz između [od] zračne luke do mjesta smještaja (hotel i [ili] drugo).

2. Uz navedeno, putnici imaju pravo na dva besplatna telefonska poziva, telefaks poruke ili elektroničke poruke. [Osim navedenog, putnici imaju pravo na dva besplatna telefonska poziva ili dvije besplatne poruke teleksom, telefaksom ili elektroničkom poštom.]

3. U primjeni ovog članka, stvarni zračni prijevoznik posebno vodi računa o potrebama osoba sa smanjenom pokretljivošću i svim osobama u njihovoj pratnji, kao i o potrebama djece bez pratnje.”

15 Članak 13. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Pravo regresa”, propisuje:

„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 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 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 zračni prijevoznik ima ugovor, da potražuje nadoknadu ili odštetu od zračnog prijevoznika u skladu s relevantnim primjenljivim propisima.”

### **Glavni postupci i prethodna pitanja**

16 L.-T. Folkerts imala je rezervaciju za let iz Bremena za Asunción preko Pariza i São Paula.

- 17 U skladu s prvotnim planom, bilo je predviđeno da L.-T. Folkerts krene letom iz Bremena 16. svibnja 2006. u 6.30 i stigne u Asunción, koji je bio njezino krajnje odredište, istog dana u 23.30.
- 18 Let Air Francea iz Bremena u Pariz kasnio je u odlasku i zrakoplov je uzletio tek nešto prije 9.00, što je kašnjenje od približno dva i pol sata u odnosu na planirano vrijeme odlaska. L.-T. Folkerts, koja je pri odlasku iz Bremena već imala svoje ukrcajne karte za cjelokupno putovanje, stigla je u Pariz tek kada je Air Franceov zrakoplov koji je bio planiran kao povezani let do São Paula već otišao. Društvo Air France izdalo je gospođi L.-T. Folkerts novu rezervaciju za kasniji let do São Paula. Zbog svog zakašnjelog dolaska u São Paulo, L.-T. Folkerts je propustila prvotno planirani povezani let za Asunción. Radi toga je stigla u Asunción tek 17. svibnja 2006. u 10.30, to jest jedanaest sati nakon prvotno planiranog vremena dolaska.
- 19 U prvostupanjskom postupku i potom u žalbenom postupku, društvu Air France je bilo naloženo da gospođi L.-T. Folkerts isplati odštetu uključujući, posebno, iznos od 600 EUR u skladu s člankom 7. stavkom 1. točkom (c) Uredbe br. 261/2004.
- 20 Društvo Air France je potom podnijelo zahtjev za reviziju („*Revision*”) Bundesgerichtshofu (Savezni vrhovni sud).
- 21 Sud koji je uputio zahtjev smatra da ishod tog postupka ovisi o tome ima li L.-T. Folkerts pravo na odštetu od društva Air France na temelju članka 7. Uredbe br. 261/2004.
- 22 Sud koji je uputio zahtjev smatra da L.-T. Folkerts ima pravo na odštetu u iznosu od 600 EUR samo ako se sudska praksa Suda (presuda od 19. studenoga 2009., *Sturgeon i dr.*, spojeni predmeti C-402/07 i C-432/07, Zb., str. I-10923.) – prema kojoj putnici imaju pravo na odštetu temeljem članka 7. stavka 1. Uredbe br. 261/2004 i u slučajevima dugog kašnjenja – primjenjuje također na slučajeve u kojima se, iako nije bilo kašnjenja u odnosu na planirano vrijeme odlaska u smislu članka 6. stavka 1. navedene uredbe, na konačno odredište unatoč tome stiglo tri sata ili više nakon prvotno planiranog vremena dolaska.
- 23 Stoga po mišljenju suda koji je uputio zahtjev pitanje je li pravo na odštetu koju je zatražila L.-T. Folkerts utemeljeno ovisi o tome može li se članak 7. stavak 1. Uredbe br. 261/2004 primijeniti čak i u slučaju kada nema kašnjenja u smislu članka 6. stavka 1. navedene uredbe. Sud koji je uputio zahtjev smatra da, u smislu prava na odštetu u skladu s člankom 7. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004, iz obrazloženja presude u predmetu *Sturgeon i dr.* nije jasno, je li odlučujuća sama duljina kašnjenja pri dolasku na konačno odredište ili se za pravo na odštetu za takvo kašnjenje dodatno zahtijeva da budu ispunjeni uvjeti navedeni u članku 6. stavku 1. te uredbe, to jest, da je odlazak dotičnog leta već kasnio u odnosu na granice navedene u članku 6. stavku 1.
- 24 U tim je okolnostima sud koji je uputio zahtjev odlučio prekinuti postupak i Sudu postaviti sljedeća prethodna pitanja:



„1. Ima li putnik pravo na odštetu u skladu s člankom 7. Uredbe br. 261/2004 u slučaju klada je odlazak njegovog leta kasnio manje od graničnih vrijednosti navedenih u članku 6. stavku 1. navedene Uredbe, ali je dolazak na konačno odredište kasnio najmanje tri sata u odnosu na planirano vrijeme dolaska?

2. Ako bi na prvo pitanje valjalo odgovoriti niječno:

Treba li za potrebe utvrđivanja, je li u slučaju leta koji se sastoji od nekoliko faza postojalo kašnjenje u smislu članka 6. stavka 1. Uredbe br. 261/2004, uzeti u obzir pojedinačne faze ili udaljenost do konačnog odredišta?”

## **O prethodnim pitanjima**

### *Prvo pitanje*

- 25 Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 7. Uredbe 261/2004 tumačiti tako da se odštetu temeljem tog članka isplaćuje putniku koji putuje povezanim letovima i koji je u polasku kasnio manje od graničnih vrijednosti navedenih u članku 6. te uredbe, ali je na svoje konačno odredište stigao najmanje tri sata kasnije od planiranog vremena dolaska.
- 26 Na prvom mjestu, valja podsjetiti da je svrha Uredbe br. 261/2004, kako proizlazi iz njezinog članka 1. stavka 1., davanje minimalnih prava zrakoplovnim putnicima kada se nađu u tri različite vrste situacija, to jest, kada im se uskrati ukrcaj protivno njihovoj volji, kada su njihovi letovi otkazani i, konačno, kada njihovi letovi kasne.
- 27 Iz članka 2. Uredbe br. 261/2004, u kojem se navode definicije za potrebe te Uredbe, vidljivo je da, za razliku od uskraćenog ukrcaja i otkazivanja leta, kašnjenje leta kao takvo u tom članku nije definirano.
- 28 Osim toga, valja napomenuti da se u Uredbi br. 261/2004 razmatraju dvije različite vrste kašnjenja leta.
- 29 Prvo, u nekim kontekstima, poput kašnjenja predviđenog člankom 6. Uredbe br. 261/2004, ta se uredba odnosi samo na let koji kasni u odnosu na njegovo planirano vrijeme odlaska.
- 30 Drugo, u drugim kontekstima, Uredbom br. 261/2004 uređuje se situacija u kojoj je došlo do kašnjenja pri dolasku na konačno odredište. Tako člankom 5. stavkom 1. točkom (c) podtočkom iii. Uredbe br. 261/2004 zakonodavac Europske unije predviđa pravne posljedice temeljem činjenice da putnici čiji su letovi otkazani i kojima je zračni prijevoznik ponudio preusmjeravanje stižu na svoje konačno odredište određeno vrijeme nakon planiranog vremena dolaska otkazanog leta.
- 31 U vezi s tim valja napomenuti da je upućivanje na različite vrste kašnjenja u Uredbi br. 261/2004 u skladu s člankom 19. Montrealske konvencije, koja je sastavni dio pravnog

poretka Unije (vidjeti presude od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA, C-344/04, Zb., str. I-403., t. 36. i od 6. svibnja 2010., Walz, C-63/09, Zb., str. I-4239., t. 19. i 20.). Članak 19. Montrealske konvencije upućuje na pojam „kašnjenje u zračnom prijevozu putnika” ne određujući u kojoj se fazi takvog prijevoza dotično kašnjenje mora dogoditi.

- 32 Na drugom mjestu, valja napomenuti da je Sud već presudio da kada im letovi dugo kasne, to jest kada kasne tri sata ili više, putnici takvih letova imaju pravo na odštetu na temelju članka 7. Uredbe br. 261/2004, isto kao i putnici čiji su prvotni letovi otkazani i kojima zračni prijevoznik ne može ponuditi preusmjeravanje u skladu s uvjetima utvrđenim u članku 5. stavku 1. točki (c) podtočki iii. Uredbe br. 261/2004, s obzirom na to da su pretrpjeli nenadomjestiv gubitak vremena i, stoga, usporedivu neugodnost (vidjeti gore navedene presude Sturgeon i dr., t. 60. i 61. i od 23. listopada 2012., Nelson i dr., spojeni predmeti C-581/10 i C-629/10, Zb., t. 34. i 40.).
- 33 Kako do tih neugodnosti u vezi s letovima koji kasne dolazi pri dolasku na konačno odredište, Sud je utvrdio da se za potrebe odštete predviđene u članku 7. Uredbe br. 261/2004, kašnjenje mora ocijeniti u odnosu na planirano vrijeme dolaska na to odredište (vidjeti gore navedene presude Sturgeon i dr., t. 61. i Nelson i dr., t. 40.).
- 34 U članku 2. točki (h) Uredbe br. 261/2004 pojam „konačno odredište” definiran je kao odredište navedeno na karti predočenoj pri prijavi na let ili, u slučaju izravnih povezanih letova, odredište posljednjeg leta.
- 35 Iz navedenog proizlazi da je u slučaju izravnih povezanih letova, za potrebe fiksne odštete iz članka 7. Uredbe br. 261/2004, relevantno samo kašnjenje u odnosu na planirano vrijeme dolaska na konačno odredište, pri čemu se podrazumijeva da je konačno odredište, odredište posljednjeg leta kojim dotični putnik putuje.
- 36 Na trećem mjestu, člankom 6. Uredbe br. 261/2004 koji se odnosi na kašnjenje leta u odnosu na njegovo planirano vrijeme odlaska, ima za cilj, u skladu s uvjetima navedenim u tom članku, samo utvrditi uvjete na temelju kojih se stječe pravo na mjere pomoći i skrbi predviđene u člancima 8. i 9. navedene uredbe.
- 37 Iz navedenog proizlazi da fiksna odšteta na koju putnik ima pravo temeljem članka 7. Uredbe br. 261/2004 kada njegov let stigne na konačno odredište tri sata ili više nakon planiranog vremena dolaska, ne ovisi o ispunjavanju uvjeta utvrđenih u članku 6. te uredbe.
- 38 Stoga činjenica da let o kojem je riječ u glavnom postupku nije kasnio u odnosu na planirano vrijeme odlaska više od graničnih vrijednosti navedenih u članku 6. Uredbe br. 261/2004 ne može utjecati na obvezu zračnih prijevoznika da putnicima takvog leta plate odštetu, ako je let pri dolasku na konačno odredište kasnio tri sata ili više.
- 39 Suprotan bi pristup predstavljao neutemeljenu razliku u postupanju, budući da bi se njime prema putnicima letova koji stignu na svoje krajnje odredište tri sata ili više nakon planiranog vremena dolaska postupalo različito, ovisno o tome jesu li njihovi letovi

kasnili u odnosu na planirano vrijeme odlaska više od graničnih vrijednosti navedenih u članku 6. Uredbe br. 261/2004, iako je neugodnost povezana s nenadoknadivim gubitkom vremena jednaka.

- 40 Kao četvrto, na raspravi su izneseni određeni statistički podaci, posebno od strane Europske komisije, prvo, o znatnom broju povezanih letova u putničkom prijevozu u europskom zračnom prostoru i, drugo, o učestalosti kašnjenja od tri sata ili više pri dolasku na konačno odredište koja se događaju kod takvih letova, što se pripisuje vezama koje su dotični putnici propustili.
- 41 U vezi s tim točno je da obveza plaćanja odštete putnicima dotičnih letova u fiksnim iznosima utvrđenim u članku 7. Uredbe br. 261/2004 podrazumijeva određene financijske posljedice za zračne prijevoznike (vidjeti u tom smislu gore navedenu presudu Nelson i dr., t. 76.).
- 42 Međutim, valja naglasiti, prvo, da se te financijske posljedice ne mogu smatrati neproporcionalnima cilju osiguravanja visoke razine zaštite zrakoplovnih putnika (gore navedena presuda Nelson i dr., t. 76.) i, drugo, da se stvarni raspon tih posljedica može ublažiti s obzirom na tri niže navedena elementa.
- 43 Najprije valja napomenuti da zračni prijevoznici nisu obvezni platiti odštetu ako mogu dokazati da je otkazivanje ili dugo kašnjenje leta uzrokovano izvanrednim okolnostima koje nisu mogle biti spriječene, čak i da su bile poduzete sve razumne mjere, to jest okolnostima koje su izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika (presuda od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, Zb., str. I-11061., t. 34. i gore navedena presuda Nelson i dr., t. 79.).
- 44 Potom valja napomenuti da se ispunjavanjem obveza u skladu s Uredbom br. 261/2004 ne dovode u pitanje prava zračnih prijevoznika da, kako je predviđeno člankom 13. Uredbe br. 261/2004, traže odštetu od bilo koje osobe koja je uzrokovala kašnjenje, uključujući treće strane (gore navedena presuda Nelson i dr., t. 80.).
- 45 Osim toga, iznos odštete od 250, 400 i 600 EUR ovisno o udaljenosti dotičnog leta može se također umanjiti za 50 % u skladu s člankom 7. stavkom 2. točkom (c) Uredbe br. 261/2004 ako je kašnjenje – u slučaju leta koji nije obuhvaćen točkama (a) ili (b) članka 7. stavka 2. – kraće od četiri sata (gore navedene presude Sturgeon i dr., t. 63. i Nelson i dr., t. 78.).
- 46 Konačno i u svakom slučaju iz sudske prakse proizlazi da važnost cilja zaštite potrošača, koja dakle uključuje i zaštitu zrakoplovnih putnika, može opravdati čak i znatne negativne ekonomske posljedice za neke gospodarske subjekte (gore navedena presuda Nelson i dr., t. 81., i navedena sudska praksa).
- 47 Slijedom navedenog, na prvo prethodno pitanje valja odgovoriti da članak 7. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti tako da se odšteta na temelju tog članka isplaćuje putniku koji putuje izravnim povezanim letovima i koji je u polasku kasnio manje vremena od

graničnih vrijednosti navedenih u članku 6. te uredbe, ali je na svoje konačno odredište stigao najmanje tri sata kasnije od planiranog vremena dolaska, s obzirom na to da predmetna odšteta nije uvjetovana postojanjem kašnjenja u polasku pa prema tome ni ispunjavanjem uvjeta iz članka 6.

*Drugo pitanje*

- 48 S obzirom da je na prvo pitanje dan potvrđan odgovor, na drugo pitanje nije potrebno odgovoriti.

**Troškovi**

- 49 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 (veliko vijeće) odlučuje:

**Članak 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 treba tumačiti tako da se odšteta na temelju tog članka isplaćuje putniku koji putuje izravnim povezanim letovima i koji je pri polasku kasnio manje vremena od graničnih vrijednosti navedenih u članku 6. te uredbe, ali je na svoje konačno odredište stigao najmanje tri sata kasnije od planiranog vremena dolaska, s obzirom na to da predmetna odšteta nije uvjetovana postojanjem kašnjenja u polasku pa prema tome ni ispunjavanjem uvjeta iz članka 6.**

[Potpisi]

---

\* Jezik postupka: njemački