

PRESUDA SUDA (treće vijeće)

31. siječnja 2013. (*)

„Zračni promet – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Pojam ‚izvanredne okolnosti‘ – Obveza pružanja pomoći putnicima u slučaju otkazivanja leta zbog ‚izvanrednih okolnosti‘ – Erupcija vulkana zbog koje je zatvoren zračni prostor – Erupcija islandskog vulkana Eyjafjallajökull”

U predmetu C-12/11,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Dublin Metropolitan District Court (Irska) odlukom od 10. studenoga 2010., koju je Sud zaprimio 10. siječnja 2011., u postupku

Denise McDonagh

protiv

Ryanair Ltd,

SUD (treće vijeće),

u sastavu: K. Lenaerts, u svojstvu predsjednika trećeg vijeća, predsjednik, E. Juhász, G. Arestis, T. von Danwitz i D. Šváby (izvjestitelj), suci,

nezavisni odvjetnik: Y. Bot,

tajnik: R. Šereš, administratorica,

uzimajući u obzir pisani postupak i nakon rasprave održane 9. veljače 2012.,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za D. McDonagh, J. Hennessy, *solicitor*,
- za Ryanair Ltd, G. Berrisch, *Rechtsanwalt*, M. Hayden, *Senior Counsel*, i R. Aylward, *Barrister-at-Law*,
- za njemačku vladu, T. Henze i J. Kemper, u svojstvu agenata,
- za francusku vladu, G. de Bergues i M. Perrot, u svojstvu agenata,
- za poljsku vladu, M. Szpunar, u svojstvu agenta,

- za vladu Ujedinjene Kraljevine, S. Ossowski, u svojstvu agenta,
- za Europski parlament, L. G. Knudsen i A. Troupiotis, u svojstvu agenata,
- za Vijeće Europske unije, E. Karlsson i A. De Elera, u svojstvu agenata,
- za Europsku komisiju, K. Simonsson i N. Yerrell, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 22. ožujka 2012.,
donosi sljedeću

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje i ocjenu valjanosti članka 5. stavka 1. točke (b) i članka 9. 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 D. McDonagh i društva Ryanair Ltd (u daljnjem tekstu: Ryanair) u vezi s odbijanjem tog zračnog prijevoznika da D. McDonagh pruži skrb predviđenu člankom 5. stavkom 1. točkom (b) Uredbe br. 261/2004 nakon što je erupcija islandskog vulkana Eyjafjallajökull uzrokovala otkazivanje njezinog leta i, šire, zatvaranje dijela europskog zračnog prostora.

Pravni okvir

Međunarodno pravo

- 3 Europska zajednica je 9. prosinca 1999. potpisala Konvenciju o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu sklopljenu u Montrealu 28. svibnja 1999., (u daljnjem tekstu: Montrealska konvencija) 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 Posljednji stavak preambule Montrealske konvencije glasi:

„Vjerujući da je zajedničko djelovanje država, s ciljem daljnjeg usklađivanja i kodifikacije određenih pravila koja uređuju međunarodni zračni prijevoz kroz novu Konvenciju najprikladniji način postizanja pravedne uravnoteženosti interesa [...]”

5 Članak 29. navedene konvencije glasi:

„Za prijevoz putnika, prtljage i tereta, bilo kakav odštetni zahtjev, s bilo koje osnove, bilo prema ovoj Konvenciji ili prema ugovoru ili na temelju kršenja ugovora ili na neki drugi način, mogu se podnijeti samo pod uvjetima i takvim ograničenjima odgovornosti kako je određeno ovom Konvencijom ne utječući na pitanje tko su osobe koje imaju pravo na tužbu i koja im prava pripadaju. U bilo kojoj od navedenih aktivnosti, kaznene, preventivne ili bilo kakve druge štete koje se ne mogu nadoknaditi ne mogu se naplatiti.”

Pravo Unije

6 Uvodne izjave 1., 2., 14. 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.

[...]

(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 [koje ne bi bilo moguće izbjeći čak i da su bile poduzete razumne mjere]. 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, 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.”

7 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 otputuju 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 otputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu u mjesto odredišta [krajnje odredište] 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].

[...]”

8 Člankom 8. Uredbe br. 261/2004 određuje se način na koji zračni prijevoznik pruža pomoć putnicima što se tiče njihovog prava na povrat novca ili na preusmjeravanje.

9 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.]

[...]"

- 10 Člankom 12. stavkom 1. Uredbe br. 261/2004 pod naslovom „Dodatna odšteta“ predviđa se da se „ova Uredba primjenjuje ne dovodeći u pitanje prava putnika na dodatnu odštetu. Odšteta dodijeljena putniku ovom Uredbom može se odbiti od iznosa takve odštete.”
- 11 Članak 16. Uredbe br. 261/2004, naslovljen „Kršenja Uredbe”, glasi:

„1. Svaka pojedina država članica određuje tijelo odgovorno za provođenje ove Uredbe u vezi s letovima iz zračnih luka smještenih na njezinom državnom području i letova iz treće zemlje u te iste zračne luke. Tamo gdje se to zahtijeva, ovo tijelo poduzima potrebne mjere kako bi osiguralo poštovanje prava putnika. Države članice izvješćuju Komisiju o tijelu koje je određeno u skladu s ovim stavkom.

[...]

3. Sankcije koje je odredila država članica zbog kršenja ove Uredbe moraju biti učinkovite, proporcionalne i odvraćajuće.”

Glavni postupak i prethodna pitanja

- 12 Dana 11. veljače 2010. D. McDonagh je za 98 EUR rezervirala let prijevoznikom Ryanair iz Faraa (Portugal) u Dublin (Irska), koji je bio planiran za 17. travnja 2010. Vulkan Eyjafjallajökull koji se nalazi na Islandu počeo je erupirati 20. ožujka 2010. Erupcija je 14. travnja 2010. ušla u eksplozivnu fazu, izbacujući oblak vulkanskog pepela u nebo iznad Europe. Nadležna tijela za zračni promet zatvorila su 15. travnja 2010. zračni prostor iznad određenog broja država članica zbog rizika za zrakoplove.
- 13 Let kojim je trebala letjeti D. McDonagh otkazan je 17. travnja 2010., nakon zatvaranja irskog zračnog prostora. Letovi prijevoznika Ryanair između kontinentalne Europe i Irske ponovno su uspostavljeni 22. travnja 2010., a D. McDonagh se nije mogla vratiti u Dublin do 24. travnja 2010.
- 14 Tijekom razdoblja od 17. do 24. travnja 2010. Ryanair nije pružio skrb D. McDonagh u skladu s detaljnim pravilima utvrđenim u članku 9. Uredbe br. 261/2004.
- 15 D. McDonagh podnijela je tužbu protiv Ryanaira pred sudom koji je uputio zahtjev, zahtijevajući odštetu u iznosu od 1129,41 EUR, koji iznos odgovara troškovima koje je ona imala tijekom tog razdoblja za hranu, osvježavajuće napitke, smještaj i prijevoz.

- 16 Ryanair tvrdi da zatvaranje dijela europskog zračnog prostora nakon erupcije vulkana Eyjafjallajökull ne predstavlja „izvanredne okolnosti” u smislu Uredbe br. 261/2004, nego „izrazito izvanredne okolnosti” koje ga oslobađaju ne samo od obveze plaćanja odštete nego također i od obveza pružanja skrbi u skladu s člancima 5. i 9. te Uredbe.
- 17 S obzirom na dvojbu može li obveza pružanja skrbi podlijegati ograničenjima u okolnostima poput onih u glavnom postupku i s obzirom da Sud u tom predmetu još nije odlučio, Dublin Metropolitan District Court je odlučio prekinuti postupak i Sudu postaviti sljedeća prethodna pitanja:
- „1. Premašuju li okolnosti, poput zatvaranja europskog zračnog prostora zbog erupcije vulkana Eyjafjallajökull na Islandu koja je uzrokovala opsežan i produženi poremećaj zračnog prometa, „izvanredne okolnosti” u smislu Uredbe br. 261/2004?
 2. U slučaju potvrdnog odgovora na prvo pitanje, je li u takvim okolnostima obveza pružanja skrbi isključena na temelju članka 5. i 9. [Uredbe br. 261/2004]?
 3. U slučaju negativnog odgovora na drugo pitanje, jesu li članci 5. i 9. [Uredbe br. 261/2004] nevaljani utoliko što krše načela proporcionalnosti i nediskriminacije, načelo ‚pravedne uravnoteženosti interesa’ sadržano u Montrealskoj konvenciji, i članke 16. i 17. Povelje Europske unije o temeljnim pravima [‚Povelja’]?
 4. Treba li obvezu iz članka 5. i 9. [Uredbe br. 261/2004] tumačiti tako da se podrazumijeva da sadržava ograničenje, poput vremenskog i/ili novčanog ograničenja, pri pružanju skrbi u slučajevima kada je otkazivanje leta uzrokovano ‚izvanrednim okolnostima’?
 5. U slučaju negativnog odgovora na četvrto pitanje, jesu li članci 5. i 9. [Uredbe br. 261/2004] nevaljani utoliko što krše načela proporcionalnosti i nediskriminacije, načelo ‚pravedne uravnoteženosti interesa’ sadržano u Montrealskoj konvenciji, i članke 16. i 17. [Povelje]?”

O prethodnim pitanjima

Dopuštenost

- 18 Vijeće Europske unije u biti ističe da su navedena pitanja nedopuštena zbog toga što nisu relevantna za glavni postupak, budući da se u slučaju otkazivanja leta i bez obzira na uzrok tog otkazivanja, putnici u zračnom prometu ne mogu pred nacionalnim sudom pozvati na to da zračni prijevoznik nije ispunio svoju obvezu pružanja skrbi utvrđenu u članku 5. stavku 1. točki (b) i u članku 9. Uredbe br. 261/2004, kako bi od toga zračnog prijevoznika dobili odštetu.
- 19 U tom pogledu valja podsjetiti da na temelju članka 5. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 261/2004, u slučaju otkazivanja leta, zračni prijevoznik treba pod uvjetima utvrđenim u

toj točki dotičnim putnicima ponuditi skrb u smislu pokrića troškova obroka, smještaja i komunikacije, kako je propisano člankom 9. te uredbe.

- 20 Sud je već imao priliku objasniti da, kada zračni prijevoznik ne ispuni svoje obveze iz članka 9. Uredbe br. 261/2004, putnik u zračnom prometu ima pravo zahtijevati odštetu na temelju elemenata navedenih u tim odredbama (vidjeti u tom smislu presudu od 13. listopada 2011., Sousa Rodríguez i dr., C-83/10, Zb., str. I-9469., t. 44.) te da se takav zahtjev ne može tumačiti kao traženje odštete na individualnoj osnovi za štetu koja je nastala radi otkazivanja predmetnog leta pod uvjetima utvrđenima, između ostalog, u članku 22. Montrealske konvencije (vidjeti u tom smislu gore navedenu presudu Sousa Rodríguez i dr., t. 38.).
- 21 Zahtjevom poput onog o kojem je riječ u glavnom postupku želi se postići da zračni prijevoznik u jednakoj mjeri ispunjava svoju obvezu pružanja skrbi temeljem članka 5. stavka 1. točke (b) i članka 9. Uredbe br. 261/2004, a valja podsjetiti da je to obveza koja ima učinak u ranijoj fazi nego mehanizam utvrđen Montrealskom konvencijom (vidjeti presudu od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, Zb., str. I-11061., t. 32. i presudu od 23. listopada 2012., Nelson i dr., spojeni predmeti C-581/10 i C-629/10, t. 57.).
- 22 Činjenica, koju je u vezi s tim napomenulo Vijeće, da svaka država članica određuje tijelo odgovorno za provođenje Uredbe br. 261/2004 koje, prema potrebi, poduzima potrebne mjere kako bi osiguralo poštovanje prava putnika i kojem svaki putnik može, u skladu s člankom 16. te Uredbe, uložiti prigovor u vezi s navodnim kršenjem iste uredbe, ne može utjecati na pravo putnika na takvu nadoknadu.
- 23 Članak 16. ne može se tumačiti tako da se samo nacionalnim tijelima odgovornim za provođenje Uredbe br. 261/2004 dopušta sankcioniranje zračnih prijevoznika za neispunjavanje njihove obveze pružanja skrbi utvrđene u članku 5. stavku 1. točki (b) i članku 9. te Uredbe.
- 24 Stoga valja utvrditi da se putnik u zračnom prometu može pred nacionalnim sudom pozvati na to da zračni prijevoznik nije ispunio svoju obvezu pružanja skrbi utvrđenu u članku 5. stavku 1. točki (b) i u članku 9. Uredbe br. 261/2004 kako bi od toga zračnog prijevoznika dobio odštetu za troškove koje je on trebao snositi u skladu s tim odredbama.
- 25 Slijedom toga, kako su pitanja relevantna za ishod spora, zahtjev za prethodnu odluku je dopušten.

Meritum

Prvo pitanje

- 26 Svojim prvim pitanjem, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. Uredbe 261/2004 tumačiti tako da okolnosti, kao što je zatvaranje dijela europskog zračnog

prostora zbog erupcije vulkana Eyjafjallajökull, predstavljaju „izvanredne okolnosti“ u smislu te uredbe koje ne oslobađaju zračne prijevoznike od njihove obveze pružanja skrbi utvrđene u članku 5. stavku 1. točki (b) i članku 9. navedene uredbe ili, suprotno tome, i zbog njihovih posebnih razmjera, premašuju opseg tog pojma, oslobađajući time zračne prijevoznike od te obveze.

- 27 Najprije treba napomenuti da pojam „izvanredne okolnosti“ nije definiran u članku 2. Uredbe br. 261/2004 ni u drugim odredbama te uredbe, iako se iz uvodnih izjava 14. i 15. te uredbe može izvesti netaksativan popis tih okolnosti.
- 28 Ustaljena je sudska praksa da se značenje i opseg pojmova za koje ne postoji definicija u pravu Europske unije moraju odrediti uvažavajući njihovo uobičajeno značenje u svakodnevnom govoru, uzimajući također u obzir kontekst u kojem se pojavljuju i svrhu pravila čiji su oni dio (gore navedena presuda Wallentin-Hermann, t. 17.).
- 29 U svakodnevnom govoru, riječi „izvanredne okolnosti“ odnose se doslovce na okolnosti koje su „izvan uobičajenog“. U kontekstu zračnog prijevoza, one se odnose na događaj koji nije svojstven redovnom obavljanju djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika te je izvan njegove stvarne kontrole zbog svoje naravi ili svojeg podrijetla (gore navedena presuda Wallentin-Hermann, t. 23.). Drugim riječima, kako je napomenuo nezavisni odvjetnik u t. 34. svojeg mišljenja, one se odnose na sve okolnosti koje su izvan kontrole zračnog prijevoznika, bez obzira na to kakva je narav ili ozbiljnost tih okolnosti.
- 30 Uredba br. 261/2004 ne sadržava ništa na temelju čega bi se moglo zaključiti da se njome priznaje posebna kategorija „posebno izvanrednih“ događaja koji su izvan opsega „izvanrednih okolnosti“ iz članka 5. stavka 3. navedene Uredbe, zbog kojih bi zračni prijevoznik bio oslobođen svih svojih obveza, uključujući i one iz članka 9. te uredbe.
- 31 Nadalje, što se tiče konteksta i ciljeva članka 5. Uredbe br. 261/2004 kojim se propisuju obveze zračnog prijevoznika u slučaju otkazivanja leta, valja napomenuti da se člankom 5. stavkom 3., kada se pojave izvanredne okolnosti, zračni prijevoznik oslobađa samo obveze plaćanja odštete na temelju članka 7. te uredbe. Stoga je zakonodavac Europske unije smatrao da je obveza pružanja skrbi zračnog prijevoznika na temelju članka 9. potrebna, bez obzira na događaj zbog kojeg je došlo do otkazivanja leta. Drugo, iz uvodnih izjava 1. i 2. Uredbe br. 261/2004 jasno proizlazi da je cilj ove Uredbe osiguravanje visoke razine zaštite putnika te da se njome vodi računa o zahtjevima u pogledu zaštite potrošača općenito budući da otkazivanje leta putnicima uzrokuje velike neugodnosti (gore navedene presude Wallentin-Hermann, t. 18. i Nelson i dr., t. 72.).
- 32 Kada bi okolnosti poput onih u glavnom postupku prelazile opseg „izvanrednih okolnosti“ u smislu Uredbe br. 261/2004, posebno radi njihovog podrijetla i opsega, takvo bi tumačenje bilo protivno ne samo značenju tog pojma u svakodnevnom govoru, nego također i ciljevima te uredbe.
- 33 Takvo bi tumačenje u stvari značilo da se od zračnih prijevoznika zahtijeva pružanje skrbi u skladu s člankom 9. Uredbe br. 261/2004 putnicima u zračnom prometu koji se

zbog otkazivanja leta nađu u situaciji koja uzrokuje ograničenu neugodnost, dok bi se takva skrb uskratila putnicima, poput tužitelja u glavnom postupku, koji se nađu u posebno ranjivom stanju jer su prisiljeni ostati u zračnoj luci nekoliko dana.

34 Slijedom navedenog, na prvo pitanje valja odgovoriti da članak 5. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti tako da znači da okolnosti poput zatvaranja dijela europskog zračnog prostora zbog erupcije vulkana Eyjafjallajökull jesu „izvanredne okolnosti“ u smislu te uredbe, koje ne oslobađaju zračne prijevoznike od njihove obveze pružanja skrbi utvrđene u članku 5. stavku 1. točki (b) i članku 9. te uredbe.

35 Iz odgovora na prvo pitanje proizlazi da nije potrebno odgovoriti na drugo i treće pitanje.

Četvrto i peto pitanje

36 Svojim četvrtim i petim pitanjem, koje treba ispitati zajedno, sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 1. točka (b) i članak 9. Uredbe 261/2004 tumačiti tako da je u slučaju otkazivanja leta zbog „izvanrednih okolnosti“ poput onih u glavnom postupku, obveza pružanja skrbi putnicima utvrđena u tim odredbama ograničena u vremenskom ili novčanom smislu, i ako nije, jesu li te odredbe tumačene na taj način nevaljane s obzirom na načela proporcionalnosti i nediskriminacije, načelo „pravedne uravnoteženosti interesa“ sadržano u Montrealskoj konvenciji ili članke 16. i 17. Povelje.

37 Valja napomenuti da je u slučaju otkazivanja leta zbog „izvanrednih okolnosti“ zakonodavac Unije namjeravao urediti obveze zračnih prijevoznika predviđene u članku 5. stavku 1. Uredbe br. 261/2004.

38 U skladu s uvodnom izjavom 15. i člankom 5. stavkom 3. Uredbe br. 261/2004, odstupajući od odredaba članka 5. stavka 1., zračni prijevoznik se izuzima od obveze plaćanja odštete putnicima u skladu s člankom 7. te uredbe ako može dokazati da je otkazivanje 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 (gore navedena presuda Nelson i dr., t. 39.).

39 U vezi s tim Sud je istaknuo da se u takvim okolnostima zračni prijevoznik oslobađa samo obveze plaćanja odštete u skladu s člankom 7. Uredbe br. 261/2004 te da, stoga, ostaje njegova obveza pružanja skrbi u skladu s člankom 9. te uredbe (vidjeti u tom smislu presudu od 12. svibnja 2011., Eglītis i Ratnieks, C-294/10, Zb., str. I-3983., t. 23. i 24.).

40 Nadalje, iz teksta Uredbe br. 261/2004 ne vidi se nikakvo ograničenje, bilo vremensko ili novčano, u vezi s obvezom pružanja skrbi putnicima u izvanrednim okolnostima poput onih o kojima je riječ u glavnom postupku.

41 Iz članka 9. Uredbe br. 261/2004 proizlazi da su obveze pružanja skrbi putnicima čiji je let otkazan u cijelosti na zračnom prijevozniku, za cjelokupno razdoblje tijekom kojeg dotični putnici moraju čekati na preusmjeravanje. U tom smislu iz članka 9. stavka 1.

točke (b) proizlazi da zračni prijevoznik mora ponuditi besplatni hotelski smještaj tijekom razdoblja u kojem je to „potrebno”.

- 42 Osim toga, svako tumačenje kojim se žele priznati ograničenja, vremenska ili novčana, u vezi s obvezom zračnog prijevoznika da pruži skrb putnicima čiji je let otkazan, ugrozilo bi ciljeve Uredbe br. 261/2004 na koje je ukazano u točki 31. ove presude, budući da bi izvan usvojenih ograničenja, putnicima bila uskraćena sva skrb te bi tako bili prepušteni sami sebi. Kao što je nezavisni odvjetnik napomenuo u točki 52. svojeg mišljenja, pružanje skrbi takvim putnicima izuzetno je važno u slučaju izvanrednih okolnosti koje traju tijekom duljeg razdoblja i upravo je u situaciji kada je vrijeme čekanja uzrokovano otkazivanjem leta posebno dugo, potrebno osigurati da putnik u zračnom prometu čiji je let otkazan može tijekom cijelog tog razdoblja čekanja imati pristup osnovnim robama i uslugama.
- 43 Stoga se, suprotno onome što tvrdi Ryanair, iz Uredbe br. 261/2004 ne može zaključiti da u okolnostima poput onih o kojima je riječ u glavnom postupku obveza pružanja skrbi putnicima iz članaka 5. i 9. te uredbe mora podlijegati vremenskom ili novčanom ograničenju.
- 44 Međutim, potrebno je osigurati da tumačenje u prethodnoj točki ne bude u suprotnosti s načelima proporcionalnosti, „pravedne uravnoteženosti interesa“ iz Montrealske konvencije i nediskriminacije, ili s člancima 16. i 17. Povelje. Prema općem načelu tumačenja, akt Unije mora se tumačiti u najvećoj mogućoj mjeri tako da se ne dovede u pitanje njegova valjanost kao i u skladu s primarnim pravom kao cjelinom (presuda od 16. rujna 2010., Chatzi, C-149/10, Zb., str. I-8489., t. 43.).
- 45 Što se tiče načela proporcionalnosti, prvo valja napomenuti da je Sud već imao priliku utvrditi, u presudi od 10. siječnja 2006., IATA i ELFAA, C-344/04, Zb., str. I-403., t. od 78. do 92., da članci od 5. do 7. Uredbe br. 261/2004 nisu nevaljani u smislu kršenja načela proporcionalnosti.
- 46 Ne postoji ništa, čak ni na temelju nepostojanja vremenskog ili novčanog ograničenja u pogledu obveze pružanja skrbi u okolnostima poput onih o kojima je riječ u glavnom postupku, na temelju čega bi se dovela u pitanje utvrđenje valjanost u toj presudi Suda.
- 47 Činjenica da obveza pružanja pomoći određena u članku 9. Uredbe br. 261/2004 uključuje, kako tvrdi Ryanair, nedvojbene financijske posljedice za zračne prijevoznike nije takve prirode da uzrokuje poništenje ove ocjene budući da se te posljedice ne mogu smatrati neproporcionalnim u odnosu na cilj osiguravanja visoke razine zaštite za putnike.
- 48 Važnost cilja zaštite potrošača, koja uključuje i zaštitu putnika u zračnom prometu, može opravdati čak i znatne negativne ekonomske posljedice za neke gospodarske subjekte (gore navedena presuda Nelson i dr., t. 81. i navedena sudska praksa).
- 49 Osim toga, kako je nezavisni odvjetnik naveo u točkama 58. do 60. svojeg mišljenja, zračni prijevoznici bi kaoiskusni operatori morali predvidjeti troškove povezane s

- ispunjavanjem, prema potrebi, svoje obveze pružanja skrbi, te bi štoviše, troškove koji nastaju kao posljedica te obveze mogli prenijeti na cijene zrakoplovnih karata.
- 50 Iz toga proizlazi da članak 5. stavak 1. točka (b) i članak 9. Uredbe br. 261/2004 nisu u suprotnosti s načelom proporcionalnosti.
- 51 Ipak, putnik u zračnom prometu može, putem odštete zbog toga što zračni prijevoznik nije ispunio svoju obvezu pružanja skrbi iz članka 5. stavka 1. točke (b) i članka 9. Uredbe br. 261/2004, dobiti samo nadoknadu iznosa za koje se s obzirom na specifične okolnosti svakog slučaja dokaže da su potrebni, primjereni i razumni u smislu nadoknade propusta zračnog prijevoznika u pružanju skrbi tom putniku, što je na nacionalnom sudu da utvrdi.
- 52 Drugo, što se tiče načela „pravedne uravnoteženosti interesa“ iz posljednje točke preambule Montrealske konvencije, dovoljno je napomenuti da se standardizirane i trenutačne mjere popravljivanja štete utvrđene u Uredbi br. 261/2004, koje uključuju obvezu pružanja skrbi putnicima čiji su letovi bili otkazani, ne ubrajaju u one mjere čija se uspostava regulira Montrealskom konvencijom (vidjeti u tom smislu gore navedenu presudu Wallentin-Hermann, t. 32. i navedenu sudsku praksu).
- 53 Stoga nema potrebe za ocjenom valjanosti gore navedenih odredaba u odnosu na načelo „pravedne uravnoteženosti interesa“ iz te konvencije.
- 54 Treće, što se tiče općeg načela nediskriminacije ili jednakog postupanja, Ryanair tvrdi da obveza pružanja skrbi utvrđena u članku 5. stavku 1. točki (b) i članku 9. Uredbe br. 261/2004 u situaciji poput one o kojoj je riječ u glavnom postupku nameće zračnim prijevoznicima obveze kojima, u okolnostima sličnim onima o kojima je riječ u glavnom postupku, ne podliježu druge vrste prijevoza uređene Uredbom (EZ) br. 1371/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (SL L 315, str. 14.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 10., str. 143.), Uredbom (EU) br. 1177/2010 Europskog parlamenta i Vijeća od 24. studenoga 2010. o pravima putnika kada putuju morem ili unutarnjim plovnim putovima i o izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL L 334, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 13., str. 142.) i Uredbom (EU) br. 181/2011 Europskog parlamenta i Vijeća od 16. veljače 2011. o pravima putnika u autobusnom prijevozu i izmjeni Uredbe (EZ) br. 2006/2004 (SL L 55, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 12., str. 237.), iako su putnici koji se nađu u opsežnom i dugotrajnom prekidu prijevoza u identičnoj situaciji bez obzira na njihov način prijevoza.
- 55 U tom smislu valja napomenuti da je Sud već ocijenio u gore navedenoj presudi IATA i ELFAA, t. od 93. do 99., da članci od 5. do 7. Uredbe br. 261/2004 ne krše načelo jednakog postupanja.
- 56 Položaj poduzetnika koji posluju u svakomu od tih različitih sektora prijevoza nije usporediv, budući da različite vrste prijevoza, uzimajući u obzir osobito načine na koje se

odvijaju, uvjete njihove dostupnosti i razmještaja njihovih mreža, nisu međusobno zamjenjive u pogledu uvjeta njihova korištenja (gore navedena presuda IATA i ELFAA, t. 96.).

- 57 U tim je okolnostima zakonodavac Unije mogao uspostaviti pravila koja predviđaju različitu razinu zaštite potrošača ovisno o predmetnom sektoru prijevoza.
- 58 **Iz toga proizlazi da članak 5. stavak 1. točka (b) i članak 9. Uredbe br. 261/2004 ne krše načelo nediskriminacije.**
- 59 **Četvrto, što se tiče članaka 16. i 17. Povelje, kojima se jamči sloboda poduzetništva odnosno pravo vlasništva, Ryanair tvrdi da obveza pružanja skrbi putnicima nametnuta zračnim prijevoznicima u okolnostima poput onih o kojima je riječ u glavnom postupku, ima učinak uskraćivanja zračnim prijevoznicima dijela plodova njihovog rada i njihovih ulaganja.**
- 60 U vezi s tim valja napomenuti, prvo, da sloboda poduzetništva i pravo vlasništva nisu apsolutni prerogativi, nego se moraju razmatrati s obzirom na njihovu funkciju u društvu (vidjeti u tom smislu presudu od 6. rujna 2012., Deutsches Weintor, C-544/10, t. 54. i navedenu sudsku praksu).
- 61 Naime, članak 52. stavak 1. Povelje priznaje ograničenja pri ostvarivanju tih prava samo ako su ograničenja predviđena zakonom, poštuju bit tih prava te ako su - u skladu s načelom proporcionalnosti - potrebna i ako doista odgovaraju ciljevima od općeg interesa koje priznaje Unija ili potrebi zaštite prava i sloboda drugih osoba.
- 62 Konačno, kada je u sukobu nekoliko prava koje štiti pravni poredak Unije, takva se procjena mora izvesti u skladu s potrebom usklađivanja zahtjeva zaštite tih različitih prava, postizujući pravednu ravnotežu među njima (vidjeti u tom smislu presudu od 29. siječnja 2008., Promusicae, C-275/06, Zb., str. I-271., t. 65. i 66., i gore navedenu presudu Deutsches Weintor, t. 47.).
- 63 U ovom predmetu sud koji je uputio zahtjev spominje članke 16. i 17. Povelje. Međutim, treba također uzeti u obzir njezin članak 38. kojim se, kao i člankom 169. UFEU-a, želi u politikama Europske unije osigurati visoka razina zaštite za potrošače, uključujući putnike u zračnom prometu. Kako je navedeno u točki 31. ove presude, zaštita tih putnika je među glavnim ciljevima Uredbe br. 261/2004.
- 64 Iz točaka 45. do 49. ove presude koje se odnose na načelo proporcionalnosti proizlazi da treba smatrati da su članak 5. stavak 1. točka (b) i članak 9. Uredbe br. 261/2004, kako se tumače u točki 43. ove presude, u skladu sa zahtjevom usklađivanja različitih uključenih osnovnih prava i postizanja pravedne ravnoteže između njih.
- 65 Stoga ove odredbe ne krše članke 16. i 17. Povelje.

66 Prema tome, na četvrto i peto pitanje valja odgovoriti da članak 5. stavak 1. točka (b) i članak 9. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti tako da se u slučaju otkazivanja leta radi „izvanrednih okolnosti“ u trajanju poput onog u glavnom postupku, obveza pružanja skrbi putnicima utvrđena u tim odredbama mora ispuniti, bez utjecaja na valjanost tih odredaba.

Međutim, putnik u zračnom prometu može, putem odštete zbog toga što zračni prijevoznik nije ispunio svoju obvezu pružanja skrbi iz članka 5. stavka 1. točke (b) i članka 9. Uredbe br. 261/2004, dobiti samo nadoknadu iznosa za koje se s obzirom na specifične okolnosti svakog slučaja dokaže da su potrebni, primjereni i razumni u smislu nadoknade propusta zračnog prijevoznika u pružanju skrbi tim putnicima, što je na nacionalnom sudu da utvrdi.

Troškovi

67 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 (treće vijeće) odlučuje:

1. **Članak 5. 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 znači da okolnosti, kao što je zatvaranje dijela europskog zračnog prostora radi erupcije vulkana Eyjafjallajökull, predstavljaju „izvanredne okolnosti“ u smislu te Uredbe koje ne oslobađaju zračne prijevoznike od njihove obveze pružanja skrbi utvrđene u članku 5. stavku 1. točki (b) i članku 9. navedene uredbe.**
2. **Članak 5. stavak 1. točka (b) i članak 9. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti tako da znače da se u slučaju otkazivanja leta zbog „izvanrednih okolnosti“ u trajanju poput onog u glavnom postupku obveza pružanja skrbi putnicima utvrđena u tim odredbama mora ispuniti, bez utjecaja na valjanost tih odredaba.**

Međutim, zrakoplovni putnik može, putem odštete radi toga što zračni prijevoznik nije ispunio svoju obvezu pružanja skrbi iz članka 5. stavka 1. točke (b) i članka 9. Uredbe br. 261/2004, dobiti samo nadoknadu iznosa za koje se s obzirom na specifične okolnosti svakog slučaja dokaže da su potrebni, primjereni i razumni u smislu nadoknade propusta zračnog prijevoznika u pružanju skrbi tim putnicima, što je na nacionalnom sudu da utvrdi.

[Potpisi]

* Jezik postupka: engleski

RADNI PRIJEVOD