



REPUBLIKA HRVATSKA
OPĆINSKI SUD U SESVETAMA
Sesvete, Industrijska cesta 15

Poslovni broj: Pn-160/2025-14

U I M E R E P U B L I K E H R V A T S K E

P R E S U D A

Općinski sud u Sesvetama, po sucu toga suda Lovri Tomičiću, u pravnoj stvari 1. tužiteljice Maje Baretić, OIB 89478812897, iz Zagreba, Ulica Frana Folnegovića 1A i 2. tužitelja Frana Baretića, OIB 40393359144, iz Zagreba, Ulica Frana Folnegovića 1A, oboje zastupani po punomoćnici Nadi Milić, odvjetnici iz Zagreba, Praška ulica br. 6/II, protiv tuženika CROATIA AIRLINES hrvatska zrakoplovna tvrtka d.d., OIB 24640993045, Buzin, Bani 75 B, radi isplate, nakon glavne i javne rasprave zaključene 17. rujna 2026., u prisutnosti zamjenika punomoćnika tužitelja odvjetnika Karla Šimca i punomoćnice po zaposlenju tuženika Marije Radenić, s danom objave 27. listopada 2026.

p r e s u d i o j e

I. Nalaže se tuženiku CROATIA AIRLINES hrvatska zrakoplovna tvrtka d.d., OIB 24640993045, Buzin, Bani 75 B, isplatiti 1. tužiteljici Maji Baretić, OIB 89478812897, iz Zagreba, Ulica Frana Folnegovića 1A, iznos od 893,96 EUR, zajedno sa zateznim kamatama po stopi propisanoj u čl. 29 st. 2 ZOO-a, koja na taj iznos teče od 27. studenog 2024. do isplate po stopi koja se određuje, za svako polugodište, uvećanjem referentne stope za tri postotna poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi na dan 1. siječnja, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi na dan 1. srpnja te godine, sve u roku od 15 dana.

II. Nalaže se tuženiku CROATIA AIRLINES hrvatska zrakoplovna tvrtka d.d., OIB 24640993045, Buzin, Bani 75 B, isplatiti 2. tužitelju Franu Baretiću, OIB 40393359144, iz Zagreba, Ulica Frana Folnegovića 1A, iznos od 400,00 EUR, zajedno sa zateznim kamatama po stopi propisanoj u čl. 29 st. 2 ZOO-a, koja na taj iznos teče od 27. studenog 2024. do isplate po stopi koja se određuje, za svako polugodište, uvećanjem referentne stope za tri postotna poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi na dan 1. siječnja, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi na dan 1. srpnja te godine, sve u roku od 15 dana.

III. Nalaže se tuženiku u roku od 15 (petnaest) dana naknaditi 1. tužiteljici i 2. tužitelju troškove parničnog postupka u iznosu od 1.000,00 EUR sa zateznom

kamatom od 27. listopada 2026. do isplate po stopi određenoj za svako polugodište, uvećanjem referentne stope za tri postotna poena, pri čemu se za prvo polugodište primjenjuje referentna stopa koja je na snazi na dan 1. siječnja, a za drugo polugodište referentna stopa koja je na snazi na dan 1. srpnja te godine, dok je referentna stopa kamatna stopa koju je Europska središnja banka primijenila na svoje posljednje glavne operacije refinanciranja ili granična kamatna stopa proizašla iz natječajnih postupaka za varijabilnu stopu za posljednje glavne operacije refinanciranja Europske središnje banke.

Obrazloženje

1. Dana 21. ožujka 2025. 1. tužiteljica je podnijela tužbu u kojoj u bitnome navodi kako je kupila avionske karte preko agencije/aplikacije Kiwi, za relaciju ZAG (Zagreb)-VIE (Beč), VIE-BCN (Barcelona) i BCN-SCQ (Santiago de Compostela), kao unique itinerary te joj je za ovo putovanje izdana jedinstvena karta pod brojem narudžbe 566 827 162 i naplaćena jedinstvena cijena. Temeljem gore navedene karte Tužiteljica je imala zakazan let oznake OU440, za dan 26. studenoga 2024. (Dalje u tekstu: „Predmetni let“), kojim letom je upravljao tuženik, s planiranim polaskom iz Zračne luke Zagreb (Dalje u tekstu: ZAG) predviđenim u 08:15 i planiranim dolaskom u Zračnu luku Beč (Dalje u tekstu: VIE) predviđenim u 09:10. Nadalje, temeljem iste karte tužiteljica je imala zakazan povezani let oznake W4 2937, istog dana, s planiranim polaskom iz VIE predviđenim u 10:15 i planiranim dolaskom u Zračnu luku Barcelona (Dalje u tekstu: BCN) predviđenim u 12:45. Konačno, temeljem iste karte tužiteljica je imala zakazan još jedan povezani let oznake VY 1676, istog dana, s planiranim polaskom iz BCN predviđenim u 16:30 i planiranim dolaskom u Zračnu luku Santiago de Compostela (Dalje u tekstu: SCQ) predviđenim u 18:20. Međutim, predmetni let je kasnio u polasku iz ZAG, zbog čega je tužiteljica u VIE stigla tek u 09:39, što je značilo da nije ispoštovan minimum connection time između dva povezana leta, odnosno minimalni vremenski interval (određen od strane zračne luke) potreban za transfer putnika i njihove prtljage s jednog leta na povezani let (u ovom slučaju 60 minuta) te je predmetno kašnjenje rezultiralo propuštanjem povezanog leta za BCN te posljedično i za SCQ. Ističe, kako tuženik nije tužiteljici ponudio preusmjeravanje u skladu s čl. 8. st. 1. Uredbe 261 zbog čega je tužiteljica bila prisiljena u svojem aranžmanu i o vlastitom trošku organizirati alternativne letove do finalnog odredišta, i to let VY8715 na relaciji VIE-BCN , s polaskom istog dana u 15:50 i dolaskom u 18:15 , i let VY1679 na relaciji BCN-SCQ , s polaskom u 21:40 i dolaskom u 23:30, 26. studenoga 2024. Tužiteljica je posredstvom ovog punomoćnika tuženiku dana 6. ožujka 2025. uputila zahtjev za isplatu odštete, te je tuženik mailom od 12. ožujka 2025. isti odbio u bitnome navodeći da je Predmetni let kasnio samo 29 minuta, odnosno manje od 3 sata, pojašnjavajući da „... su uvidom u rezervaciju JWQWRS putnicima izdane dvije karte 831-6360704811 i 831-6360922095 na relaciji Zagreb – Beč i dvije karte pod rezervacijom WKBVRJ na relaciji Barcelona - Santiago de Compostela. S obzirom da su putnici imali kupljene odvojene karte, radi se o dva odvojena Ugovora o prijevozu, stoga Croatia Airlines nije u mogućnosti odobriti naknadu zbog kašnjenja leta s prve karte i propušteni let s druge karte... ” Ističe, kako je u predmetnom slučaju potrebno primijeniti Uredbu (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila o odšteti i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog

ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja letova te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (Dalje u tekstu: Uredba 261), i to kao obvezujući zakonodavni akt koji se mora u cijelosti primjenjivati u svim državama članicama. Odredbom čl. 3. st. 1. t. b. Uredbe 261 propisano je: „1. Ova se Uredba primjenjuje na: „(a) putnike koji putuju iz zračne luke smještene na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje“ Ako se predmetni poremećaj leta promatra kao otkazivanje, budući da tuženik tužiteljici nije omogućio dolazak do finalnog odredišta alternativnim letom, ukazuje se prvenstveno kako je odredbom čl. 5. Uredbe 261 propisano: “1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici: (c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7...” Ako se predmetni poremećaj leta promatra kao kašnjenje, u slučaju kašnjenja duljeg od 3 sata („dugo kašnjenje”), Sud Europske unije (CJEU) u predmetu Tui & drugi protiv CAA potvrdio je pravo na odštetu prema članku 7. Uredbe 261/2004, kako je utvrđeno u predmetu Sturgeon . Naime, Sud je zaključio da putnici koji na krajnje odredište stignu s kašnjenjem od 3 sata ili više imaju pravo na odštetu, pri čemu se takva kašnjenja za potrebe odštete izjednačuju s otkazivanjem leta. U predmetu Air France SA protiv Folkerts , Sud je dodatno pojasnio da se pravo na odštetu odnosi i na putnike s povezanim letovima, čak i ako početno kašnjenje pri polasku nije bilo dulje od 3 sata, pod uvjetom da kašnjenje na krajnjem odredištu jest, pri čemu pravo na odštetu nije uvjetovano ispunjenjem vremenskih ograničenja pri polasku iz članka 6. Osim toga, a kako je razjašnjeno u predmetu Sturgeon , putnici nemaju pravo na odštetu ako prijevoznik dokaže da je dugo kašnjenje uzrokovano izvanrednim okolnostima koje nije bilo moguće izbjeći, čak ni poduzimanjem svih razumnih mjera. Međutim, ističe, kako kašnjenje/otkazivanje predmetnog leta nije bilo uzrokovano izvanrednim okolnostima, a što jasno potvrđuju činjenice da su svi drugi letovi u istom razdoblju (+/- 2h) u obje zračne luke bili izvršeni na vrijeme ili s minimalnim zakašnjenjem, te da su vremenski uvjeti u obje zračne luke bili povoljni za letenje. U odnosu na prethodno posebno se ukazuje naslovu kako je sukladno Uredbi 261 teret dokazivanja izvanrednih okolnosti na prijevozniku, dok je stav Suda Europske unije iznesen u predmetu C-294/10 (Andrejs Eglītis i Edvards Ratnieks v. Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija) kako: „Članak 5. stavak 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. kojom se utvrđuju zajednička pravila o naknadi i pomoći putnicima u slučaju odbijanja ukrcaja, otkazivanja leta ili dugog kašnjenja letova, a kojom se stavlja izvan snage Uredba (EEZ) br. 295/91, mora se tumačiti na način da je zračni prijevoznik, budući da je obvezan poduzeti sve razumne mjere kako bi izbjegao izvanredne okolnosti, dužan razumno, već u fazi organizacije leta, uzeti u obzir rizik kašnjenja povezan s mogućim nastankom takvih okolnosti. Posljedično, mora predvidjeti određeno rezervno vrijeme koje bi mu omogućilo, ako je to moguće, izvršenje leta u cijelosti nakon što izvanredne okolnosti prestanu.“ Nadalje, s obzirom na odgovor tuženika u pravcu da je Tužiteljica za tri različita leta imala odvojene karte, pa da ne postoji odgovornost tuženika za propuštanje drugog i trećeg povezanog leta već isključivo za segment ZAG-VIE, koji let je kasnio manje od 3 sata, ukazuje se naslovu na odluku Suda pod brojem C-436/21 , a kojom je odlučeno da se: „Članak 2. točka (h) Uredbe 261/2004, kojim je termin „konačno odredište” definiran kao destinacija na karti predstavljena na šalteru za registraciju putnika ili, u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta, mora se tumačiti tako da pojam „povezujući let” pokriva prijevoz koji se sastoji od niza letova koje obavljaju zasebni operativni zračni prijevoznici koji nemaju poseban pravni odnos, kada je te letove spojila putnička agencija koja je naplatila ukupnu cijenu i izdala jednu kartu za tu operaciju, zbog čega se putnik koji polazi iz zračne luke koja se nalazi na

državnom području države članice i koji pretrpi dugo kašnjenje do dolaska na odredište posljednjeg leta može računati s pravom na odštetu u skladu s člankom 7. te Uredbe.“ S obzirom da: je putnička agencija spojila povezane letove, izdala tužiteljici jednu kartu i naplatila ukupnu cijenu za putovanje na relaciji ZAG-VIE-BCN-SCQ, u predmetnom slučaju izvanredne okolnosti nisu uzrokovale otkazivanje/kašnjenje Predmetnog leta, je isto bilo u potpunosti pod kontrolom tuženika, tužiteljica u organizaciji tuženika nikada nije stigla na finalno odredište, odnosno na isto je stigla u vlastitom aranžmanu i o vlasitom trošku s ukupnim zakašnjenjem u dolasku na odredište od otprilike 4 sata, tuženik ne može isključiti vlastitu odgovornost niti izbjeći obvezu u skladu s Uredbom 261/2004, slijedom čega je tužiteljici dužan isplatiti odštetu u skladu s odredbom čl. 7. Uredbe 261. Odredbom čl. 7. Uredbe 261/2004 propisano je: „...putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu od: (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.“ Točkom 4.4.10. Obavijesti Komisije i Smjernica za tumačenje Uredbe 261 (2016/C 214/04) pojašnjeno je: „U skladu s člankom 7. stavkom 4. Uredbe udaljenost na temelju koje se određuje odšteta koja se mora isplatiti u slučaju dužeg kašnjenja na konačno odredište mora se temeljiti na udaljenosti „rute preko velikog kruga ortodrome“ između mjesta polaska i konačnog odredišta, tj. na „putovanju“, a ne zbrajajući udaljenosti „ruta preko velikog kruga ortodrome“ između niza predmetnih povezanih letova koji čine „putovanje“.“ U ovom slučaju, udaljenost leta od ZAG do SCQ iznosi približno 1971 km te stoga tužiteljica ima pravo na odštetu u iznosu od 400,00 EUR. U odnosu na troškove na ime cijene avionskih karata za alternativne letove koje je snosila tužiteljica, ukazuje se kako je Smjernicama za tumačenje Uredbe 261, u točki 4.2. pojašnjeno: “Člankom 8. stavkom 1. Uredbe nameće se zračnim prijevoznicima obveza da ponude putnicima trostruki izbor između i. povrata vrijednosti karte (36) i, u slučaju veza, povratnog leta u zračnu luku polazišta prvom mogućom prilikom, ii. preusmjeravanja na njihovo konačno odredište bilo najranije moguće ili iii. preusmjeravanja na neki kasniji datum po izboru putnika po sukladnim uvjetima prijevoza, ovisno o dostupnosti slobodnih mjesta.” „Zračni prijevoznik mora snositi troškove za preusmjeravanje ili povratni let i mora nadoknaditi troškove povratnog leta koje snosi putnik ako zračni prijevoznik nije ispunio obvezu da ponudi preusmjeravanje ili povratni let u skladu s usporedivim uvjetima prijevoza prvom mogućom prilikom.“ S obzirom da tuženik nije tužiteljici ponudio izbor sukladno čl. 8.1. Uredbe 261 niti omogućio alternativni let do finalnog odredišta, a niti nadoknadio troškove alternativnih letova koje je organizirala i podmirila tužiteljica za sebe i suputnika, Frana Baretića, isti je dužan tužiteljici nadoknaditi iznos cijene karata za alternativne letove do finalnog odredišta. Cijena karata za alternativni segment putovanja VIE-BCN iznosila je 285,98 EUR, a za alternativni segment putovanja BCN-SCQ 207,98 EUR, odnosno ukupno 493,96 EUR, a koje troškove je snosila tužiteljica. Prema tome, tuženik je, na ime nadoknade troškova prijevoza do finalnog odredišta u aranžmanu Tužiteljice, dužan istoj nadoknaditi ukupan iznos od 493,96 EUR.

2. Također 21. ožujka 2025. 2. tužitelj podnio je tužbu protiv tuženika koja se odnosi na istovjetni događaj i koja se razlikuje samo u dijelu da 2. tužitelj ne potražuje naknadu troškova prijevoza do finalnog odredišta, već isključivo odštetu u iznosu od 400,00 EUR.

3. Tuženik u odgovoru na tužbu od 20. svibnja 2025. podnesenom u ovosudnom predmetu poslovni broj Pn-160/2025 koji se odnosi na 1. tužiteljicu Maju

Baretić navodi da sukladno članku 87. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu („Narodne novine“ broj 132/98, 63/08, 134/09, 94/13) u slučaju uskraćivanja ukrcaja, otkaza ili dužeg kašnjenja leta, putnik ostvaruje svoja prava podnošenjem reklamacije prijevozniku u pisanom obliku te ukoliko prijevoznik u roku od 30 dana od dana dostave reklamacije ne udovolji zahtjevu, putnik se ima pravo obratiti Hrvatskoj agenciji za civilno zrakoplovstvo u cilju mirnog rješenja spora. Tek nakon tako provedenog postupka, sukladno stavku 3. istog članka, nezadovoljna strana ima pravo pokretanja postupka pred nadležnim sudom. Stoga predlaže da sud odbaci tužbu kao preuranjenu. Tuženik osporava osnovu, visinu tužbenog zahtjeva i uzročno posjedičnu vezu između kašnjenja i štete iz sljedećih razloga. Tuženik ovom odgovoru prilaže dio izvatka iz aeronautičkog sustava tuženika, iz kojeg je razvidno da je let kasnio u dolasku u Beč 29 minuta. Budući da niti jednim pozitivnim propisom Republike Hrvatske nije propisano pravo putnika na naknadu štete u slučaju kašnjenja prijevoznika u trajanju od nekoliko minuta jasno je da je predmetni tužbeni zahtjev neosnovan. Posebno treba spomenuti i da su u Službenom listu Europske unije objavljene Smjernice za tumačenje Uredbe (EZ) br. 261/2004 te se u nastavku teksta dostavlja poveznica: <https://eur-lex.europa.eu/eli/C/2024/5687/oj>. U točki 4.4.2. spomenutih Smjernica eksplicitno je navedeno da ako putnici imaju dvije zasebne karte za dva uzastopna leta i kašnjenje prvog leta dovede do toga da se oni ne mogu na vrijeme prijaviti za sljedeći let; tada zračni prijevoznici nisu obvezni platiti odštetu. Međutim, ako prvi let kasni više od tri sata, putnik može imati pravo na odštetu od zračnog prijevoznika koji ga je prevezio na tom prvom letu. U istim Smjernicama, točka 4.4.7., (pozivajući se na praksu Europskog suda, Spojeni predmeti C-402/07 i C-432/07, Sturgeon i dr., ECLI:EU:C:2009:716, točka 54.) navedeno je sljedeće: „ pravom na odštetu iz članka 7. Uredbe (EZ) br. 261/2004 nastoji se obešteti gubitak vremena od najmanje tri sata“. Kako je dakle, u ovopredmetnom postupku riječ o kašnjenju leta tuženika u trajanju od 29 minuta tužitelj ni u smislu Uredbe (EZ) br. 261/2004 nema pravo na naknadu štete. Glede kašnjenja tužiteljice na konačno odredište duže od 3 sata za istaknuti je da je na drugom letu (Beč-Barcelona) prijevoznik tužitelja bio Wizz Air Malta Limited, a na letu od Barcelona-Santiago de Compostela Vueling Airlines, a ne tuženik, pa i u tom smislu tuženik ističe prigovor promašene pasivne legitimacije. Isto je vidljivo iz dokaza priloženih uz tužbu, ali i same tužbe gdje tužitelj navodi da je povezani let nosio oznaku W4 2937, a drugi let oznaku VY 1676 pa na okolnost da se spomenute kratice odnose na druge prijevoznike tuženik niže u tekstu dostavlja izvadak sa web stranice IATA-e. Slijedom navedenog, predlaže se da Naslov odbije tužbu i tužbeni zahtjev kao neosnovan te obveže tužitelje na naknadu troškova parničnog postupka sa zateznim kamatama tekućim od dana donošenja prvostupanjske presude do isplate.

4. Tuženik je 19. kolovoza 2025. podnio istovjetan odgovor na tužbu u ovosudnom predmetu poslovni broj P-377/2025 koji se odnosi na 2. tužitelja Frana Baretića

5. Ovaj sud je rješenjem poslovni broj Pn-160/2025-10 od 23. siječnja 2026. spojio postupke pokrenute prethodno opisanim tužbama, radi vođenja jedinstvenog postupka te je nastavio voditi isti pod poslovnim brojem Pn-160/2025. Naime, radi se o postupcima, koji su proizašli iz istog događaja, a vode se protiv istog tuženika.

6. Tužitelj je podnescima podnesenim u oba predmeta, dok postupci još nisu spojeni u jedinstveni postupak ostao kod tužbenog zahtjeva navodeći da je odredbom čl. 87. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu („Narodne novine“ broj 132/98, 63/08, 134/09, 94/13) propisano pravo, a ne obveza tužitelja na obraćanje Hrvatskoj agenciji za civilno zrakoplovstvo, zbog čega nisu ispunjene pretpostavke za odbacivanje tužbe, tuženik da se paušalno poziva na izvanredne okolnosti na koje nije priložio ni jedan vjerodostojan dokaz te da je tuženik dužan dokazati kako bi se oslobodio isplate odštete putnicima u slučaju otkazivanja leta kao i u slučaju kada let stigne na konačno odredište s kašnjenjem duljim od tri sata da je do otkazivanja došlo zbog izvanrednih okolnosti te da su bile poduzete sve razumne mjere da bi se izbjeglo otkazivanje.

7. Ovaj sud u odnosu na prigovor tuženika o preuranjenosti tužbe ocjenjuje kako odredbom čl. 87. Zakona o obveznim i stvarnopravnim odnosima u zračnom prometu („Narodne novine“ broj 132/98., 63/08., 134/09. i 94/13.; dalje: ZOSOZP) nije propisana posljedica za slučaj da se putnik prethodno ne obrati Hrvatskoj agenciji za civilno zrakoplovstvo. Stoga okolnost da tužitelj nije nakon podnesene reklamacije tuženiku podnio prigovor tom tijelu ne utječe na dopuštenost tužbe, odnosno obije predmetne tužbe.

8. Tijekom dokaznog postupka sud je pregledao presliku osobne iskaznice 1. tužiteljice Maje Baretić (str. 12 i 13; 183 i 184 spisa spisa), presliku osobne iskaznice 2. tužitelja Frana Baretića (str. 14 i 15; 185 i 186 spisa), rezervaciju karata preko KIWI. COM (str. 16 – 23; 187 - 194 spisa), boarding pass tuženika (str. 24 i 25; 195 i 196 spisa), potvrdu rezervacije (str. 26 – 28; 197 - 199 spisa), e-mail prepisku punomoćnice tužitelja i tuženika (str. 29 – 31; 200 - 202 spisa), popis letova (str. 32 – 38; 203 - 211 spisa), Obavijest Komisije Europske unije (str. 39 – 55; 212 - 228 spisa), sudsku praksu Suda Europske unije (str. 56 – 125; 229 - 298 spisa), aeronautičke informacije tuženika (str. 137 i 138; 315 i 316 spisa spisa), sudsku praksu (str. 156 – 166 spisa), sudsku praksu suda Europske unije (str. 322 – 339 spisa) i e-mail prepisku punomoćnice tužitelja sa tuženikom (str. 340 i 341 spisa).

9. Na pripremnom ročištu 17. rujna 2026., ovaj sud je odlučio kako se neće izvoditi dokaz saslušanjem zaposlenika tuženika Josipa Muslima. Naime, tuženik je u oba odgovora na tužbu predložio izvođenje tog dokaza na okolnost razjašnjenja stručne terminologije i kratica iz čega je razvidno kako svjedok nema neposrednih saznanja o predmetu spora. S obzirom da se saslušanjem svjedoka utvrđuju činjenice, bilo bi nepotrebno izvoditi dokaz saslušanjem svjedoka koji nema neposrednih saznanja o predmetu spora. Pored toga je potrebno pojasniti kako parnični postupak u Republici Hrvatskoj ne poznaje institut tzv. stručnog svjedoka, već bi se takve okolnosti mogle utvrđivati isključivo vještačenjem, a koje tuženik nije predložio.

10. Nakon savjesne i brižljive ocjene svakog dokaza zasebno i u njihovoj ukupnosti te na temelju rezultata cjelokupno provedenog postupka u skladu s odredbom čl. 8. Zakona o parničnom postupku ("Narodne novine" broj 53/91., 91/92., 112/99., 88/01., 117/03., 88/05., 2/07. - odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 84/08., 123/08., 57/11., 25/13., 28/13., 89/14. - odluka Ustavnog suda Republike Hrvatske, 70/19., 80/22., 114/22., 155/23. i 146/25, dalje: ZPP), ovaj sud je ocijenio da je tužbeni zahtjev u cijelosti osnovan.

11. Predmet spora je odštetni zahtjev tužitelja zbog kašnjenja leta na relaciji Zagreb-Beč, Beč-Barcelona, Barcelona-Santiago de Compostela, a radi se o letu za koji je izdana jedinstvena karta. Kao i zahtjev 1. tužiteljice da joj se naknadi trošak za alternativne segmente letova na relaciji Beč-Barcelona u iznosu od 285,98 EUR i na relaciji Barcelona-Santiago de Compostela, odnosno sveukupno 493,96 EUR.

12. Između stranaka nije sporno da su tužitelji preko agencije/aplikacije Kiwi kupili aviokarte za klet oznake OU440 za 26. studenoga 2024., kojim letom je upravljao tuženik, s planiranim polaskom iz Zračne luke Zagreb predviđenim u 08:15 i planiranim dolaskom u Zračnu luku Beč predviđenim u 9:10 sati. Nadalje, temeljem iste karte tužitelji su imali zakazan iste karte tužitelji su imali zakazan povezani let W4 2937, istog dana, s planiranim polaskom iz Beča predviđenim u 10:15 sati i planiranim dolaskom u Zračnu luku Barcelona predviđenim u 12:45 sati. Konačno, temeljem iste karte tužitelji su imali zakazan još jedan povezani let oznake VY 1676, istog dana, s planiranim polaskom iz Barcelone predviđenim u 16:30 sati i planiranim dolaskom u Zračnu luku Santiago de Compostela predviđenim u 18:20. Nije sporno niti da je predmetni let kasnio u plasku iz Zagreba, zbog čega su tužitelji u Beč stigli tek u 9:39 sati, što je značilo da nije ispoštovan minimum connection time između dva leta, odnosno minimalni vremenski interval (određen od strane zračne luke) potreban za transfer putnika i njihove prtljage s jednog leta na povezani let (u svakom slučaju 60 minuta) te je predmetno kašnjenje rezultiralo propuštanjem povezanog leta za Barcelonu i posljedično za Santiago de Compostela. Nije sporno niti da tuženik tužiteljima nije ponudio preusmjeravanje u skladu s odredbom čl. 8. st. 1. Uredbe 261., zbog čega su tužitelji bili prisiljeni u vlastitom aranžmanu i o vlastitom trošku organizirati alternativne letove do odredišta.

13. Sporna je pasivna legitimacija tuženika, osnova i visina zahtjeva odnosno sporno je li tuženik u obvezi platiti tužiteljima odštetu temeljem Uredbe (EZ) broj 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila o odšteti i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja letova na relaciji Zagreb-Beč, obzirom na to da je navedeni let kasnio u polasku zbog čega su tužitelji propustili povezani let za Barcelonu s polaskom iz Beča u 10:15 sati i dolaskom u Barcelonu u 12:15 sati.

14. Prava putnika u međunarodnom zračnom prijevozu na području Europske unije su regulirana Konvencijom o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prometu (tzv. Montrealskom konvencijom) koja je usvojena na Međunarodnoj diplomatskoj konferenciji o zračnom pravu koja se je održavala u Montrealu u svibnju 1999., a koja je ratificirana od strane Europske zajednice, danas Europske unije.

15. Prema odredbi čl. 19. Montrealske konvencije prijevoznik je odgovoran za štetu uzrokovanu kašnjenjem zračnog prijevoza putnika, prtljage i tereta, osim ako dokaže da su on i njegovi službenici i agenti poduzeli sve mjere koje su se razumno mogle zatražiti da izbjegnu štetu ili ako nije bilo moguće poduzeti takve mjere, dakle, ako se dokaže postojanje određene izvanredne okolnosti koju prijevoznik nije mogao spriječiti niti otkloniti.

16. U točki 14. preambule Uredbe 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila o odšteti i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja letova se navodi da bi, u skladu s Montrealskom konvencijom, obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale biti ograničene ili u potpunosti isključene u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih odgovarajućih mjera. Takve okolnosti da se mogu 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.

17. Također, prema točki 15. preambule Uredbe 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila o odšteti i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja letova, 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.

18. Inače, Uredba 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila o odšteti i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja letova izričito propisuje pravo putnika u zračnom prijevozu na naknadu štete samo u slučaju uskraćivanja ukrcaja na let (čl. 4. st. 3. Uredbe 261/2004) i u slučaju otkazivanja leta (čl. 5. st. 1.c Uredbe 261/2004), s time da stvarni zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu u skladu s čl. 7. Uredbe 261/2004 ako dokaže da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su poduzete sve razumne mjere (čl. 5. st. 3. Uredbe 261/2004).

19. Kod kašnjenja leta (za dva sata i više za letove od 1500 km ili kraće ili za tri sata ili više za sve letove unutar EU duže od 1500 km i za sve ostale letove između 1500 i 3500 km te za četiri sata ili više u slučaju svih ostalih letova), Uredba 261/2004 izričito propisuje da je zračni prijevoznik dužan putnicima pružiti pomoć u vidu besplatnih obroka i osvježavajućih napitaka, smještaja u hotelima u određenim slučajevima te prijevoza od zračne luke do mjesta hotela te besplatnih telefonskih poziva, ali ne i pravo na naknadu štete (čl. 6. Uredbe 261/2004).

20. Međutim, Sud Europske unije je protumačio navedenu Uredbu 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila o odšteti i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja letova na način da bi pravo naknade štete trebalo pružiti i u slučaju kašnjenja leta, ali samo ako se radi o dugom kašnjenju leta, u smislu točke 15. preambule Uredbe 261/2004, a o dugom kašnjenju leta da se radi ako putnik na svoje konačno odredište stigne tri ili više sati nakon vremena dolaska koje je zračni prijevoznik prvotno planirao (presuda Suda EU, u spojenim predmetima C-402/07 i C-432/07 D i ostali protiv Condora i Air Francea).

21. Na predmetni slučaj se primjenjuju mjerodavne odredbe Uredbe (EZ broj 261/2004) Europskog Parlamenta i Vijeća od 11. travnja 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: Čl. 1. koji propisuje predmet Uredbe navodeći da se istom utvrđuju minimalna prava koja putnici imaju u zračnom prijevozu pa tako, između ostalog, u slučaju kašnjenja leta.

Čl. 2. su propisane definicije pojedinih pojmova pa je tako dana definicija stvarnog zračnog prijevoznika kao onog koji izvodi ili namjerava izvesti let ugovoren s putnicima ili u ime neke druge osobe, pravne ili fizičke, koja ima ugovor s tim putnikom (b), konačno odredište je definirano kao destinacija na karti predstavljena na šalteru za registraciju putnika ili u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta (toč. h).

Čl. 6. je propisano da kad stvarni prijevoznik razumno očekuje kašnjenje leta u polasku izvan vremena predviđenog redom letenja: (a) za dva sata i više za letove od 1 500 km ili kraće; ili (b) za tri sata ili više za sve letove unutar Zajednice duže od 1 500 km i za sve ostale letove između 1 500 km i 3 500 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). U svakom slučaju, pomoć će se pružiti unutar gore propisanih vremenskih rokova, a s obzirom na svaku pojedinu kategoriju udaljenosti.

Čl. 7. je propisano da putnici imaju pravo na odštetu 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 odredišta na koje će, zbog uskraćivanja ukrcaja ili otkazivanja leta, putnici stići s određenim vremenskim zakašnjenjem u odnosu na vrijeme dolaska predviđenim redom letenja.

22. Uredbu treba tumačiti u skladu s njezinom Preambulom koja utvrđuje da je aktivnost Zajednice u području zračnog prijevoznika usmjerena na osiguravanje visoke razine zaštite putnika, dok uz to bi u potpunosti trebalo voditi računa o obvezama zaštite potrošača općenito, da je svrha donošenja ove Uredbe povećanje zaštite putnika u zračnoj prijevozu i povećanje standarda te zaštite, a s ciljem ojačanja prava putnika i osiguranje djelovanja zračnog prijevoznika sukladno ujednačenim uvjetima za liberaliziranom tržištu, da bi u svrhu osiguranja djelotvorne primjene Uredbe obveznici iz Uredbe trebali biti isključivo stvarni zračni prijevoznici.

23. Najprije, valja istaknuti da se Uredba (EZ) broj 261/2004 izravno primjenjuje te da je ista po pravnoj snazi iznad nacionalnog zakonodavstva, kao i da nacionalno zakonodavstvo mora s njom biti usklađeno. Također, sud nije dužan primijeniti odredbu zakona koja je suprotna odredbi iz Uredbe ili ako se njezinom primjenom oduzima Uredbi njena učinkovitost. Također, interpretativne presude Suda EU djeluju erga omnes što znači da su one pravno obvezujuće, kako za sud pred kojim se vodi postupak u kojemu je postavljeno prethodno pitanje, tako i za ostale nacionalne sudove koji su dužni primijeniti pravno shvaćanje iz presude Europskog suda u postupcima koji se vode pred nacionalnim sudovima.

24. U predmetnom slučaju je pravno pitanje da li u okviru izravno povezanog leta, koji se sastoji od triju letova te koji je realiziran na temelju jedinstvene rezervacije, s polazištem i odredištem u zračnim lukama smještenim na državnom području država članica, putnik koji je pretrpio kašnjenje na svoje konačno odredište od dva ili više sati, do kojeg je došlo tijekom drugog leta koji je izvršio prijevoznik različit od prijevoznika s kojim je putnik sklopio ugovor o prijevozu, može uputiti svoj odštetni zahtjev na temelju Uredbe (EZ) broj 261/2004 protiv zračnog prijevoznika koji je izveo prvi let i s kojim je sklopljen Ugovor o prijevozu. Odluku o tom pravnom pitanju je već dao Sud EU u odluci C-604/2019 od 11. srpnja 2019. U toj odluci Sud je na prvom mjestu ponovio svoj stav koji je već iznesen u praksi tog suda da izravno povezane letove koji se sastoje od dvaju ili više letova te koji su realizirani na temelju jedinstvene rezervacije valja razumjeti kao cjelinu, što podrazumijeva to da se u slučaju takvih letova stvarni zračni prijevoznik koji je izveo prvi let ne može opravdavati neprikladnom izvedbom kasnijeg leta koji je izvršio drugi zračni prijevoznik. Sud je u toj odluci naveo da se pod dužnikom plaćanja odštete u slučaju dužeg kašnjenja u dolasku izravno povezanog leta iz članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 može raditi samo o „stvarnom zračnom prijevozniku”, u smislu članka 2. točke (b) te uredbe. Nadalje sud je istumačio i članak 2. točke (b) Uredbe br. 261/2004, koja daje definiciju „stvarnog zračnog prijevoznika navodeći da ista podrazumijeva ispunjenje dvije kumulativne pretpostavke kako bi se zračnog prijevoznika moglo smatrati „stvarnim zračnim prijevoznikom”, a koje se odnose, s jedne strane, na izvođenje predmetnog leta i, s druge strane, na postojanje ugovora sklopljenog s putnikom.

25. Dakle, u situaciji koja je bila u tom predmetu u kojoj se radilo o izravno povezanom letu koji se sastoji od dva leta realiziranih na temelju jedinstvene rezervacije, dok je drugi let na temelju ugovora o letovima sa skupnom oznakom izveo stvarni zračni prijevoznik različit od stvarnog zračnog prijevoznika koji je sklopio ugovor o prijevozu s predmetnim putnicima i koji je izveo prvi let, potonji prijevoznik i dalje je u ugovornoj vezi s putnicima, čak i u okviru izvođenja drugog leta.

26. Primjenjujući pravni stav iz navedene presude na konkretno činjenično stanje proizlazi da se tuženik ne može osloboditi odgovornosti za odštetu samo pozivom na činjenicu da je jedan od dva leta izveo drugi zračni prijevoznik, različit od tuženika kad je tuženik ujedno i zračni prijevoznik s kojim je tužitelj sklopio ugovor o prijevozu. Stoga se u tom pravcu ukazuje neosnovanim prigovor promašene pasivne legitimacije koji je istaknuo tuženik.

27. Ovaj sud ocjenjuje, kako tuženik u provedenom postupku nije dokazao da je uslijed izvanrednih okolnosti poduzeo sve mjere koje odgovaraju situaciji upotrijebivši sve svoje osoblje i sva materijalna i financijska sredstva kojima raspolaže kako bi izbjegao da ona dovede do otkazivanja ili duljeg kašnjenja predmetnog leta. Po ocjeni ovog suda tuženik nije nepobitno dokazao niti da su postojale izvanredne okolnosti, a pogotovo nije dokazao da je poduzeo sve mjere koje odgovaraju situaciji upotrijebivši sve svoje osoblje i sva materijalna i financijska sredstva kojima raspolaže kako bi izbjegao da ona dovede do otkazivanja ili duljeg kašnjenja predmetnog leta.

28. Naime, činjenica je kako su tužitelji na svoje krajnje odredište stigli sa više od tri sata zakašnjenja i na tuženiku je bio teret dokaza da nepobitno dokaže

postojanje izvanrednih okolnosti i da je poduzeo sve mjere koje odgovaraju situaciji upotrijebivši sve svoje osoblje i sva materijalna i financijska sredstva kojima raspolaže kako bi izbjegao da ona dovede do otkazivanja ili duljeg kašnjenja predmetnog leta.

29. Slijedom navedenih utvrđenja, kako su tužitelji na svoje krajnje odredište uslijed duljeg kašnjenja leta stigli s više od tri sata zakašnjenja, to je tuženik dužan tužiteljima platiti naknadu štete uzrokovanu povredom ugovorne obveze (ugovora o zračnom prijevozu), u iznosu od 400,00 EUR, svakome, sukladno odredbi čl. 7. st. 1. a) Uredbe 261/2004 (let unutar EU duljine veće od 1500 km).

30. Pored toga 1. tužiteljica ima pravo i na naknadu troška plaćene cijene karata za alternativne letove i to na relaciji Beč-Barcelona u iznosu od 285,98 EUR i Barcelona-Santiago de Compostela u iznosu od 207,98 EUR, odnosno sveukupno 493,96 EUR, budući da je potvrdama po plaćanju dokazala da je platila te troškove, koje joj je uzrokovao tuženik.

31. Dakle, 1. tužiteljica ima pravo na naknadu štete u ukupnom iznosu od 893,96 EUR, a 2. tužitelj u ukupnom iznosu od 400,00 EUR.

32. Tužiteljima su zatezne kamate na glavnicu dosuđene idućeg dana od dana kada je obavljen let sa zakašnjenjem u smislu odredbe čl. 29. Zakona o obveznim odnosima („Narodne novine“ broj 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22 i 155/23) tekuće od 27. studenoga 2024. jer sud smatra da je tada nastala obveza tuženika za naknadu štete tužitelju zbog čega je odlučeno kao u izreci odluke.

32. Slijedom navedenoga prihvaćeni su predmetni odštetni zahtjevi (točka I. i II. izreke presude).

33. S obzirom na to da su tužitelji u cijelosti uspjeli u ovom sporu u smislu odredbe čl. 154. st. 1. ZPP-a, a u vezi s čl. 155. st. 1. ZPP-a imaju pravo na naknadu troškova sastava tužbe od 21. ožujka 2025. koja se odnosi na 1. tužiteljicu Maju Baretić u iznosu od 150,00 EUR prema Tbr. 7. t. 1. Tarife o nagradama i naknadi troškova za rad odvjetnika („Narodne Novine“ broj 138/23., dalje: OT), sastava tužbe od 21. ožujka 2025. koja se odnosi na 1. tužitelja Frana Baretića u iznosu od 100,00 EUR prema Tbr. 7. t. 1. Tarife o nagradama i naknadi troškova za rad odvjetnika („Narodne Novine“ broj 138/23., dalje: OT), sastava obrazloženog podneska od 12. listopada 2025. koji se odnosi na 1. tužiteljicu Maju Baretić u iznosu od 150,00 EUR (Tbr. 8. t. 1. OT-a), sastava obrazloženog podneska od 12. listopada 2025. koji se odnosi na 2. tužitelja Frana Baretića u iznosu od 100,00 EUR (Tbr. 8. t. 1. OT-a), zastupanja na pripremnom ročištu 30. listopada 2025. koje se odnosi na 1. tužiteljicu Maju Baretić u iznosu od 150,00 EUR (Tbr. 9. t. 1. OT-a) i zastupanje na pripremnom ročištu 17. rujna 2026. koje se odnosi na oba tužitelja u iznosu od 150,00 EUR (Tbr. 9. t. 1. OT-a). Dakle, 1. tužiteljica i 2. tužitelj imaju pravo na naknadu troškova parničnog postupka u ukupnom iznosu od 800,00 EUR pa kada se tome doda PDV po stopi od 25% tužitelj ima pravo na naknadu troškova parničnog postupka u ukupnom iznosu od 1.000,00 EUR (točka III. izreke presude).

34. Tužitelj sukladno odredbi čl. 154. st. 3. ZPP-a ima pravo i zatezne kamate na dosuđene troškove parničnog postupka i to od donošenja prvostupanjske presude do isplate.

U Sesvetama 27. listopada 2026.

Sudac
Lovro Tomičić



Uputa o pravnom lijeku:

Protiv ove presude nezadovoljna stranka može podnijeti žalbu Županijskom sudu u roku 15 dana od dana ročišta za objavu presude (za stranku koja je bila uredno obaviještena o ročištu na kojem se presuda objavljuje) odnosno u roku od 15 dana po primitku presude (za stranku koja nije bila uredno obaviještena o ročištu na kojem se presuda objavljuje), a podnosi se putem ovog suda u dva istovjetna primjerka za sud i po jedan za svaku protivnu stranku.

DNA:

- 1. tužiteljici i 2. tužitelju po odvjetnici Nadi Milić uz nalog za sudsku pristojbu na presudu
- tuženiku

Broj zapisa: **9-3088f-3ef69**

Kontrolni broj: **02e02-f4686-77500**

Ovaj dokument je u digitalnom obliku elektronički potpisan.

Vjerodostojnost dokumenta možete provjeriti na sljedećoj web adresi:

<https://e-komunikacija.pravosudje.hr/provjera-vjerodostojnosti>



unosom gore navedenog broja zapisa i kontrolnog broja dokumenta.

Provjeru možete napraviti i skeniranjem QR koda. Sustav će u oba slučaja prikazati izvornik ovog dokumenta.

Ukoliko je ovaj dokument identičan prikazanom izvorniku u digitalnom obliku, **Općinski sud u Sesvetama** potvrđuje vjerodostojnost dokumenta.