



Čak i u slučaju otkazivanja leta zbog nepredviđenih tehničkih problema avioprijevoznici su putnicima dužni platiti odštetu

Međutim, određeni tehnički problemi koji nastanu, među ostalim, zbog skrivenih nedostataka u proizvodnji koji utječu na sigurnost letova ili zbog čina sabotaze ili terorističkih akata mogu izuzeti prijevoznike od obveze plaćanja odštete

U slučaju otkazivanja leta, zračni prijevoznik dužan je putnicima u skladu s pravom Unije¹ pružiti pomoć i odštetu (između 250 i 600 eura, ovisno o udaljenosti). Međutim, isti prijevoznik nije dužan platiti tu odštetu ako može dokazati da je do otkazivanja došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći čak ni ako su poduzete sve razumne mjere.

C. Van der Lans imala je rezervaciju zrakoplovne karte za let koji obavlja KLM iz Quita (Ekvador) do Amsterdama (Nizozemska). Zrakoplov je stigao sa zakašnjenjem od 29 sati. Prema KLM-ovim navodima, do kašnjenja je došlo zbog izvanrednih okolnosti, i to kombinacijom nedostataka: dva su dijela bila neispravna – pumpa za gorivo i hidraulička jedinica. Budući da tih dijelova ondje nije bilo, morali su biti poslani zrakoplovom iz Amsterdama, da bi potom bili ugrađeni na predmetni zrakoplov. KLM je također tvrdio da neispravnim dijelovima nije bio istekao prosječan vijek trajanja i da njihov proizvođač nije dao nikakvu posebnu informaciju o mogućnosti da se pojave nedostaci kad ti dijelovi dosegnu određeni vijek trajanja.

C. Van der Lans pokrenula je postupak pred Rechtbankom Amsterdam (prvostupanjski sud u Amsterdamu), koji je odlučio uputiti prethodno pitanje Sudu. U biti želi saznati je li tehnički problem do kojeg je došlo iznenada te se njegovim uzrokom ne može smatrati manjkavo održavanje niti je on uočen prilikom redovitog održavanja obuhvaćen pojmom „izvanrednih okolnosti“ koje prijevoznika izuzimaju od obveze plaćanja odštete.

U svojoj današnjoj presudi Sud podsjeća na to da se, u skladu sa sudskom praksom, tehnički problemi doista mogu ubrojiti u izvanredne okolnosti. Međutim, okolnosti koje prate nastanak tih problema mogu se okarakterizirati „izvanrednima“ samo onda ako se odnose na događaj koji nije dio redovitog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te je izvan njegove stvarne kontrole zbog svoje naravi ili svojeg uzroka². To će, prema shvaćanju Suda, među ostalim biti tako u slučaju u kojem bi proizvođač zrakoplova koji čine flotu dotičnog zrakoplovnog prijevoznika ili nadležno tijelo uočili da ti zrakoplovi, iako se već koriste, imaju skriveni proizvodni nedostatak koji utječe na sigurnost leta. Isto bi bilo i u slučaju štete na zrakoplovima prouzročene činom sabotaze ili terorističkim aktom.

Međutim, budući da funkcioniranje zrakoplova sa sobom neizbježno nosi tehničke probleme, zračni prijevoznici u obavljanju svoje djelatnosti redovito se susreću s takvim problemima. U tom pogledu, tehnički problemi uočeni prilikom održavanja zrakoplova ili zbog toga što ono nije bilo obavljeno ne mogu kao takvi činiti „izvanredne okolnosti“.

¹ Uredba (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 (SL L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21.).

² Vidjeti presudu Wallentin-Hermann, C 549/07, priopćenje za medije br. 100/08.

Nadalje, Sud ističe da je točno da kvar koji je uzrokovan preranim kvarenjem pojedinih dijelova zrakoplova predstavlja nepredvidljiv događaj. Međutim, takav kvar pritom je bitno povezan s vrlo složenim sustavom funkcioniranja zrakoplova, uzevši u obzir činjenicu da se zrakoplovni prijevoznik njime koristi u uvjetima, posebno meteorološkima, koji su često teški ili čak ekstremni, pri čemu nijedan dio zrakoplova nije nepokvariv.

Stoga valja zaključiti da je u kontekstu djelatnosti zračnog prijevoznika takav nepredvidljiv događaj dio redovitog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoza jer se taj prijevoznik redovito susreće s takvom vrstom nepredvidljivih tehničkih problema. Kao drugo, prevencija takvog kvara ili popravak koji je njime prouzročen, uključujući i zamjenu prerano pokvarenog dijela, nisu izvan stvarne kontrole dotičnog zračnog prijevoznika jer je upravo on dužan osigurati održavanje i ispravno funkcioniranje zrakoplova kojima se koristi za svoje gospodarsko poslovanje.

Slijedom toga, tehnički problem poput konkretnog problema ne može ulaziti u pojam „izvanrednih okolnosti“.

U tom pogledu, Sud također podsjeća da ispunjenje obveza na temelju prava Unije ne dovodi u pitanje pravo dotičnog prijevoznika da zahtijeva naknadu štete od bilo koje osobe koja je uzrokovala kašnjenje, kao što je, među ostalim, proizvođač određenih dijelova s nedostatkom.

NAPOMENA: Prethodni postupak omogućuje sudovima država članica da, u okviru postupka koji se pred njima vodi, upute Sudu pitanja o tumačenju prava Unije ili o valjanosti nekog akta Unije. Sud ne rješava spor pred nacionalnim sudom. Na nacionalnom je sudu da predmet riješi u skladu s odlukom Suda. Ta odluka jednako obvezuje i druge nacionalne sudove pred kojima bi se moglo postaviti slično pitanje.

Neslužbeni dokument za medije koji ne obvezuje Sud.

[Cjelovit tekst](#) presude objavljuje se na stranici CURIA na dan objave.

Osoba za kontakt: Iliana Paliova ☎ (+352) 4303 3708

Snimke s objave presude nalaze se na "[Europe by Satellite](#)" ☎ (+32) 2 2964106