



Mediji i informiranje

Sud Europske unije
PRIOPĆENJE ZA MEDIJE br. 31/20
U Luxembourgju 12. ožujka 2020.

Presuda u predmetu C-832/18
A i dr./Finnair Oyj

Putnik u zračnom prometu kojemu je isplaćena odšteta zbog otkazivanja leta i koji je prihvatio preusmjeravanje na drugi let ima pravo na odštetu zbog kašnjenja zamjenskog leta

Putnici su preko Finnaira napravili rezervaciju za direktni let s polaskom iz Helsinkija (Finska) i odredištem u Singapuru. Taj let, predviđen za 11. listopada 2013. u 23 sata i 55 minuta, otkazan je zbog tehničkog problema na zrakoplovu. Nakon što su pristali na Finnairovu ponudu, putnici su preusmjereni na povezani let Helsinki-Singapur preko Chongqinga (Kina), s polaskom idućega dana, 12. listopada 2013. u 17 sati i 40 minuta i predviđenim dolaskom u Singapur 13. listopada u 17 sati i 25 minuta. Stvarni zračni prijevoznik zamjenskog leta Helsinki-Chongqing-Singapur bio je Finnair. Međutim, zbog kvara servosustava upravljačkog mehanizma zrakoplova, njihov je zamjenski let kasnio. Stoga su u Singapur stigli 14. listopada 2013. u ponoć i 15 minuta.

Tužitelji su podnijeli tužbu protiv Finnaira tražeći da mu se naloži, na temelju Uredbe o zračnom prijevozu putnika¹, da svakomu od njih plati iznos od 600 eura, uvećan za kamate, zbog otkazivanja izvornog leta Helsinki-Singapur. Usto su tražili da se Finnairu također naloži da svakomu od njih plati iznos od 600 eura, uvećan za kamate, zbog kašnjenja zamjenskog leta Helsinki-Chongqing-Singapur za više od tri sata u dolasku.

Finnair je dodijelio odštetu od 600 eura s osnove otkazivanja prvotnog leta Helsinki-Singapur. Međutim, kompanija je odbila priznati drugi odštetni zahtjev, s jedne strane, zato što putnici nisu mogli tražiti drugu odštetu na temelju uredbe i, s druge strane, jer je zamjenski let kasnio zbog izvanrednih okolnosti, u smislu te uredbe. Finnair ističe da se pokvario jedan od triju servosustava za upravljanje zrakoplovom kojim se obavljao taj let, uz objašnjenje da je proizvođač tog zrakoplova bio naveo da nekoliko zrakoplova tog tipa imaju skriveni proizvodni ili konstrukcijski nedostatak, koji utječe na servosustav za upravljanje. Usto je servosustav za upravljanje tzv. „on condition” dio, koji se zamjenjuje novim dijelom samo kada se pokvari.

U tim je okolnostima Helsingin hovioikeus (Žalbeni sud u Helsinkiju) postavio pitanje Sudu može li putnik u zračnom prijevozu, koji je dobio odštetu zbog otkazanog leta i koji je pristao na zamjenski let koji mu je ponuđen, tražiti odštetu zbog kašnjenja zamjenskog leta kada to kašnjenje dosegne određeni broj sati koji daje pravo na odštetu, te kada je zračni prijevoznik zamjenskog leta isti onaj čiji je let otkazan.

U tom je pogledu Sud utvrdio da uredba ne sadržava nijednu odredbu kojom se ograničavaju prava putnika koji se nalaze u situaciji preusmjeravanja leta, poput one o kojoj je ovdje riječ, pa niti odredbu koja bi ograničila njihovo pravo na odštetu.

Iz toga slijedi da, na temelju sudske prakse, **putnik u zračnom prometu koji je, nakon što je pristao na zamjenski let koji mu je ponudio zračni prijevoznik nakon otkaza njegova leta,**

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 te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26., str. 21. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.)

stigao na svoje konačno odredište tri ili više sati nakon početnog vremena dolaska koje je predvidio taj zračni prijevoznik za zamjenski let, ima pravo na odštetu.

Naime, putnici koji su bili izloženi otkazivanjima ili znatnim kašnjenjima letova pretrpjeli su te neugodnosti ne samo u vezi s otkazivanjem njihova prvotno rezerviranog leta, nego i naknadno, zbog znatnog kašnjenja njihova zamjenskog leta. Prema tome, dodjela naknade štete putnicima s osnove svake od navedenih uzastopnih neugodnosti u skladu je s ciljem rješavanja tih ozbiljnih neugodnosti.

Sud koji je uputio zahtjev nadalje pita može li se zračni prijevoznik pozvati, radi oslobođenja od obveze plaćanja odštete, na „izvanredne okolnosti” koje se odnose na kvar dijela koji se zamjenjuje samo u slučaju kvara, s obzirom na to da on uvijek u rezervi ima jedan zamjenski dio.

Sud ističe da se, prema njegovoj praksi, kao „izvanredne okolnosti” mogu kvalificirati događaji koji po svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio uobičajenog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole, pri čemu su ta oba uvjeta kumulativna. Tehnički nedostaci povezani s održavanjem zrakoplova u načelu ne mogu kao takvi predstavljati „izvanredne okolnosti”.

Međutim, kvar tzv. „on condition” dijela, koji je zračni prijevoznik uvijek spreman zamijeniti čuvajući na zalihama jedan zamjenski dio, predstavlja događaj koji je, u skladu sa svojom prirodom i načinom nastanka, dio uobičajenog obavljanja djelatnosti navedenog zračnog prijevoznika o kojem je riječ, te nije izvan njegove stvarne kontrole, osim ako takav kvar nije neodvojivo povezan sa sustavom funkcioniranja zrakoplova, a što je na sudu koji je uputio zahtjev da provjeri. **Zračni se prijevoznik, dakle, radi oslobođenja od obveze plaćanja odštete, ne može pozvati na „izvanredne okolnosti”, u smislu te odredbe, koje se odnose na kvar tzv. „on condition” dijela.**

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: Corina-Gabriela Socoliuc ☎ (+352) 4303 4293