



Mediji in informacije

Sodišče Evropske unije
SPOROČILO ZA MEDIJE št. 31/20
Luxembourg, 12. marec 2020

Sodba v zadevi C-832/18
A in drugi/Finnair Oyj

Letalski potnik, ki je prejel odškodnino za odpoved leta in je sprejel, da potuje z drugim letom, ima pravico do odškodnine zaradi zamude nadomestnega leta

Ta zamuda mora doseči število ur, ki dajejo pravico do odškodnine, letalski prevoznik pri nadomestnem letu pa mora biti isti kot letalski prevoznik pri odpovedanem letu

Potniki so pri družbi Finnair rezervirali direktni let iz Helsinkov (Finska) v Singapur. Ta let, ki je bil predviden 11. oktobra 2013 ob 23.55, je bil odpoveden zaradi tehnične okvare na letalu. Po tem, ko so potniki sprejeli ponudbo družbe Finnair, so bili premeščeni na let s postankom Helsinki–Singapur prek Chongqinga (Kitajska) z odhodom, predvidenim naslednji dan, 12. oktobra 2013 ob 17.40, in s predvidenim prihodom v Singapur 13. oktobra ob 17.25. Družba Finnair je bila dejanski letalski prevoznik za nadomestni let Helsinki–Chongqing–Singapur. Vendar je pri njihovi spremembi poti zaradi okvare na servokrmiljenju krmila zadevnega letala prišlo do zamude. Zato so v Singapur prispeli 14. oktobra 2013 ob 00.15.

Potniki so proti družbi Finnair vložili tožbo, s katero so predlagali, naj se letalski družbi na podlagi uredbe o letalskih potnikih¹ naloži, naj jim zaradi odpovedi prvotnega leta Helsinki–Singapur vsakemu plača znesek 600 EUR, skupaj z obrestmi. Poleg tega so predlagali, naj se družbi Finnair naloži tudi, da jim vsakemu plača znesek 600 EUR, skupaj z obrestmi, zaradi več kot triurne zamude pri prihodu nadomestnega leta Helsinki–Chongqing–Singapur.

Družba Finnair je priznala odškodnino v višini 600 EUR zaradi odpovedi prvotnega leta Helsinki–Singapur. Vendar pa ta družba ni ugodila drugemu odškodninskemu zahtevku potnikov, ker naj na podlagi uredbe ne bi mogli zahtevati druge odškodnine in ker je do zamude nadomestnega leta prišlo zaradi „izrednih razmer“ v smislu te uredbe. Zatrjevala je, da je bilo eno od treh servokrmiljenj krmila, ki omogoča pilotiranje letala, ki je opravilo ta let, okvarjeno, in v zvezi s tem pojasnila, da je proizvajalec letala objavil, da je pri več letalih tega tipa skrita proizvodna ali konstruktorska napaka, ki vpliva na servokrmiljenja krmila. Poleg tega naj bi bilo servokrmiljenje krmila del, ki je opredeljen kot „on condition“, ki se nadomesti z novim delom le zaradi okvare prejšnjega.

V teh okoliščinah je Helsingin hovioikeus (pritožbeno sodišče v Helsinkih, Finska) Sodišče vprašalo, ali lahko letalski potnik, ki je dobil odškodnino zaradi odpovedi leta in je sprejel nadomestni let, ki mu je bil ponujen, zahteva odškodnino zaradi zamude nadomestnega leta, če ta zamuda doseže število ur, ki dajejo pravico do odškodnine, in je letalski prevoznik pri nadomestnem letu isti kot pri odpovedanem letu.

V zvezi s tem je Sodišče ugotovilo, da uredba ne vsebuje nobene določbe, ki bi omejevala pravice potnikov, ki so v položaju spremembe poti, kakršna je ta v postopku v glavni stvari, vključno z morebitno omejitvijo njihove pravice do odškodnine.

Iz tega sledi, da ima na podlagi sodne prakse Sodišča **letalski potnik, ki je po sprejetju nadomestnega leta, ki ga je letalski prevoznik ponudil po odpovedi njegovega leta, v končni**

¹ Uredba (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

namembni kraj prispel tri ure ali več po uri prihoda, ki jo je ta letalski prevoznik prvotno predvidel za nadomestni let, pravico do odškodnine.

Potniki, ki so bili izpostavljeni odpovedi leta ali veliki zamudi, so namreč utrpeli nevšečnosti, tako v zvezi z odpovedjo svojega prvotno rezerviranega leta kot pozneje zaradi velike zamude svojega nadomestnega leta. Zato se izkaže, da je v skladu s ciljem odpraviti te resne nevšečnosti, da se tem potnikom podeli pravica do odškodnine za vsako od teh zaporednih nevšečnosti.

Predložitveno sodišče poleg tega sprašuje, ali se lahko letalski prevoznik, da bi se izognil obveznosti plačila odškodnine, sklicuje na „izredne razmere“, ki se nanašajo na okvaro dela, ki je nadomeščen le zaradi okvare prejšnjega dela, ker ima vedno na zalogi rezervni del.

Sodišče je poudarilo, da je v skladu z njegovo sodno prakso za „izredne razmere“ mogoče opredeliti dogodke, ki po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere ta dejansko ni mogel vplivati, pri čemer sta ta pogoja kumulativna. Tehnične okvare, ki so neločljivo povezane z vzdrževanjem zrakoplovov, kot take načeloma ne morejo pomeniti „izrednih razmer“.

Okvara dela, ki je opredeljen kot „on condition“ in ki ga je letalski prevoznik pripravljen zamenjati s tem, da ima na zalogi vedno en rezervni del, pa pomeni dogodek, ki je po svoji naravi ali vzroku neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti tega letalskega prevoznika in na katerega ta dejansko lahko vpliva, razen če ta okvara ni neločljivo povezana s sistemom delovanja zrakoplova, kar mora preveriti predložitveno sodišče. **Letalski prevoznik se zato, da bi se izognil obveznosti plačila odškodnine, torej ne more sklicevati na „izredne razmere“, ki se nanašajo na okvaro dela, ki je opredeljen kot „on condition“.**

OBVESTILO: S predlogom za sprejetje predhodne odločbe lahko sodišča držav članic v zvezi s sporom, o katerem odločajo, Sodišču predložijo vprašanja o razlagi prava Unije ali veljavnosti aktov Unije. Sodišče ne odloči o nacionalnem sporu. Zadevo reši nacionalno sodišče v skladu z odločbo Sodišča. Ta odločba je enako zavezujoča za druga nacionalna sodišča, ki obravnavajo podoben problem.

Neuradni dokument za medije, ki Sodišča ne zavezuje.

[Celotno besedilo](#) sodbe je objavljeno na spletnem mestu CURIA na dan razglasitve.

Kontaktna oseba: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793