

Zadeva C-411/23

**Povzetek predloga za sprejetje predhodne odločbe v skladu s členom 98(1)
Poslovnika Sodišča**

Datum vložitve:

3. julij 2023

Predložitveno sodišče:

Sąd Okręgowy w Warszawie (Poljska)

Datum predložitvene odločbe:

26. maj 2023

Pritožnica:

D. SA

Nasprotna stranka v pritožbenem postopku:

P. SA

Predmet postopka v glavni stvari

Tožba za plačilo odškodnine v višini 600 EUR zaradi zamude leta za več kot tri ure na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004

Predmet in pravna podlaga vprašanj za predhodno odločanje

Razlaga pojmov „izredne razmere“ in „nepredvidene pomanjkljivosti“ v okviru zamude leta, do katere je prišlo zaradi tega, ker se je na motorju letala pojavila konstrukcijska napaka, v zvezi s katero je bil prevoznik vnaprej obveščen, da se lahko pojavi – Obseg preventivnih ukrepov, ki jih mora prevoznik izvesti v okviru „vseh ustreznih ukrepov“, da bi se oprostil obveznosti plačila odškodnine zaradi zamude leta – Člen 267 Pogodbe o delovanju Evropske unije

Vprašanja za predhodno odločanje

1. Ali konstrukcijska napaka letalskega motorja, o kateri je poročal proizvajalec, pomeni „izredne razmere“ in ali spada v okvir pojma

„nepričakovane pomanjkljivosti“ v smislu uvodnih izjav 14 in 15 Uredbe (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, če je prevoznik za možnost obstoja konstrukcijske napake izvedel več mesecev pred letom?

2. Če konstrukcijska napaka iz točke 1 tega sklepa pomeni „izredne razmere“ v smislu uvodnih izjav 14 in 15 Uredbe (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, ali je treba potem od letalskega prevoznika v okviru sprejetja „vseh ustreznih ukrepov“ v smislu uvodne izjave 14 in člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 pričakovati, da bo ob upoštevanju verjetnosti, da se bo na motorju letala pojavila konstrukcijska napaka, sprejel preventivne ukrepe za vzdrževanje pripravljenosti nadomestnih letal v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, da bi bil lahko oproščen obveznosti plačila odškodnine iz členov 5(1)(c) in 7(1) te uredbe?

Navedene določbe prava Unije

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: uvodni izjavi 14 in 15, člen 5(1) in (3) in člen 7

Navedena sodna praksa Unije

Predložitveno sodišče navaja ali se sklicuje na naslednje odločbe Sodišča:

- sodba z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, točke 21, 23, 24, 25 in 26;
- sodba z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točki 61 in 69;
- sodba z dne 12. maja 2011, Eglītis in Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, točki 25 in 30;
- sodba z dne 31. januarja 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, točki 29 in 38;
- sodba z dne 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, točke 36, 37, 38, 41 in 43;
- sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, točke 20, 21, 22, 28 in 29;

- sodba z dne 4. aprila 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288;
- sodba z dne 12. marca 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, točka 2 izreka;
- sodba z dne 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, točka 22.

Poleg tega se predložitveno sodišče sklicuje na sklepne predloge generalne pravobranilke L. Medina v zadevi TAP Portugal (Smrt kopilota), od C-156/22 do C-158/22, EU:C:2023:91, točke 30, 46 in 58.

Kratka predstavitev dejanskega stanja in postopka

- 1 J. D. (potnik) je 2. julija 2018 s P. S.A. (letalski prevoznik) sklenil pogodbo za let na liniji K.–C. [Krakov–Chicago]. Let, na katerega se nanaša pogodba, se je izvedel istega dne. Let je imel zamudo, zaradi česar je potnik na ciljno letališče prispel več kot tri ure po predvidenem času prihoda. J. D. kot cedent in P. [R] S.A. kot cesionar sta 18. julija 2018 sklenila pogodbo o odstopu terjatve, na podlagi katere je potnik svojo terjatev iz naslova leta, ki je imel zamudo, prenesel na prevzemnika. Družba D. S.A. (prej P.[R] S.A.) je s tožbo, vloženo 29. marca 2019, zahtevala, naj se letalskemu prevozniku naloži plačilo zneska 600 EUR z zakonskimi obrestmi do dne plačila.
- 2 V odgovoru na tožbo je toženi prevoznik predlagal, naj se tožba zavrne. Prevoznik je priznal, da je bil let zamujen. Pojasnil je, da je pri motorjih znamke R., ki so bili nameščeni na letalih, ki so opravljala čezatlantske lete, prišlo do konstrukcijskih napak, vendar je sprejel ukrepe za zmanjšanje nepravilnosti na planiranih letih, zato naj bi bil oproščen odgovornosti za zamudo zadevnega leta.
- 3 Toženi prevoznik je aprila 2018 od proizvajalca motorjev R. prejel informacije, iz katerih je izhajalo, da so v povezavi z napako pri zasnovi motorjev, vgrajenih v letala B., uvedene številne omejitve glede uporabe teh letal. Napaka se je nanašala na lopatice kompresorja. Nadzorni sistem v letalu, s katerim naj bi se 2. julija 2018 opravilo zadevni let, je 28. junija 2018 zaznal nepravilnosti pri delovanju motorja. Potem, ko je bilo ugotovljeno, da je prišlo do zastoja zračnega toka v kompresorju motorja, sta bila opravljena vizualni pregled motorja in boroskopija. Ugotovljeno je bilo, da je motor v okvari, zato je bil odmontiran in poslan v popravilo. Zaradi pomanjkanja razpoložljivih delujočih nadomestnih motorjev – kar je bila globalna težava, saj proizvajalec ni proizvedel zadostnega števila nadomestnih motorjev – je bilo motor mogoče zamenjati šele 5. julija 2018, letalo pa se je ponovno začelo uporabljati 7. julija 2018.
- 4 Zaradi zgoraj opisanih okoliščin se je toženi prevoznik odločil, da bo let opravil z drugim, delujočim letalom, ki je zaradi nenadne spremembe voznega reda na letališče v C. prispelo z zamudo. Zaradi tega je bil let zamujen za več kot tri ure.

- 5 Od aprila 2018, ko je bilo sporočeno, da je prišlo do omenjene napake pri zasnovi motorjev, se je toženi prevoznik večkrat obrnil na različne druge prevoznike, da bi najel dodatna letala.
- 6 Sodišče prve stopnje je s sodbo z dne 3. decembra 2021 tožbo zavrnilo, ker je menilo, da so bile dokazane razbremenilne okoliščine iz člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, pri čemer se je oprlo na dejstva, navedena v točkah 3 in 5 zgoraj, zlasti pa je poudarilo, da je bil neposredni vzrok zamude zadevnega leta obstoj napake, do katere je prišlo pri izdelavi motorja, toženi prevoznik pa je sprejel vse možne ustrezne ukrepe za zagotovitev nadomestnega letala.
- 7 Sodišče prve stopnje je v zvezi s tem navedlo, da tovarniške napake letala ni mogoče šteti za običajno napako, ki bi jo bilo treba odkriti dovolj zgodaj, niti za napako, do katere je prišlo zaradi uporabe letala. Dogodek je bil nepredvidljiv, ogrozil je varnost leta in se je zgodil nenadoma med običajno uporabo letala. Po mnenju navedenega sodišča je prevoznik ravnal pravilno in strokovno, saj je upošteval priporočila, ki jih je prejel od proizvajalca motorja, in dokazal, da je bilo letalo vzdrževano v skladu z zahtevanim programom vzdrževanja.
- 8 Prvostopenjsko sodišče se je strinjalo s trditvijo, da toženi prevoznik ni mogel rešiti nastale težave, ker je šlo za globalno težavo in ker bi podvojitve flote letal ali posedovanje več nadomestnih letal povzročilo nelikvidnost družbe. Proizvajalec motorjev zaradi pomanjkanja proizvodnih zmogljivosti ni mogel zamenjati vseh okvarjenih motorjev vseh prevoznikov, prevoznik pa ni imel dovolj časa, da bi reorganiziral celotno mrežo letalskih povezav.
- 9 Tožeča stranka D. S.A. je zoper sodbo z dne 3. decembra 2021 vložila pritožbo, v kateri je zatrjevala napačno ugotovljeno dejansko stanje, pri čemer je oporekala navedbam, da so bile neposredni vzrok za zamudo zadevnega leta „izredne razmere“ v obliki konstrukcijske napake na motorju, da je toženi prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe za preprečitev zamude leta, da je bila težava z motorji R. v letu 2018 nova težava, ki je prevoznik prej ni poznal, in da tožena stranka ni imela dovolj časa za reorganizacijo celotne mreže letalskih povezav. Po mnenju D. S.A. v zadevi ni bilo nobenih izrednih razmer, zaradi katerih bi bil prevoznik lahko oproščen odgovornosti za veliko zamudo leta.

Kratka predstavitev predloga za sprejetje predhodne odločbe

- 10 Spor se nanaša na razlago pojmov „izredne razmere“ in „nepredvidene pomanjkljivosti“ v smislu uvodnih izjav 14 in 15 Uredbe št. 261/2004 v kontekstu globalne napake pri zasnovi letalskega motorja. Predložitveno sodišče se sklicuje na sodno prakso Sodišča in navaja sodbo C-315/15 (točka 20), v skladu s katero je letalski prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 7 te uredbe, če lahko dokaže, da so za odpoved ali zamudo leta, ki traja tri ure ali več, krive izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

- 11 Predložitveno sodišče med drugim s sklicevanjem na sodbo C-257/14 (točki 36 in 38) navaja, da lahko nekatere tehnične težave povzročijo take izredne razmere, na primer, če bi proizvajalec letal, ki sestavljajo floto zadevnega letalskega prevoznika, ugotovil, da imajo ta letala, ki so že v uporabi, skrito napako, ki je nastala pri izdelavi in ki vpliva na varnost letov. Tehnične težave na letalu je torej mogoče uvrstiti med nepredvidene pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, če jih je mogoče opredeliti kot dogodke, ki niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in ta nanje zaradi njihovih značilnosti ali izvora ni mogel dejansko vplivati.
- 12 Skrita napaka na motorju je v tem primeru za letalskega prevoznika, ki opravlja let, zunanji dogodek. Vendar pa se postavlja vprašanje, ali pojma „izredne razmere“ in „nepredvidene pomanjkljivosti“ vključujeta tudi napako pri izdelavi, za katero je bilo tako rekoč napovedano, da bo do nje prišlo, in je bila zato na nek način predvidljiva. Za presojo tega pogoja je torej treba oceniti, kako verjetno je bilo, da bi letalski prevoznik lahko predvidel nastanek in odkritje te skrite napake motorja ter posledice tega dogodka.
- 13 V obravnavanem primeru gre za napako pri izdelavi motorja, o kateri je poročal proizvajalec. Letalski prevoznik je aprila 2018 od proizvajalca motorjev prejel informacijo, da je bila pri motorjih odkrita napaka v zasnovi. Kljub temu ni bilo nujno, da se bo napaka pojavila, saj razpoke na lopaticah kompresorja niso bile odkrite pri vseh pregledih. Proizvajalec ni niti priporočil takojšnje prizemljitve vseh letal niti ni navedel, da letala niso primerna za letenje. Sporni let je bil opravljen 2. julija 2018, do odkritja napake na tem letalu, ki je bilo predvideno za izvedbo leta na ta dan, pa je prišlo 28. junija 2018. Zato je treba odgovoriti na vprašanje, ali letalski prevoznik na napako ni mogel vplivati in ali je ni mogel predvideti. Lahko se je le domnevalo, da bo pri določenem odstotku motorjev prišlo do okvare, zaradi katere bodo izločeni iz uporabe. Vendar pa dejansko ni bilo mogoče predvideti, da bo v nekem konkretnem primeru prišlo do okvare.
- 14 Treba je ugotoviti, da morajo letalski prevozniki pri opravljanju svojih dejavnosti upoštevati stroge tehnične in upravne postopke. To velja tudi za tehnične težave letal, ne glede na njihov vzrok. Letalski prevoznik bi moral imeti v zvezi s tem vzpostavljene ustrezne postopke ali pa, če takšnih postopkov ni – na primer zaradi posebnosti zadevnega dogodka – sprejeti vse potrebne, možne in razumne ukrepe za preprečitev dogodka, ki bi lahko povzročil zamudo ali odpoved leta.
- 15 V obravnavanem primeru so bili takšni postopki izvedeni. Proizvajalec, ki je razkril napako na motorju, je uporabnikom svetoval, naj opravijo pregled. S pregledom naj bi bilo napako mogoče odkriti, vendar ne v vseh primerih. Prevoznik je opravljal potrebne tehnične preglede, okvara motorja pa je bila nedvomno dogodek, ki od njega ni bil odvisen, na katerega ni mogel vplivati. Z drugimi besedami, tudi izvedba ustreznega postopka, to je sprejetje ustreznih ukrepov, ni zagotavljalo, da bi se lahko vplivalo na dogodek.

- 16 Zato je potrebna še dodatna razlaga pojmov „izredne razmere“ in „nepredvidene pomanjkljivosti“ ter ocena, ali pod ta pojem spada konstrukcijska napaka motorja, o kateri je proizvajalec poročal in jo je bilo mogoče predvideti – se pravi, jo je bilo do neke mere mogoče „pričakovati“ ali predvideti verjetnost njenega nastanka – vendar prevoznik na to ni mogel vplivati.
- 17 V zvezi s pojmom „vsi ustrezni ukrepi“ se predložitveno sodišče opira na sodbo Sodišča C-315/15 (točka 28) in navaja, da mora prevoznik, ki se sklicuje na razbremenilne izredne razmere, dokazati, da se razmeram nikakor ne bi bilo mogoče izogniti z ukrepi, ki bi bili prilagojeni okoliščinam, torej z ukrepi, ki takrat, ko nastanejo izredne razmere, med drugim ustrezajo pogojem, ki jih zadevni letalski prevoznik s tehničnega in ekonomskega vidika lahko izpolni.
- 18 V obravnavani zadevi se postavlja vprašanje, katere preventivne ukrepe bi moral prevoznik sprejeti, da bi se lahko šteli za ustrezne.
- 19 Tovarniške napake ni mogoče šteti za običajno napako, ki jo je enostavno odkriti vnaprej, pred začetkom leta. Vendar je bilo glede na informacije, ki jih je v obravnavanem primeru posredoval proizvajalec motorja, takšno napako mogoče predvideti. Razmisli se lahko o tem, ali naj bi prevoznik v takem primeru poskušal zamenjati (še delujoč) motor ali pa naj bi se letalo prizemljilo dokler proizvajalec ne reši težav s popravilom ali dobavo novih motorjev. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je bil rezervni motor za to konkretno letalo pridobljen že 5. julija 2018, letalo pa se je v uporabo vrnilo 7. julija 2018, to je osem dni po odkritju napake na motorju.
- 20 Zato je treba preučiti, ali bi moral prevoznik – glede na to, da je bil od aprila 2018 seznanjen s položajem – pripraviti načrt popravil in poskrbeti za nadomestna letala. *Prima facie* se zdi, da je obdobje od aprila do začetka julija omogočalo sprejetje vseh potrebnih in razumnih ukrepov za odpravo položaja, v katerem bi prišlo do zamude ali odpovedi letov, saj bi prevoznik lahko predvidel, da se bo tehnična napaka na motorju pojavila tudi na njegovih letalih. Prevoznik bi v tem času lahko ocenil, koliko nadomestnih letal bo potrebnih za odpravo morebitnih tehničnih napak, in se odločil, ali bo ta letala kupil ali najel od drugih prevoznikov.
- 21 Predložitveno sodišče ob sklicevanju na sodbo Sodišča C-315/15 (točka 29) navaja, da od prevoznika vendarle ni mogoče pričakovati, da bo sprejel ukrepe, ki jih z vidika možnosti njegovega podjetja ni mogoče sprejeti, do takega položaja pa bi lahko prišlo v primeru, če bi se od njega pričakovalo, da bo zagotovil nadomestno letalo, ki bo ves čas v pripravljenosti. Kljub temu je treba ugotoviti, da je bila v tem primeru tožena stranka od aprila 2018 seznanjena z možnostjo, da se bo na motorju pojavila napaka. Od aprila je z namenom najema letala kontaktirala osem prevoznikov. Družba D. S.A. po drugi strani trdi, da bi bilo samo med evropskimi prevozniki mogoče najti 471 letal, ki bi lahko nadomestila zadevna letala, in da tožena stranka ni kontaktirala najmanj 18 prevoznikov, vključno z družbami, ki nudijo storitve „wet lease“, se pravi zakupa

letala skupaj s posadko. Toženi prevoznik je potrdil, da je od 7. septembra 2018 dalje neprekinjeno najemal eno od letal, avgusta 2018 pa je podpisal dve pogodbi o najemu.

- 22 Te okoliščine po mnenju družbe D. S.A. dokazujejo zavlačevanje, katerega namen ni bil dejanski najem letal, saj je zdajšnja praksa letalskih prevoznikov, da za primer napak in potrebe po uporabi nadomestnih letal razpolagajo z rezervnimi letali. Toženi prevoznik po drugi strani trdi, da od njega ne bi bilo razumno zahtevati, da stalno razpolaga z „rezervnim“ letalom s polno posadko, ki bi lahko v nenadnih in nepričakovanih okoliščinah opravljalo planirane lete, saj so stroški najema in vzdrževanja letal ogromni. Takšni varstveni ukrepi bi zagotovo vplivali tudi na cene ponujenih storitev.

DELOVNI DOKUMENT