

**Predmet C-411/23****Sažetak zahtjeva za prethodnu odluku sastavljen na temelju članka 98.  
stavka 1. Poslovnika Suda****Datum podnošenja:**

3. srpnja 2023.

**Sud koji je uputio zahtjev:**

Sąd Okręgowy w Warszawie (Poljska)

**Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:**

26. svibnja 2023.

**Tužitelj:**

D. SA

**Tuženik:**

P. SA

**Predmet glavnog postupka**

Tužba za plaćanje odštete u iznosu od 600 eura na ime kašnjenja leta za više od tri sata na temelju članka 7. Uredbe br. 261/2004.

**Predmet i pravna osnova zahtjeva za prethodnu odluku**

Tumačenje pojmova „izvanredne okolnosti” i „neočekivani nedostaci” u kontekstu kašnjenja leta u vezi s otkrivanjem konstrukcijskog nedostatka motora zrakoplova na čiju je moguću pojavu prijevoznik upozoren – Opseg preventivnih radnji koje prijevoznik mora poduzeti u okviru „svih razumnih mjera” radi oslobođenja od obveze isplate odštete za kašnjenje leta – Članak 267. Ugovora o funkcioniranju Europske unije

**Prethodna pitanja**

1. Predstavlja li konstrukcijski nedostatak motora zrakoplova koji je otkrio proizvođač „izvanrednu okolnost” i je li obuhvaćen pojmom „neočekivani nedostaci” u smislu uvodnih izjava 14. i 15. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i

pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta [...] te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 ako je prijevoznik znao za mogući konstrukcijski nedostatak nekoliko mjeseci prije leta?

2. Ako konstrukcijski nedostatak motora o kojem je riječ u točki 1. rješenja predstavlja „izvanrednu okolnost” u smislu uvodnih izjava 14. i 15. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta [...] te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91, treba li, u okviru poduzimanja „svih razumnih mjera” iz uvodne izjave 14. i članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, od zračnog prijevoznika očekivati da s obzirom na vjerojatno otkrivanje konstrukcijskog nedostatka motora zrakoplova poduzme preventivne radnje usmjerene na održavanje u pripravnosti zamjenskih zrakoplova u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 radi oslobođenja od obveze isplate odštete predviđene člankom 5. stavkom 1. točkom (c) i člankom 7. stavkom 1. te uredbe?

### **Navedene odredbe prava Unije**

Uredba (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta [...] te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91: uvodne izjave 14. i 15., članak 5. stavci 1. i 3. te članak 7.

### **Navedena sudska praksa Unije**

Sud koji je uputio zahtjev navodi ili se poziva na sljedeće presude Suda:

- presuda od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 21., 23., 24., 25., 26.;
- presuda od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 61., 69.;
- presuda od 12. svibnja 2011., Eglītis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, t. 25., 30.;
- presuda od 31. siječnja 2013., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, t. 29., 38.;
- presuda od 17. rujna 2015., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, t. 36., 37., 38., 41., 43.;
- presuda od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 20., 21., 22., 28., 29.;
- presuda od 4. travnja 2019., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288;

- presuda od 12. ožujka 2020., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, t. 2. izreke;
- presuda od 23. ožujka 2021., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, t. 22.

Osim toga, sud koji je uputio zahtjev citira mišljenje nezavisne odvjetnice L. Medine u spojenim predmetima TAP Portugal (Smrt kopilota), C-156/22 do C-158/22, EU:C:2023:91, t. 30., 46., 58.

### Sažeti prikaz činjeničnog stanja i postupka

- 1 Osoba J. D. (putnik) sklopila je 2. srpnja 2018. s društvom P. S.A. (zračni prijevoznik) ugovor o prijevozu na ruti K.–C. [Krakov–Chicago]. Let koji je predmet ugovora izveden je istog dana. Taj je let kasnio, zbog čega je putnik stigao u odredišnu zračnu luku za više od tri sata nakon planiranog vremena dolaska. Osoba J. D. kao ustupitelj potraživanja i društvo P.[R] S.A. kao stjecatelj potraživanja sklopili su 18. srpnja 2018. ugovor o ustupu potraživanja na temelju kojeg je putnik ustupio preuzimatelju potraživanja svoje potraživanje na ime zakašnjelog leta. Tužbom koju je podnijelo 29. ožujka 2019. društvo D. S.A. (ranije: P.[R] S.A.) zahtijevalo je da se zračnom prijevozniku naloži plaćanje iznosa od 600 eura uvećanog za zakonske kamate do dana plaćanja.
- 2 U odgovoru na tužbu tuženi zračni prijevoznik zahtijevao je da se tužba odbije. Zračni prijevoznik priznao je da je taj let kasnio. Pojasnio je da su motori marke R. koji se ugrađuju u zrakoplove kojima se izvode transatlantski letovi imali konstrukcijske nedostatke, ali da je, s obzirom na to da je poduzeo mjere za ublažavanje nepravilnosti tijekom planiranih letova, oslobođen odgovornosti za kašnjenje tog leta.
- 3 Tuženi zračni prijevoznik primio je u travnju 2018. od proizvođača motorâ R. informacije kojima se zbog otkrivanja konstrukcijskog nedostatka motora ugrađenih u zrakoplove B. nameće niz ograničenja za korištenje tih zrakoplova. Nedostatak se odnosio na lopatice kompresora. Sustav za nadzor u zrakoplovu koji je trebao izvesti predmetni let 2. srpnja 2018. otkrio je tijekom leta koji se njime izvodio 28. lipnja 2018. nepravilnosti u radu motora. Nakon što je utvrđeno da je počelo pumpanje motora, izvršeni su vizualni pregled kompresora i boroskopija. Utvrđeno je da je motor neispravan, demontiran je i poslan na popravak. Zbog nedostatka dostupnih ispravnih zamjenskih motora, što je bio globalni problem jer proizvođač nije proizveo odgovarajuću količinu zamjenskih motora, motor se mogao zamijeniti tek 5. srpnja 2018., a zrakoplov je vraćen u rad 7. srpnja 2018.
- 4 Slijedom navedenih okolnosti, tuženi zračni prijevoznik odlučio je izvesti predmetni let drugim, ispravnim zrakoplovom koji je u zračnu luku C. stigao sa zakašnjenjem zbog iznenadne promjene voznog reda. Zbog toga je predmetni let kasnio više od tri sata.

- 5 Od travnja 2018., kada je otkriven konstrukcijski nedostatak o kojem je riječ, tuženi zračni prijevoznik u nekoliko je navrata kontaktirao različite druge prijevoznike kako bi unajmio dodatne zrakoplove.
- 6 Prvostupanjski sud odbio je tužbu presudom od 3. prosinca 2021. jer je utvrdio da postoje oslobađajuće okolnosti iz članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 i u tom se pogledu pozvao na elemente navedene u točkama 3. i 5., pri čemu je osobito istaknuo da je izravan uzrok kašnjenja tog leta bio proizvodni nedostatak motora, a tuženi zračni prijevoznik poduzeo je sve moguće razumne mjere kako bi organizirao zamjenski zrakoplov.
- 7 Prvostupanjski sud u tom je kontekstu istaknuo da se proizvodni kvar zrakoplova ne može smatrati uobičajenim kvarom koji je trebao biti unaprijed otkriven niti nedostatkom koji je posljedica rada zrakoplova. Taj se događaj nije mogao predvidjeti, utjecao je na sigurnost leta i dogodio se iznenada tijekom rutinskog rada zrakoplova. Prema mišljenju tog suda, zračni prijevoznik postupio je pravilno i profesionalno, u skladu s preporukama koje je dobio od proizvođača motora, te je dokazao da je zrakoplov održavan u skladu s propisanim programima održavanja.
- 8 Prvostupanjski sud složio se s tvrdnjom da tuženi zračni prijevoznik nije mogao riješiti nastali problem s obzirom na činjenicu da je riječ o globalnom problemu, a eventualno udvostručavanje flote ili posjedovanje nekoliko zamjenskih zrakoplova dovelo bi do financijske nelikvidnosti društva. Proizvođač motora nije mogao zamijeniti sve neispravne motore kod svih prijevoznika zbog nedostatka proizvodnih kapaciteta, a zračni prijevoznik nije imao dovoljno vremena da reorganizira cijelu mrežu prijevoza.
- 9 Tužitelj, društvo D. S.A., podnio je žalbu protiv presude od 3. prosinca 2021. u kojoj je istaknuo pogrešku koja se odnosi na činjenična utvrđenja te je osporavao to da je izravan razlog kašnjenja predmetnog leta bila izvanredna okolnost u obliku konstrukcijskog nedostatka motora, da je tuženi zračni prijevoznik poduzeo sve razumne mjere radi izbjegavanja kašnjenja leta, da je problem s motorima R. 2018. bio novi problem za koji zračni prijevoznik dotad nije znao te da tuženik nije imao dovoljno vremena da reorganizira cijelu mrežu prijevoza. Prema mišljenju društva D. S.A., u predmetu se nisu pojavile izvanredne okolnosti koje oslobađaju zračnog prijevoznika od odgovornosti za duže kašnjenje leta.

#### **Sažeti prikaz obrazloženja zahtjeva za prethodnu odluku**

- 10 Spor se odnosi na tumačenje pojmova „izvanredne okolnosti” i „neočekivani nedostaci” u smislu uvodnih izjava 14. i 15. Uredbe br. 261/2004 u kontekstu globalnog konstrukcijskog nedostatka motora zrakoplova. Sud koji je uputio zahtjev upućuje na sudsku praksu Suda i navodi presudu u predmetu C-315/15 (t. 20.) prema kojoj se zračni prijevoznik oslobađa svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 7. te uredbe ako može dokazati da je do otkazivanja ili kašnjenja leta u trajanju od tri sata ili duljem od tri sata u dolasku došlo zbog

izvanrednih okolnosti koje se nisu mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera.

- 11 Sud koji je uputio zahtjev citira presudu u predmetu C-257/14 (t. 36., 38.) i navodi da određeni tehnički problemi mogu predstavljati izvanredne okolnosti, primjerice ako proizvođač zrakoplova koji čine flotu predmetnog zračnog prijevoznika uoči da ti zrakoplovi, iako se već koriste, imaju skriveni proizvodni nedostatak koji utječe na sigurnost leta. Stoga se tehnički problemi zrakoplova mogu okarakterizirati kao „neočekivani” nedostaci po pitanju sigurnosti leta ako se kvalificiraju kao događaj koji nije dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika te je izvan njegove stvarne kontrole zbog svoje naravi ili svojeg uzroka.
- 12 Skriveni nedostatak motora u ovom predmetu predstavlja vanjski događaj u odnosu na stvarnog zračnog prijevoznika. Međutim, dvojba se odnosi na to je li opsegom pojmova „izvanredne okolnosti” i „neočekivani nedostaci” obuhvaćen i proizvodni nedostatak čiji je nastanak na neki način najavljen te je stoga u određenom smislu bio predvidljiv. Za ocjenu te pretpostavke stoga treba ocijeniti koliko je vjerojatno bilo da je zračni prijevoznik mogao predvidjeti nastanak i otkrivanje tog skrivenog nedostatka motora te same posljedice tog događaja.
- 13 Međutim, u ovom je predmetu riječ o proizvodnom nedostatku motora koji je otkrio proizvođač. Zračni prijevoznik primio je u travnju 2018. informacije od proizvođača motora o otkrivanju konstrukcijskog nedostatka motora. Međutim, nedostatak se nije morao nužno otkriti jer puknuće lopatice kompresora nije otkriveno prilikom svakog pregleda. Proizvođač nije preporučio da se svi zrakoplovi odmah prizemlje niti je naveo da zrakoplovi ne mogu izvoditi letove. Sporni let izveden je 2. srpnja 2018., a nedostatak na tom konkretnom zrakoplovu koji je taj dan trebao letjeti otkriven je 28. lipnja 2018. Stoga odgovor zahtijeva da se utvrdi je li taj kvar bio izvan kontrole zračnog prijevoznika u pogledu njegove predvidljivosti. Moglo se samo pretpostaviti da će se na određenom postotku motora otkriti kvar koji onemogućuje njihovo korištenje. Međutim, nije se moglo stvarno predvidjeti hoće li u određenom slučaju nastati kvar.
- 14 Treba istaknuti da zračni prijevoznici moraju poštovati stroge tehničke i administrativne postupke pri provedbi svojih djelatnosti. To se odnosi i na tehničke probleme zrakoplovâ, neovisno o razlogu. Zračni prijevoznik mora imati odgovarajuće postupke u tom pogledu ili, u slučaju njihova nepostojanja, primjerice zbog posebnosti određenog događaja, poduzeti sve potrebne, moguće i razumne korake kako bi spriječio događaj koji može uzrokovati kašnjenje ili otkazivanje leta.
- 15 U ovom su se predmetu poštovali ti postupci. Proizvođač koji je otkrio nedostatak motora preporučio je korisnicima da obavljaju preglede. Međutim, kvar se mogao, ali nije se morao otkriti pregledom. Zračni prijevoznik obavljao je potrebne tehničke preglede, a kvar motora nedvojbeno je bio događaj koji nije ovisio o njemu, odnosno koji je bio izvan njegove kontrole. Drugim riječima, čak ni



primjena određenog postupka ili poduzimanje potrebnih koraka nije jamčilo mogućnost kontrole nad tim događajem.

- 16 Slijedom toga, potrebno je dodatno tumačenje pojmova „izvanredne okolnosti” i „neočekivani nedostaci” te ocjena obuhvaća li taj pojam konstrukcijski nedostatak motora koji je otkrio proizvođač i koji se mogao predvidjeti ili u nekoj mjeri „očekivati” odnosno čija se vjerojatnost nastanka mogla predvidjeti, ali to istodobno ne znači da je zračni prijevoznik mogao imati kontrolu nad tim događajem.
- 17 Kad je riječ o pojmu „sve razumne mjere”, sud koji je uputio zahtjev upućuje na presudu Suda u predmetu C-315/15 (t. 28.) i ističe da zračni prijevoznik koji se poziva na oslobađajuće izvanredne okolnosti mora dodatno dokazati da ih se ni na koji način nije moglo izbjeći mjerama prilagođenima situaciji, to jest onima koje, u trenutku nastupanja tih izvanrednih okolnosti osobito ispunjavaju tehnički i ekonomski održive uvjete za predmetnog zračnog prijevoznika.
- 18 Pitanje koje se razmatra u ovom predmetu odnosi se na to koje je preventivne mjere dužan poduzeti zračni prijevoznik kako bi se one smatrale razumnima.
- 19 Proizvodni kvar ne može se smatrati uobičajenim kvarom koji je lako otkriti unaprijed, prije izvođenja leta. Međutim, budući da je proizvođač motora proslijedio informacije, u ovom se slučaju taj kvar mogao predvidjeti. Može se razmotriti je li u tom slučaju zračni prijevoznik trebao pokušati zamijeniti (još uvijek ispravan) motor ili prizemljiti zrakoplov sve dok proizvođač ne riješi problem popravkom ili dostavom novih motora. Pritom valja podsjetiti na to da je rezervni motor za taj konkretni zrakoplov pribavljen još 5. srpnja 2018., a zrakoplov je vraćen u rad 7. srpnja 2018., osam dana nakon otkrivanja nedostatka motora.
- 20 Stoga treba razmotriti je li zračni prijevoznik, koji je znao za situaciju od travnja 2018., bio dužan pripremiti plan oporavka i organizirati zamjenske zrakoplove. Na prvi se pogled čini da je razdoblje od travnja do početka srpnja omogućavalo poduzimanje svih potrebnih i odgovarajućih koraka kako bi se isključile situacije kašnjenja ili otkazivanja leta jer je zračni prijevoznik mogao predvidjeti da će se tehnički kvar motora odnositi i na njegove zrakoplove. Prijevoznik je u tom razdoblju mogao procijeniti koliko će zamjenskih zrakoplova biti potrebno za upravljanje mogućim tehničkim kvarovima i odlučiti hoće li kupiti te zrakoplove ili ih unajmiti od drugih zračnih prijevoznika.
- 21 Sud koji je uputio zahtjev upućuje na presudu Suda u predmetu C-315/15 (t. 29.) i ističe da se, međutim, od zračnog prijevoznika ne može očekivati da snosi nepodnošljiv teret za kapacitete svojeg poduzeća kao što je očekivanje da osigura zamjenski zrakoplov koji je spreman u svakom trenutku. Međutim, tuženik je u ovom predmetu od travnja 2018. znao za mogućnost otkrivanja kvara motora. Od travnja je kontaktirao osam tvrtki zračnih prijevoznika radi unajmljivanja zrakoplova. Suprotno tomu, društvo D. S.A. navodi da među europskim zračnim

prijevoznicima postoji 471 zrakoplov koji može zamijeniti predmetne zrakoplove te da tuženik nije kontaktirao barem 18 zračnih prijevoznika, uključujući poduzeća koja se bave pružanjem usluga vrste „*wet lease*”, odnosno iznajmljivanjem zrakoplova zajedno s posadom i uslugama tijekom leta. Tuženi zračni prijevoznik potvrdio je da je od 7. rujna 2018. stalno unajmljivao jedan zrakoplov, a u kolovozu 2018. potpisao je dva ugovora o najmu.

- 22 Društvo D. S.A. smatra da te okolnosti dokazuju odugovlačenje čiji cilj nije stvarno unajmljivanje zrakoplova, dok je suvremena praksa zrakoplovnih kompanija održavanje zamjenskih zrakoplova u slučaju da se pojave kvarovi i u slučaju potrebe slanja zamjenskih zrakoplova. Tuženi zračni prijevoznik pak tvrdi da ne bi bilo razumno od njega očekivati da uvijek „u rezervi” ima zrakoplove sa svom posadom koja bi mogla obavljati planirane letove u iznenadnim i neočekivanim okolnostima jer su troškovi unajmljivanja i održavanja zrakoplova vrlo visoki. Takva vrsta osiguranja sigurno bi utjecala i na cijenu ponuđenih usluga.

RADNI DOKUMENT