

Predmet C-385/23

Zahtjev za prethodnu odluku

Datum podnošenja:

22. lipnja 2023.

Sud koji je uputio zahtjev:

Korkein oikeus (Finska)

Datum odluke kojom se upućuje zahtjev:

22. lipnja 2023.

Tužitelj:

Putnik A

Tuženik:

Finnair Oyj

KORKEIN OIKEUS (VRHOVNI SUD, FINSKA)

RJEŠENJE [– –]

DATUM [– –]

22. lipnja 2023.

TUŽITELJ: Putnik A

TUŽENIK: Finnair Oyj

PREDMET: spor u vezi s ugovorom o pružanju usluga

ODLUKA KORKEIN OIKEUSA (VRHOVNI SUD)

Predmet postupka

- 1 Predmet se odnosi na tumačenje članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća 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.). Treba odlučiti je li zračni prijevoznik obavezan putniku

platiti paušalnu odštetu uređenu člankom 7. Uredbe br. 261/2004 odnosno je li postojala izvanredna okolnost koja ga izuzima od plaćanja odštete u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe i koja se nije mogla izbjeći čak ni da su bile poduzete sve razumne mjere.

Relevantne činjenice

- 2 Putnik A rezervirao je 25. ožujka 2016. let društva Finnair Oyj od Helsinkija do Bangkoka. Let je trebao biti izveden Airbusom A350 koji je u uporabi bio pet i pol mjeseci. Prilikom punjenja spremnika goriva, neposredno prije polijetanja, došlo je do greške u sustavu za mjerenje količine goriva u zrakoplovu. Kvar se smatrao toliko ključnim za sigurnost leta da je let koji je trebalo izvesti predmetnim zrakoplovom otkazan te je izveden 26. ožujka 2016. zamjenskim zrakoplovom poduzeća. Zrakoplov je stigao na odredište s kašnjenjem od otprilike 20 sati.
- 3 Tip zrakoplova koji je prvotno namijenjen za izvođenje leta bio je nov, a kvar nije bio poznat prije nego što je nastupio događaj o kojem je riječ, što je bio prvi put u svijetu da se pojavila ta greška. Zbog toga ni proizvođač zrakoplova ni tijelo nadležno za sigurnost zračnog prometa nisu bili prijavili kvar. Odmah su pokrenute istrage radi razjašnjenja uzroka greške. Nakon otprilike jednog dana kvar je uklonjen na način da je gorivo ispražnjeno iz spremnika te je spremnik za gorivo ponovno napunjen, nakon čega je zrakoplov ponovno bio sposoban za letenje. Naknadne istrage proizvođača zrakoplova pokazale su da je uzrok greške o kojoj je riječ, odnosno greške u sustavu za mjerenje količine goriva, skriveni konstrukcijski nedostatak cijelog tipa zrakoplova.
- 4 Tip zrakoplova o kojem je riječ mjesecima je dalje nastavio letjeti prije nego što je kvar konačno uklonjen aktualizacijom softvera u veljači 2017. Nakon toga kod Airbusa A350 više nije bilo takvih grešaka.

Postupak

- 5 Putnik A podnio je käräjaoikeusu (Prvostupanjski sud, Finska) tužbu protiv društva Finnair Oyj za plaćanje paušalne odštete u iznosu od 600 eura u skladu s Uredbom br. 261/2004. Društvo Finnair Oyj osporavalo je tu tužbu. Smatralo je da je bila riječ o skrivenom konstrukcijskom nedostatku koji za zračnog prijevoznika predstavlja izvanrednu okolnost u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe. Usto, to je društvo poduzelo sve razumne mjere.
- 6 Käräjaoikeus (Prvostupanjski sud) smatrao je da je društvo Finnair Oyj trebalo računati s tim da će prilikom uporabe novog tipa zrakoplova zbog konstrukcijskih i proizvodnih nedostataka biti potrebni popravci koji se teško mogu predvidjeti, poput onih o kojima je riječ. Takvi kvarovi dio su redovne djelatnosti zračnog prijevoznika, pri čemu sama okolnost da proizvođač zrakoplova zračnom prijevozniku nije dao nikakve upute za novi tip zrakoplova o tome kako treba

postupati u slučaju takvog kvara ne znači da je događaj izvanredan. Käräjäoikeus (Prvostupanjski sud) prihvatio je tužbu.

- 7 Društvo Finnair Oyj podnijelo je hovioikeusu (Žalbeni sud, Finska) žalbu protiv presude käräjäoikeusa (Prvostupanjski sud). Hovioikeus (Žalbeni sud) utvrdio je da je bila riječ o neočekivanom nedostatku po pitanju sigurnosti leta. Prema njegovu mišljenju, greška nije bila dio redovnog obavljanja djelatnosti društva Finnair Oyj te se zbog svoje prirode ili uzroka također nalazila izvan njegove stvarne kontrole, tako da je bila riječ o izvanrednoj okolnosti. Hovioikeus (Žalbeni sud) oslobodio je društvo Finnair Oyj obveze plaćanja odštete putniku A zbog kašnjenja leta.
- 8 Korkein oikeus (Vrhovni sud) dopustio je pravni lijek koji je podnio putnik A. Putnik A ponovno je pred Korkein oikeusom (Vrhovni sud) istaknuo svoj zahtjev za plaćanje odštete, a društvo Finnair Oyj zahtijevalo je da se taj zahtjev odbije.

Primjenjivi propisi

- 9 U skladu s člankom 5. stavkom 1. točkom (c) Uredbe br. 261/2004 putnici imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim u određenim iznimnim slučajevima. U skladu s člankom 5. stavkom 3. Uredbe stvarni zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu u skladu s člankom 7. ako može dokazati da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete.
- 10 Prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda Europske unije, putnici na letovima koji kasne tri sata ili više izjednačavaju se u pogledu prava na odštetu u skladu s člankom 7. Uredbe s putnicima čiji su letovi otkazani (presuda od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 69.).
- 11 Pojam „izvanredna okolnost” nije definiran u Uredbi. U uvodnoj izjavi 14. Uredbe navodi se da se takve okolnosti mogu posebno pojaviti u slučajevima političke nestabilnosti, meteoroloških uvjeta koji onemogućuju izvođenje predmetnog leta, sigurnosnih rizika, neočekivanih nedostataka po pitanju sigurnosti leta i štrajkova koji utječu na operacije stvarnih zračnih prijevoznika.

Nužnost zahtjeva za prethodnu odluku

- 12 Za donošenje obrazložene odluke u građanskom predmetu koji je u tijeku pred Korkein oikeusom (Vrhovni sud) potrebno je tumačenje članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 u pogledu uvjeta pod kojima se skriveni konstrukcijski nedostatak može smatrati izvanrednom okolnošću. U predmetu je istaknuto da su i sudovi drugih država članica Europske unije donijeli odluke o pravima na odštetu zbog kašnjenja leta uzrokovanog istim nedostatkom.
- 13 Sud Europske unije u nekoliko se odluka očitovao o pitanju smatraju li se tehnički problemi izvanrednim okolnostima. U odluci u predmetu van der Lans (presuda

od 17. rujna 2015., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618) Sud je naveo da budući da funkcioniranje zrakoplova neizbježno nosi sa sobom tehničke probleme, zračni prijevoznici se u obavljanju svoje djelatnosti redovno susreću s takvim problemima (t. 37.). Međutim, određeni tehnički problemi mogu se smatrati izvanrednim okolnostima. To će 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 (t. 38.). Sud je u predmetu van der Lans smatrao relevantnim to što ni proizvođač zrakoplova koji čine flotu dotičnog zrakoplovnog prijevoznika ili nadležno tijelo nisu naveli da ne samo taj konkretan zrakoplov već i drugi zrakoplovi iz te flote imaju skriveni proizvodni nedostatak koji utječe na sigurnost leta (t. 39. i 40.).

- 14 U novijoj sudskoj praksi (vidjeti primjerice presudu od 7. srpnja 2022., SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, t. 25.) Sud je istaknuo da prilikom ocjene pojma izvanrednih okolnosti događaje čiji je uzrok „unutarnji” treba razlikovati od onih čiji je uzrok „vanjski” u odnosu na stvarnog zračnog prijevoznika. Tako su tim pojmom, kao „vanjski” događaji, obuhvaćeni oni koji jednim dijelom proizlaze iz djelatnosti zračnog prijevoznika, a drugim dijelom iz vanjskih okolnosti koje su više ili manje česte u praksi, ali nad kojima zračni prijevoznik nema kontrolu jer im je uzrok prirodni događaj ili radnja treće osobe, poput drugog zračnog prijevoznika ili javnog ili privatnog subjekta koji ometa djelatnost zračnog prijevoza ili zračne luke.
- 15 Prilikom ocjene slučaja o kojem treba odlučiti u ovom predmetu postavlja se pitanje o tumačenju navedenog ako je do kašnjenja leta najprije došlo zbog kvara koji se prvi put pojavio samo na predmetnom zrakoplovu, koji prije nisu otkrili ni proizvođač zrakoplova ni nadležno tijelo, ali za koji je naknadno proizvođač utvrdio da je riječ o skrivenom konstrukcijskom nedostatku koji se odnosi na cijeli novi tip zrakoplova.
- 16 Korkein oikeus (Vrhovni sud) smatra da je potrebno tumačenje u pogledu pitanja treba li tehnički problem, kao što je onaj o kojem je riječ u ovom slučaju, koji se pojavio na novom zrakoplovu smatrati „vanjskim” ili „unutarnjim” događajem. Treba li događaj smatrati „vanjskim” samo zato što se nakon utvrđenja kvara pokazalo da je isti skriveni nedostatak po pitanju sigurnosti leta postojao i kod drugih zrakoplova predmetnog tipa zrakoplova? Je li stoga sama činjenica da je proizvođač naknadno otkrio da je kvar takozvana tipska pogreška dovoljna kako bi se okolnosti smatrale izvanrednim okolnostima ili se izraz „radnja treće osobe” prije odnosi na, primjerice, iznenadne zabrane letenja za određene tipove zrakoplova?
- 17 Ako se kvar, kao što je onaj o kojem je riječ u ovom slučaju, ne smatra izvanrednom okolnošću samo zato što se nakon utvrđenja kvara koji je onemogućio let pokazalo da se isti skriveni kvar pojavio i kod drugih zrakoplova predmetnog tipa zrakoplova, valja ispitati može li se takav kvar koji se pojavio na zrakoplovu i koji je naposljetku uklonjen smatrati takvom okolnošću zbog drugih

razloga. Prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda Europske unije, izvanredne okolnosti trebaju se u slučaju tehničkih problema odnositi na događaj koji ispunjava dva kumulativna uvjeta: kao prvo, događaj ne smije biti dio redovne djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika. Kao drugo, taj događaj zbog svoje prirode ili uzroka treba biti izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika (primjerice presuda od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 23.).

- 18 U presudi van der Lans (t. 41. i 43.) navodi se da je kvar u slučaju preranog kvarenja pojedinih dijelova načelno povezan s vrlo složenim sustavom funkcioniranja zrakoplova, uzevši u obzir činjenicu da se zrakoplovni prijevoznik njime koristi u uvjetima koji su često teški ili čak ekstremni. U takvom se slučaju smatra da ni prevencija takvog kvara ili popravak koji je njime prouzročen nisu izvan stvarne kontrole dotičnog zračnog prijevoznika jer upravo je on dužan osigurati održavanje i ispravno funkcioniranje zrakoplova koje koristi za svoje gospodarsko poslovanje. Tako je primjerice i u presudi u predmetu Finnair navedeno da izvanrednu okolnost ne predstavlja čak ni preuranjen pa i neočekivan kvar određenih dijelova zrakoplova jer je on načelno bitno povezan sa sustavom funkcioniranja zrakoplova (vidjeti presudu od 12. ožujka 2020., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, t. 41.).
- 19 Postavlja se pitanje primjenjuje li se navedeno tumačenje preuranjenog kvara određenih dijelova zrakoplova i na skriveni proizvodni ili konstrukcijski nedostatak, kao što je onaj o kojem je riječ u ovom slučaju, koji se prvi put pojavio na novom tipu zrakoplova i za čije je uklanjanje bila potrebna aktualizacija softvera. Kvar iz ovog slučaja razlikuje se od skrivenog proizvodnog ili konstrukcijskog nedostatka (*Technical Follow-up*) koji je otkrio proizvođač iz navedene presude Finnair po tome što ni proizvođač ni zračni prijevoznik u trenutku otkazivanja leta nisu znali koji je uzrok kvara novog tipa zrakoplova o kojem je riječ u ovom slučaju ni kako se taj kvar može ukloniti. Suprotno tomu, u skladu s dokazima podnesenima u predmetu nije neuobičajeno da novi tip zrakoplova u početnoj fazi uporabe ima skrivene nedostatke.

Prethodna pitanja

Nakon što je strankama dao priliku da se očituju o sadržaju zahtjeva za prethodnu odluku, Korkein oikeus (Vrhovni sud) odlučio je prekinuti postupak i Sudu Europske unije uputiti sljedeća prethodna pitanja:

1. Može li se zračni prijevoznik pozvati na izvanredne okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 samo zato što je proizvođač zrakoplova otkrio da je postojao skriveni konstrukcijski nedostatak koji utječe na sigurnost leta i koji se odnosi na cijeli tip zrakoplova iako je to otkriveno tek nakon kašnjenja ili otkazivanja leta?

2. U slučaju niječnog odgovora na prvo pitanje te ako je potrebno provjeriti proizlaze li okolnosti iz događaja koji su dio redovnog obavljanja

djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika i koji zbog svoje prirode ili uzroka nisu izvan njegove stvarne kontrole, je li sudska praksa Suda Europske unije u pogledu preuranjenog kvara određenih tehničkih dijelova primjenjiva u slučaju kao što je ovaj, u kojem ni proizvođač ni zračni prijevoznik u trenutku otkazivanja leta nisu znali koja je priroda kvara novog tipa zrakoplova o kojem je riječ ni kako se on može ukloniti?

Korkein oikeus (Vrhovni sud) donijet će presudu u predmetu nakon što dobije prethodnu odluku.

[– –]

RADNI DOKUMENT