

Zadeva C-385/23**Predlog za sprejetje predhodne odločbe****Datum vložitve:**

22. junij 2023

Predložitveno sodišče:

Korkein oikeus (Finska)

Datum predložitvene odločbe:

22. junij 2023

Tožeča stranka:

Potnik A

Tožena stranka:

Finnair Oyj

KORKEIN OIKEUS**SKLEP
DATUM**

22. junij 2023

[...] (ni prevedeno)
[...] (ni prevedeno)**TOŽEČA STRANKA:** Potnik A**TOŽENA STRANKA:** Finnair Oyj**PREDMET:** Spor o pogodbi o opravljanju storitev**ODLOČBA KORKEIN OIKEUS (vrhovno sodišče, Finska)***Predmet postopka*

- 1 Zadeva se nanaša na razlago člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta 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). Treba je odločiti, ali je letalska družba dolžna potniku plačati v členu 7 Uredbe št. 261/2004 določeno pavšalno odškodnino, ali pa so obstajale izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi, v smislu člena 5(3) Uredbe, zaradi katerih ni treba plačati odškodnine.

Upošteveno dejansko stanje

- 2 Potnik A je rezerviral let družbe Finnair Oyj dne 25. marca 2016 iz Helsinkov v Bangkok. Let naj bi izvedli z Airbusom A350, ki je obratoval 5,5 mesecev. Pri polnjenju rezervoarja za gorivo je tik pred štartom prišlo do motnje sistema za merjenje količine goriva letala. Okvaro so šteli za tako pomembno za varnost leta, da je bil let z zadevnim letalom odpovedan in 26. marca 2016 izveden z nadomestnim letalom podjetja. Let je prispel na cilj z zamudo približno 20 ur.
- 3 Uporabljeni tip letala je bil nov, in napaka, pred obravnavanim dogodkom, ko je do motnje v svetovnem merilu prišlo prvič, ni bila znana. V zvezi s tem niti proizvajalec letal niti organ za varnost zračnega prometa nista podala obvestila o napaki. Preiskava za razjasnitev vzroka motnje je bila takoj uvedena. Po približno enem dnevu je bila napaka odpravljena, tako, da so gorivo iz rezervoarja odstranili in rezervoar za gorivo ponovno napolnili; nato je bilo letalo spet sposobno za letenje. Poznejša preiskava proizvajalca letal je pokazala, da je bil vzrok obravnavane motnje sistema za merjenje količine goriva skrita konstrukcijska napaka, ki se je nanašala na celotni tip letala.
- 4 Obravnavani tip letala je še več mesecev letel, preden je bila napaka s posodobitvijo programske opreme februarja 2017 dokončno odpravljena. Od tedaj dalje pri Airbusu A350 ni bilo več tovrstnih motenj.

Postopek

- 5 Potnik A je pri Käräjäoikeus (sodišče prve stopnje, Finska) vložil tožbo proti družbi Finnair Oyj zaradi pavšalne odškodnine v višini 600 EUR v skladu z Uredbo št. 261/2004. Družba Finnair Oyj je tej tožbi nasprotovala. Menila je, da je šlo za skrito konstrukcijsko napako, ki za letalsko družbo predstavlja izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe. Poleg tega je sprejela vse ustrezne ukrepe.
- 6 Käräjäoikeus (sodišče prve stopnje) je menilo, da bi morala družba Finnair Oyj predvidovati, da se lahko pri uporabi novega tipa letala zaradi konstrukcijskih ali proizvodnih napak sreča s težko predvidljivimi potrebami po popravilih, kot je obravnavana. Takšni izpadi so del običajne dejavnosti letalske družbe, pri čemer naj zgolj okoliščina, da proizvajalec letal letalski družbi za nov tip letala ni dal navodil, kako naj se ob nastopu take napake vede, ne bi pomenila, da gre za izredni dogodek. Käräjäoikeus (sodišče prve stopnje) je tožbi ugodilo.

- 7 Družba Finnair Oyj je pri Hovioikeus (pritožbeno sodišče, Finska) zoper sodbo Käräjaoikeus (sodišče prve stopnje) vložila pritožbo. Hovioikeus (pritožbeno sodišče) je ugotovilo, da je šlo za nepričakovano pomanjkljivost, ki lahko prizadene varnost leta. Po njegovem mnenju motnja ni bila del običajnega izvajanja dejavnosti družbe Finnair Oyj in ta družba zaradi značilnosti ali izvora te motnje nanjo tudi dejansko ni mogla vplivati, tako da je šlo za izredne razmere. Hovioikeus (pritožbeno sodišče) je odločilo, da družba Finnair Oyj [potniku] A zaradi zamude letala ni dolžna plačati odškodnine.
- 8 Korkein oikeus (vrhovno sodišče) je dopustilo pravno sredstvo [potnika] A. A je pred Korkein oikeus (vrhovno sodišče) ponovno uveljavljal svoj zahtevek za odškodnino, družba Finnair Oyj pa je predlagala njegovo zavrnitev.

Zakonodaja, ki se uporablja

- 9 V skladu s členom 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 imajo zadevni potniki, razen določenih izjem, pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7. V skladu s členom 5(3) Uredbe dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine v skladu s členom 7, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.
- 10 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča Evropske unije je mogoče potnike, katerih let ima tri ali več ur zamude, glede odškodnine iz člena 7 Uredbe, izenačiti s potniki, katerih let je odpovedan (sodba z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 69).
- 11 Pojem „izredne razmere“ v Uredbi ni opredeljen. V uvodni izjavi 14 Uredbe je pojasnjeno, da lahko takšne razmere nastanejo zlasti v primerih politične nestabilnosti, vremenskih pogojev, ki so nezdružljivi z izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem, nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, kakor tudi ob stavkah, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika.

Nujnost predloga za sprejetje predhodne odločbe

- 12 V civilni zadevi, ki jo obravnava Korkein oikeus (vrhovno sodišče), je za izdajo obrazložene odločbe potrebna razlaga člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 glede predpostavk, pri katerih je mogoče skrito konstrukcijsko napako šteti za izredne razmere. V zadevi je bilo opozorjeno, da so tudi sodišča drugih držav članic Evropske unije izdale odločbe o zahtevkih za odškodnino zaradi zamud leta, povzročenih zaradi enakih pomanjkljivosti.
- 13 Sodišče Evropske unije se je v več odločbah opredelilo do vprašanja, ali spadajo tehnične napake med izredne razmere. V svoji odločbi van der Lans (sodba z dne 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618) je Sodišče pojasnilo, da se, ker pri delovanju zrakoplovov neizogibno nastanejo tehnične

napake, letalski prevozniki pri opravljanju svoje dejavnosti običajno srečujejo s takimi napakami (točka 37). Nekatere tehnične napake pa lahko spadajo med te izredne razmere. Tako je na primer, če bi proizvajalec letal, ki sestavljajo floto zadevnega letalskega prevoznika, ali pristojni organ ugotovil, da imajo ta letala, ki so sicer že v uporabi, skrito napako, ki je nastala pri izdelavi in ki vpliva na varnost letov (točka 38). V zadevi van der Lans je Sodišče štelo za relevantno, da niti proizvajalec naprav, ki sestavljajo floto zadevnega letalskega prevoznika, niti pristojni organ ni ugotovil, da so imeli ne samo posebej ta zrakoplov, ampak tudi drugi zrakoplovi iz te flote, skrito napako, ki je nastala pri izdelavi in ki vpliva na varnost letov (točki 39 in 40).

- 14 V svoji novejši sodni praksi (glej na primer sodbo z dne 7. julija 2022, SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, točka 25) je Sodišče opozorilo na to, da je treba pri presoji pojma izrednih razmer razlikovati dogodke, katerih izvor je „notranji“, od dogodkov, katerih izvor je glede na dejanskega letalskega prevoznika „zunanji“. S tem pojmom so v okviru nastanka tako imenovanih „zunanjih“ dogodkov zajeti tisti dogodki, ki so deloma posledica dejavnosti letalskega prevoznika in deloma zunanjih okoliščin, ki so v praksi bolj ali manj pogoste, vendar letalski prevoznik nanje ne more vplivati, ker izvirajo iz naravnega dogodka ali dejanja tretje osebe, kot je drug letalski prevoznik ali javni oziroma zasebni subjekt, ki sodeluje pri letalski ali letališki dejavnosti.
- 15 Pri presoji primera, o katerem je tu treba odločiti, se postavi vprašanje, kako je treba navedeno razlagati, če zamuda leta sprva izvira iz napake, ki je prvič nastopila le pri zadevnem letalu, ki je ni odkril niti proizvajalec letala niti pristojni organ, ki pa jo je proizvajalec pozneje ugotovil kot skrito konstrukcijsko napako, ki se nanaša na celotni nov tip letala.
- 16 Korkein oikeus (vrhovno sodišče) meni, da je potrebna razlaga, ali je tehnično napako, kot je obravnavana, ki je nastopila pri novem letalu, šteti za „zunanji“ ali „notranji“ dogodek. Ali spada nek dogodek le zato med „zunanj“, ker se je po ugotovitvi napake pokazalo, da je enaka skrita pomanjkljivost, ki lahko prizadene varnost leta, prizadela tudi druga letala zadevnega tipa letal? Ali torej zadostuje golo naknadno odkritje proizvajalca, da gre pri napaki za tako imenovano tipsko napako, da bi okoliščine lahko postale izredne razmere, ali pa je treba pod izrazom „dejanje tretje osebe“ prej razumeti na primer nenadne prepovedi leta za določene tipe letal?
- 17 Če okvare, kot je obravnavana, zgolj zato ne bi smeli šteti med izredne razmere, ker se je po ugotovitvi napake, ki je preprečila let, pokazalo, da so imela tudi druga letala zadevnega tipa letal enako skrito napako, je treba preizkusiti, ali lahko taka napaka, ki je nastopila pri letalu in je bila na koncu odpravljena, iz drugih razlogov spada med take razmere. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča Evropske unije se morajo pri tehničnih napakah izredne razmere nanašati na dogodek, ki izpolnjuje kumulativni predpostavki: prvič, dogodek ne sme biti del običajne dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika. Drugič, zaradi značilnosti ali izvora ta prevoznik na ta dogodek dejansko ne more vplivati (na primer sodba

z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 23).

- 18 V sodbi van der Lans (točki 41 in 43) je pojasnjeno, da gre pri predčasni odpovedi nekaterih delov, za okvaro, ki je načeloma še vedno neločljivo povezana z zelo zapletenim sistemom delovanja letala, ki ga letalski prevoznik uporablja v razmerah, zlasti vremenskih, ki so pogosto težavne, celo skrajne. V takem primeru se šteje, da ima letalski prevoznik vsekakor dejanski vpliv na preprečitev take okvare ali popravilo, ki ga ta zahteva, vključno z zamenjavo dela, ki je predčasno odpovedal, saj mora zagotavljati vzdrževanje in pravilno delovanje zrakoplovov, ki jih uporablja za svoje gospodarske dejavnosti. Tako je bilo na primer v sodbi Finnair pojasnjeno, da prezgodnja, čeprav nepričakovana okvara nekaterih delov zrakoplova ne pomeni izrednih razmer, ker je načeloma neločljivo povezana s sistemom delovanja zrakoplova (glej sodbo z dne 12. marca 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, točka 41).
- 19 Postavlja se vprašanje, ali zgoraj predstavljena razlaga predčasne odpovedi nekaterih delov velja tudi za skrito proizvodno ali konstrukcijsko napako, kot je obravnavana, ki je prvič nastopila pri novem tipu letala in za katere odpravo je bila potrebna posodobitev programske opreme. Napaka v obravnavnem primeru se razlikuje od skrite proizvodne ali konstrukcijske napake (Technical Follow-up), kot jo je proizvajalec odkril v navedeni sodbi Finnair, v tem, da niti proizvajalec niti letalski prevoznik v trenutku odpovedi leta nista vedela, kaj je vzrok napake obravnavnega novega tipa letala in kako bi jo bilo mogoče odpraviti. Na drugi strani pa glede na dokaze, ki so bili predloženi v zadevi, ni nenavadno, da ima nov tip letala v začetni fazi obratovanja skrite napake.

Vprašanja za predhodno odločanje

Korkein oikeus (vrhovno sodišče) je, potem ko je strankam dalo možnost, da se opredelijo do vsebine predloga za sprejetje predhodne odločbe, sklenilo, da bo nadaljnji postopek prekinilo in Sodišču Evropske unije predložilo ti vprašanja za predhodno odločanje:

1. Ali se lahko letalska družba sklicuje na izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 zgolj zato, ker je proizvajalec letal obvestil, da obstaja skrita konstrukcijska napaka, ki lahko prizadene varnost leta in se nanaša na celoten tip letala, čeprav je do tega obvestila prišlo šele po zamudi ali odpovedi leta?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen in je treba preizkusiti, ali razmere izvirajo iz dogodkov, ki so del običajnega izvajanja dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere lahko ta prevoznik zaradi njihovih značilnosti ali izvora dejansko vpliva, ali je potem mogoče uporabiti sodno prakso Sodišča Evropske unije glede predčasne odpovedi nekaterih tehničnih delov v primeru, kot je obravnavani, v katerem niti proizvajalec

niti letalski prevoznik v trenutku odpovedi leta nista vedela, za kakšno vrsto napake obravnavanega tipa letal je šlo in kako bi jo bilo mogoče odpraviti?

Po prejemu predhodne odločbe bo Korkein oikeus (vrhovno sodišče) izdalo sodbo v zadevi.

[...] (ni prevedeno)

DELOVNI DOKUMENT