



Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (osmo vijeće)

13. lipnja 2024.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Članak 5. stavak 3. – Odšteta putnicima u slučaju dužeg kašnjenja ili otkazivanja leta – Oslobođenje od obveze isplate odštete – Izvanredne okolnosti – Razumne preventivne mjere – Tehnički kvarovi uzrokovani skrivenim konstrukcijskim nedostatkom – Konstrukcijski nedostatak motora zrakoplova – Obveza zračnog prijevoznika da raspolaže zamjenskim zrakoplovima”

U predmetu C-411/23,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Sąd Okręgowy w Warszawie (Okružni sud u Varšavi, Poljska), odlukom od 26. svibnja 2023., koju je Sud zaprimio 3. srpnja 2023., u postupku

D. S. A.

protiv

P. S. A.,

SUD (osmo vijeće),

u sastavu: N. Piçarra, predsjednik vijeća, N. Jääskinen i M. Gavalec (izvjestitelj), suci,

nezavisna odvjetnica: L. Medina,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani dio postupka,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

- za D. S. A., P. Gad, K. Puchalska i K. Żbikowska, *adwokaci*,
- za P. S. A., E. Cieplak-Greszta, *adwokat*,
- za poljsku vladu, B. Majczyna, u svojstvu agenta,
- za Europsku komisiju, N. Yerrell i B. Sasinowska, u svojstvu agenata,

* Jezik postupka: poljski

odlučivši, nakon što je saslušao nezavisnu odvjetnicu, da u predmetu odluči bez mišljenja,
donosi sljedeću

Presudu

- 1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se na tumačenje članka 5. stavka 3. 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 (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.).
- 2 Zahtjev je upućen u okviru spora između društva D. S. A., prije P.[R] (u daljnjem tekstu: tužitelj u glavnom postupku), preuzimatelja prava osobe J. D., s jedne strane, i društva P. S. A., zračnog prijevoznika (u daljnjem tekstu: zračni prijevoznik o kojem je riječ u glavnom postupku), s druge strane, u pogledu odbijanja potonjeg da isplati odštetu osobi J. D., putniku čiji je let duže kasnio u dolasku.

Pravni okvir

- 3 U uvodnim izjavama 1., 14. i 15. Uredbe br. 261/2004 navodi se:
 - „(1) Aktivnost [Europske] [z]ajednice u području zračnog prijevoza usmjerena je, pored ostalih stvari, na osiguravanje visoke razine zaštite putnika. Uz to, u potpunosti bi trebalo voditi računa o obvezama zaštite potrošača općenito.
 - [...]
 - (14) U skladu s [...] [K]onvencijom [o ujednačavanju određenih pravila u međunarodnom zračnom prijevozu, sklopljenom u Montréalu 28. svibnja 1999. i odobrenom u ime Europske zajednice Odlukom Vijeća 2001/539/EZ od 5. travnja 2001. (SL 2001., L 194, str. 38.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 21., str. 5.)], obveze stvarnih zračnih prijevoznika trebale bi biti ograničene ili u potpunosti isključene, u slučajevima kada je događaj uzrokovan izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći niti poduzimanjem svih [razumnih] mjera. Takve se 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.
 - (15) Smatrat će se da postoje izvanredne okolnosti onda kad je utjecaj odluke, koju je donijela uprava zračnog prometa, u vezi s određenim zrakoplovom određenog dana dovela do dugog kašnjenja leta, kašnjenja leta preko noći, ili do otkazivanja jednog ili više letova tim zrakoplovom, iako su sve odgovarajuće mjere poduzete od strane dotičnog zračnog prijevoznika kako bi se izbjeglo kašnjenje ili otkazivanje letova.”

4 U članku 5. te uredbe, naslovljenom „Otkazivanje leta”, određuje se:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

[...]

(c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim ako:

[...]

3. 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.

[...]”

5 Članak 7. navedene uredbe, naslovljen „Pravo na odštetu”, u stavku 1. određuje:

„Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu od:

(a) 250 EUR za sve letove dužine 1500 km ili kraće;

(b) 400 EUR za sve letove unutar Zajednice, duže od 1500 km i za sve druge letove dužine između 1500 km i 3500 km;

(c) 600 EUR za sve letove koji ne spadaju pod točke (a) ili (b).

[...]”

Glavni postupak i prethodna pitanja

6 Osoba J. D. sklopila je 2. srpnja 2018. sa zračnim prijevoznikom o kojem je riječ u glavnom postupku ugovor o usluzi zračnog prijevoza za let od Krakova (Poljska) do Chicaga (Sjedinjene Američke Države).

7 Tijekom travnja 2018., prije izvršenja navedene usluge, predmetnom je prijevozniku proizvođač motora zrakoplova kojim se let trebao izvršiti priopćio smjernice i informacije iz kojih je proizlazilo da na tom modelu aviona postoji skriveni konstrukcijski nedostatak koji utječe na lopatice visokotlačnog kompresora motora (u daljnjem tekstu: konstrukcijski nedostatak motora) i koje su nametnule određen broj ograničenja u pogledu upotrebe tih zrakoplova. Od tog datuma navedeni prijevoznik tvrdi da se u nekoliko navrata obratio različitim prijevoznicima radi zakupa dodatnih zrakoplova kako bi otklonio moguću pojavu konstrukcijskog nedostatka motora na nekom od zrakoplova u svojoj floti.

8 Četiri dana prije predviđene usluge zračnog prijevoza, odnosno 28. lipnja 2018., na zrakoplovu za čiji je let osoba J. D. imala rezervaciju došlo je tijekom leta do neispravnosti na motoru. U skladu s preporukama proizvođača motora, zračni prijevoznik o kojem je riječ u glavnom postupku hitno je pregledao predmetni motor i utvrdio njegov konstrukcijski nedostatak. Predmetni je motor,

- nakon savjetovanja s njegovim proizvođačem, stavljen izvan uporabe, a zatim skinut i poslan na popravak u centar za održavanje. S obzirom na to da zamjenski motor nije odmah bio dostupan – uslijed njihove globalne nestašice – neispravan je motor mogao biti zamijenjen tek 5. srpnja 2018., tako da je zrakoplov ponovno pušten u uporabu 7. srpnja 2018.
- 9 U tom kontekstu, istog dana let predviđen 2. srpnja 2018. predmetni prijevoznik nije izvršio prvotno predviđenim zrakoplovom, nego zamjenskim koji je kasnio u dolasku više od tri sata u odnosu na planirano vrijeme dolaska.
 - 10 Osoba J. D. ustupila je 18. srpnja 2018. tužitelju u glavnom postupku svoje potraživanje zbog dužeg kašnjenja u dolasku leta.
 - 11 S obzirom na to da je zračni prijevoznik o kojem je riječ u glavnom postupku odbio isplatiti odštetu u iznosu od 600 eura predviđenu člankom 7. stavkom 1. točkom (c) Uredbe br. 261/2004 jer je kašnjenje u dolasku predmetnog leta nastalo zbog uočenog konstrukcijskog nedostatka motora zrakoplova i jer je poduzeo sve moguće mjere kako bi smanjio kašnjenje predviđenog leta, tužitelj u glavnom postupku obratio se Sądu Rejonowym dla m. st. Warszawy w Warszawie (Općinski sud u Varšavi, Poljska) 29. ožujka 2019.
 - 12 Odlukom od 3. prosinca 2021. taj je prvostupanjski sud presudio da je konstrukcijski nedostatak motora koji je otkriven tijekom hitne inspekcije od 28. lipnja 2018. „izvanredna okolnost” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 i da je zračni prijevoznik o kojem je riječ u glavnom postupku poduzeo sve razumne moguće mjere kako bi pripremio zamjenski zrakoplov za izvođenje leta.
 - 13 Tužitelj u glavnom postupku podnio je žalbu protiv te odluke Sądu Okręgowym w Warszawie (Okružni sud u Varšavi, Poljska), sudu koji je uputio zahtjev.
 - 14 Iako taj sud polazi od pretpostavke prema kojoj razlog kašnjenja predmetnog leta počiva na postojanju konstrukcijskog nedostatka motora koji je otkriven 28. lipnja 2018. tijekom hitne inspekcije predmetnog zrakoplova, on u tom pogledu ima sljedeće dvojbe.
 - 15 Kao prvo, pita se može li konstrukcijski nedostatak motora, koji je proizvođač motora otkrio predmetnom zračnom prijevozniku u travnju 2018. priopćenjem smjernica i informacija koje nameću određen broj ograničenja upotrebe zrakoplova, biti obuhvaćen pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004. kako ga tumači Sud u presudama od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), od 17. rujna 2015., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618) i od 12. ožujka 2020., Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), iako je nastanak tog nedostatka postao predvidljiv.
 - 16 U tom pogledu sud koji je uputio zahtjev dvoji u pogledu činjenice da konstrukcijski nedostatak motora nužno nastaje jer inspekcije provedene na različitim zrakoplovima nisu otkrile pukotine na bazi lopatice. Također ističe činjenicu da proizvođač motora nije preporučio prizemljenje bez odgode svih zrakoplova niti je naveo da ti zrakoplovi ne mogu letjeti.
 - 17 U tom kontekstu sud koji je uputio zahtjev također primjećuje da zračni prijevoznici moraju poštovati osobito stroge tehničke i upravne postupke. Tako zračni prijevoznik u načelu ne može tvrditi da nema nikakvu kontrolu nad nastankom tehničkih problema koji utječu na zrakoplove,

bez obzira na uzrok, jer bi trebao slijediti sve odgovarajuće postupke ili poduzeti sve potrebne, moguće i razumne mjere kako bi spriječio nastanak događaja koji bi mogao dovesti do kašnjenja ili otkazivanja leta.

- 18 Međutim, u ovom su slučaju poštovani takvi postupci te je zračni prijevoznik postupio u skladu s preporukama proizvođača motora time što je proveo inspekcije u preporučenoj mjeri i učestalosti. Stoga se može tvrditi da su te inspekcije svojstvene redovnom obavljanju djelatnosti prijevoznika. Primjena tih postupaka ipak ne znači da zračni prijevoznik ima stvarnu kontrolu nad otkrivanjem skrivenog konstrukcijskog nedostatka koji utječe na motor predmetnog zrakoplova.
- 19 Kao drugo, sud koji je uputio zahtjev pita se o tumačenju pojma „sve razumne mjere” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 koje se mogu očekivati od zračnog prijevoznika ako je suočen s nastupanjem „izvanrednih okolnosti”. Naime, u skladu sa sudskom praksom Suda, s obzirom na to da sve izvanredne okolnosti ne oslobađaju od obveze, i dalje je na zračnom prijevozniku koji se na njih želi pozvati da dokaže da se ni u kojem slučaju nisu mogle izbjeći mjerama prilagođenima situaciji, odnosno mjerama koje u trenutku nastupanja tih okolnosti ispunjavaju tehnički i ekonomski održive uvjete za njega. Od navedenog prijevoznika ne može se zahtijevati da pristane na nepodnošljivu žrtvu u pogledu svojih kapaciteta.
- 20 U tom okviru taj se sud u biti pita o razini „razumnih mjera” preventivne naravi koje se mogu očekivati od zračnog prijevoznika u situaciji u kojoj je otkrivanje skrivenog konstrukcijskog nedostatka koji utječe na jedan od njegovih zrakoplova i dalje neizvjesno. Konkretnije, iako on sumnja da se od tog zračnog prijevoznika može zahtijevati, na temelju tih „razumnih mjera” preventivne naravi, da zamijeni motor prije stvarnog otkrivanja konstrukcijskog nedostatka ili da prizemli zrakoplov dok proizvođač motora ne otkloni konstrukcijski nedostatak, on ne isključuje mogućnost da se od zračnog prijevoznika može očekivati da izradi plan za raspolaganje flotom „rezervnih” zrakoplova, s punom posadom koja može obaviti planirane letove u slučaju izvanrednih okolnosti.
- 21 Naposljetku, sud koji je uputio zahtjev navodi da se od travnja 2018. predmetni zračni prijevoznik obratio samo osam prijevoznika radi zakupa zamjenskog zrakoplova, što je nedovoljno prema mišljenju tužitelja u glavnom postupku, koji tvrdi da je zračni prijevoznik o kojem je riječ u glavnom postupku tako propustio obratiti se 18 drugih zračnih prijevoznika, uključujući one koji prakticiraju *wet lease*, odnosno zakup zrakoplova s posadom. Osim toga, tužitelj u glavnom postupku napominje da su koraci koje je taj prijevoznik poduzeo kako bi zakupio zamjenski zrakoplov završili u rujnu 2018., što svjedoči o zakašnjoj reakciji tog prijevoznika na vjerojatan nastanak konstrukcijskog nedostatka motora jednog od njegovih zrakoplova.
- 22 U tim je okolnostima Sąd Okręgowy w Warszawie (Okružni sud u Varšavi) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća 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 [br. 261/2004] ako je prijevoznik znao za mogući konstrukcijski nedostatak nekoliko mjeseci prije leta?
 2. Ako konstrukcijski nedostatak motora o kojem je riječ u [prvom pitanju] predstavlja ‚izvanrednu okolnost’ u smislu uvodnih izjava 14. i 15. Uredbe [br. 261/2004], 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 oslobodenja od obveze isplate odštete predviđene člankom 5. stavkom 1. točkom (c) i člankom 7. stavkom 1. te uredbe?”

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje

- 23 Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da je otkrivanje skrivenog konstrukcijskog nedostatka motora zrakoplova koji treba obaviti let obuhvaćeno pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, čak i ako je proizvođač motora obavijestio zračnog prijevoznika o postojanju takvog nedostatka nekoliko mjeseci prije predmetnog leta.
- 24 Najprije valja podsjetiti na to da se putnici na letovima koji kasne mogu u svrhu primjene prava na odštetu izjednačiti s putnicima na letovima koji su otkazani te se stoga mogu pozvati na pravo na odštetu predviđeno u članku 7. te uredbe kada zbog zakašnjelog leta trpe gubitak vremena od tri sata ili dulje, odnosno kada stignu na svoje konačno odredište tri sata ili više nakon vremena dolaska koje je zračni prijevoznik prvotno predvidio (vidjeti u tom smislu presudu od 19. studenoga 2009., *Sturgeon i dr.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 69.).
- 25 Članak 5. stavak 3. navedene uredbe, u vezi s njezinim uvodnim izjavama 14. i 15., oslobađa zračnog prijevoznika od te obveze isplate odštete ako može dokazati da je otkazivanje ili duže kašnjenje u dolasku uzrokovano „izvanrednim okolnostima” koje se nisu mogle izbjeći čak ni uz poduzimanje svih razumnih mjera i, u slučaju nastanka takve okolnosti, da je poduzeo sve mjere koje odgovaraju situaciji upotrijebivši sve svoje osoblje i sva materijalna i financijska sredstva kojima raspolaže, kako bi izbjegao da ona dovede do otkazivanja ili dužeg kašnjenja predmetnog leta (vidjeti u tom smislu presudu od 23. ožujka 2021., *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, t. 22. i navedenu sudsku praksu).
- 26 Budući da je taj članak 5. stavak 3. iznimka od načela prava putnika na odštetu i uzimajući u obzir cilj koji se želi postići Uredbom br. 261/2004, a to je osigurati, kao što to proizlazi iz njezine uvodne izjave 1., visoku razinu zaštite putnika, pojam „izvanredne okolnosti” u smislu navedenog članka 5. stavka 3. treba usko tumačiti (vidjeti u tom smislu presudu od 17. travnja 2018., *Krüsemann i dr.*, C-195/17, C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 do C-286/17 i C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258, t. 36. i navedenu sudsku praksu).
- 27 U tom pogledu valja podsjetiti na to da pojam „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 obuhvaća događaje koji prema svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti predmetnog zračnog prijevoznika te su izvan njegove stvarne kontrole, pri čemu su ta dva uvjeta kumulativna, a to jesu li oni ispunjeni treba ocjenjivati od slučaja do slučaja (vidjeti u tom smislu presudu od 23. ožujka 2021., *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, t. 23. i navedenu sudsku praksu).

- 28 Stoga, osim ako ispunjavaju dva kumulativna uvjeta navedena u prethodnoj točki, tehnički nedostaci kao takvi nisu „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 (vidjeti u tom smislu presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 25. i od 12. ožujka 2020., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, t. 39.).
- 29 U tom kontekstu valja ocijeniti može li otkrivanje skrivenog konstrukcijskog nedostatka motora zrakoplova koji uzrokuje duže kašnjenje u dolasku leta i u slučaju da je proizvođač motora obavijestio zračnog prijevoznika o postojanju takvog nedostatka nekoliko mjeseci prije tog leta činiti „izvanrednu okolnost” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004.
- 30 Kao prvo, valja utvrditi može li skriveni konstrukcijski nedostatak koji ima značajke navedene u prethodnoj točki prema svojoj naravi ili zbog svojeg uzroka biti događaj koji nije dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika.
- 31 U tom pogledu Sud je presudio da se zračni prijevoznici, uzimajući u obzir posebne uvjete u kojima se odvija zračni prijevoz i stupanj tehnološke sofisticiranosti zrakoplova, s obzirom na to da funkcioniranje zrakoplova neizbježno dovodi do tehničkih problema, kvarova ili prijevremene i neočekivane neispravnosti određenih dijelova zrakoplova, u okviru svoje djelatnosti redovno suočavaju s takvim problemima (vidjeti u tom smislu presudu od 4. travnja 2019., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, t. 22. i navedenu sudsku praksu).
- 32 Iz toga proizlazi da se rješavanje tehničkog problema – koji proizlazi iz kvara, neodržavanja zrakoplova ili pak prijevremene i neočekivane ispravnosti određenih dijelova zrakoplova – smatra dijelom redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika (vidjeti u tom smislu presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 25.; od 17. rujna 2015., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, t. 41. i 42. i od 12. ožujka 2020., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, t. 41.).
- 33 Međutim, kada proizvođač zrakoplovâ koji čine flotu predmetnog zračnog prijevoznika ili nadležno tijelo, nakon stavljanja zrakoplova u upotrebu, otkriju da ti zrakoplovi imaju skriveni konstrukcijski nedostatak koji utječe na sigurnost leta, takav se tehnički kvar ne smatra dijelom redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika i stoga može potpadati pod pojam „izvanredne okolnosti” (vidjeti u tom smislu presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 26. i od 17. rujna 2015., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, t. 38.).
- 34 U ovom slučaju, kao što to proizlazi iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje, utvrđeno je da zrakoplov koji je prvotno bio predviđen za izvođenje zakašnjelog leta ima skriveni konstrukcijski nedostatak koji se odnosi na sve motore istog tipa i koji utječe na sigurnost leta, a koji je proizvođač motora otkrio nekoliko mjeseci prije nego što je detektiran na predmetnom zrakoplovu. Takav događaj, u skladu sa sudskom praksom navedenom u prethodnoj točki, nije dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika.
- 35 Kao drugo, valja ocijeniti treba li otkrivanje skrivenog konstrukcijskog nedostatka motora koji ima značajke navedene u točki 29. ove presude smatrati događajem koji je u potpunosti izvan stvarne kontrole dotičnog zračnog prijevoznika, odnosno događajem nad kojim zračni prijevoznik nema nikakvu kontrolu (vidjeti u tom smislu presudu od 23. ožujka 2021., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, t. 36.).

- 36 Točno je da, u načelu, tehnička neispravnost ili kvar nije izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika, s obzirom na to da su sprečavanje ili otklanjanje takvih neispravnosti i kvarova dio tereta koji je na tom zračnom prijevozniku da osigura održavanje i uredno funkcioniranje zrakoplova kojim se koristi u ekonomske svrhe (presuda od 17. rujna 2015., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, t. 43.). Međutim, drukčije vrijedi u slučaju skrivenog konstrukcijskog nedostatka motora zrakoplova.
- 37 Naime, s jedne strane, iako je na zračnom prijevozniku da osigura održavanje i ispravno funkcioniranje zrakoplova kojim se koristi u gospodarske svrhe, može se sumnjati da, u slučaju da proizvođač predmetnog zrakoplova ili proizvođač motora ili nadležno tijelo otkriju skriveni konstrukcijski nedostatak tek nakon što je taj zrakoplov pušten u uporabu, taj prijevoznik stvarno ima sposobnost utvrditi i ispraviti taj nedostatak, tako da se ne može smatrati da ima kontrolu u pogledu nastanka takvog nedostatka.
- 38 S druge strane, iz sudske prakse Suda o pojmu „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 proizlazi da događaje čiji je uzrok „unutarnji” treba razlikovati od onih čiji je uzrok „vanjski” u odnosu na stvarnog zračnog prijevoznika, pri čemu samo potonji mogu biti izvan stvarne kontrole tog prijevoznika. Pojam „vanjski događaji” obuhvaća one koji proizlaze iz djelatnosti zračnog prijevoznika i vanjskih okolnosti koje su više ili manje česte u praksi, ali nad kojima zračni prijevoznik nema kontrolu jer im je uzrok radnja treće osobe, poput drugog zračnog prijevoznika ili javnog ili privatnog subjekta koji ometa djelatnost zračnog prijevoza ili zračne luke (presuda od 7. srpnja 2022., SATA International – Azores Airlines (Kvar u sustavu ponovnog punjenja gorivom), C-308/21, EU:C:2022:533, t. 25. i navedena sudska praksa).
- 39 Stoga u ovom slučaju valja utvrditi može li upozorenje ili priznanje proizvođača motora o postojanju skrivenog konstrukcijskog nedostatka motora zrakoplova koji može utjecati na sigurnost leta prije predmetnog zakašnjelog leta biti radnja treće osobe koja utječe na zrakoplovnu djelatnost prijevoznika i stoga biti događaj vanjskog podrijetla.
- 40 U tom pogledu valja pojasniti da iz sudske prakse navedene u točkama 33. i 38. ove presude ne proizlazi da je Sud kvalifikaciju skrivenog konstrukcijskog nedostatka kao „izvanrednih okolnosti” uvjetovao time da je proizvođač zrakoplova, proizvođač motora ili nadležno tijelo otkrilo postojanje tog nedostatka prije nastanka tehničkog kvara uzrokovanog navedenim nedostatkom. Naime, trenutak u kojem je vezu između tehničkog kvara i skrivenog konstrukcijskog nedostatka otkrio proizvođač zrakoplova, proizvođač motora ili nadležno tijelo nije relevantan s obzirom na to da je skriveni konstrukcijski nedostatak postojao u trenutku otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta i da prijevoznik nije raspolagao nikakvim načinom kontrole za njegovo ispravljanje.
- 41 Činjenica da se situacija poput one o kojoj je riječ u glavnom postupku kvalificira kao „izvanredna okolnost” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 u skladu je s ciljem osiguravanja visoke razine zaštite putnika u zračnom prometu, koji se nastoji postići tom uredbom, kao što je to navedeno u njezinoj uvodnoj izjavi 1. Naime, taj cilj podrazumijeva da se zračni prijevoznici ne potiču na to da se suzdrže od poduzimanja mjera koje se zahtijevaju takvim incidentom, davanjem prednosti održavanju i točnosti svojih letova nad ciljem njihove sigurnosti (vidjeti po analogiji presude od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 25. i od 4. travnja 2019., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, t. 28.).

- 42 S obzirom na prethodno navedeno, na prvo pitanje valja odgovoriti tako da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da je otkrivanje skrivenog konstrukcijskog nedostatka motora zrakoplova koji treba obaviti let obuhvaćeno pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, čak i ako je proizvođač motora obavijestio zračnog prijevoznika o postojanju takvog nedostatka nekoliko mjeseci prije predmetnog leta.

Drugo pitanje

- 43 Svojim drugim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da zračni prijevoznik mora, na ime „svih razumnih mjera” koje je dužan poduzeti kako bi izbjegao nastanak i posljedice „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, poput otkrivanja skrivenog konstrukcijskog nedostatka motora jednog od njegovih zrakoplova, donijeti preventivnu mjeru koja se sastoji od održavanja flote rezervnih zamjenskih zrakoplova.
- 44 Kao što je to navedeno u točki 25. ove presude, u slučaju nastanka „izvanredne okolnosti” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, prijevoznik se oslobađa svoje obveze isplate odštete putnicima na temelju članka 7. te uredbe samo ako može dokazati da je donio mjere prilagođene situaciji, odnosno mjere koje, u trenutku nastupanja tih „izvanrednih okolnosti”, ispunjavaju, među ostalim, tehnički i ekonomski održive uvjete za njega (vidjeti u tom smislu presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 40. i od 4. travnja 2019., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, t. 31.).
- 45 Taj prijevoznik mora dokazati da, čak i uz upotrebu svojeg osoblja i svih materijalnih i financijskih sredstava kojima je raspolagao, očito ne bi mogao – osim uz nesnošljiva odricanja u pogledu kapaciteta svojeg poduzeća u relevantnom trenutku – izbjeći da izvanredne okolnosti s kojima se suočio dovedu do otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta (vidjeti u tom smislu presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 41. i od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 29.).
- 46 Stoga je Sud usvojio fleksibilno i individualizirano shvaćanje pojma „razumne mjere”, prepuštajući nacionalnom sudu da ocijeni može li se u konkretnoj situaciji smatrati da je zračni prijevoznik poduzeo mjere prilagođene situaciji, odnosno mjere koje su bile tehnički i ekonomski ostvarive za tog zračnog prijevoznika u trenutku nastanka izvanrednih okolnosti (vidjeti u tom smislu presude od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 42.; od 12. svibnja 2011., Eglītis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, t. 30. i od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, t. 30.).
- 47 Iz toga proizlazi da se članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 ne može tumačiti na način da se njime zračnom prijevozniku općenito i bez razlike nalaže, na ime „razumnih mjera” iz te odredbe, poduzimanje određene preventivne mjere, poput one koja se sastoji od održavanja flote zamjenskih zrakoplova i odgovarajuće posade u rezervi, kada je obaviješten o postojanju konstrukcijskog nedostatka motora koji je otkrio proizvođač motora, kako bi se odgovorilo na nastanak izvanrednih okolnosti i njihove posljedice.
- 48 S obzirom na navedeno, kako bi se ocijenilo je li zračni prijevoznik poduzeo „sve razumne mjere” u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004, na sudu koji je uputio zahtjev jest da provede sveobuhvatnu ocjenu, s jedne strane, uzimajući u obzir sve mjere koje je zračni prijevoznik poduzeo od dana kada je saznao za postojanje konstrukcijskog nedostatka motora koji je otkrio proizvođač tog motora s obzirom na sve mjere koje je mogao poduzeti kako bi se zaštitio od nastanka takve izvanredne okolnosti na jednom od svojih zrakoplova i, s druge strane, uzimajući

u obzir sve korake koje je taj prijevoznik poduzeo nakon što je otkriven taj nedostatak na jednom od motora predmetnog zrakoplova kako bi izbjegao otkazivanje ili duže kašnjenje predmetnog leta.

- 49 U tom pogledu valja podsjetiti na to da poštovanje minimalnih pravila za održavanje zrakoplova nije samo po sebi dovoljno kako bi se utvrdilo da je zračni prijevoznik poduzeo „sve razumne mjere” u smislu te odredbe (vidjeti u tom smislu presudu od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, t. 43.).
- 50 U tom kontekstu na sudu koji je uputio zahtjev je da ocijeni, s obzirom na financijske, materijalne i ljudske resurse zračnog prijevoznika, je li on mogao zakupiti dodatne zrakoplove na različite postojeće načine, odnosno *dry lease/wet lease*, ili je mogao, uzimajući u obzir iste resurse, preventivno zamijeniti motor u okviru plana popravka ili prizemljiti zrakoplov dok proizvođač ne popravi ili zamijeni motor. U tu svrhu navedeni sud mora uzeti u obzir slabu dostupnost zamjenskih motora u kontekstu globalne nestašice motora kao i vrijeme potrebno za ugradnju novog motora od nastanka konstrukcijskog nedostatka.
- 51 Naposljetku, u okviru te sveobuhvatne analize važno je još istaknuti da se u načelu ništa ne protivi tomu da zračni prijevoznik, koji je obaviješten o postojanju konstrukcijskog nedostatka motora i o njegovoj mogućoj pojavi na jednom od zrakoplova kojima upravlja, mora kao preventivnu mjeru održavati zamjensku rezervnu flotu zrakoplova s odgovarajućom posadom ako je ta mjera tehnički, ekonomski i ljudski podnošljiva za njega, što je na sudu koji je uputio zahtjev da ocijeni.
- 52 S druge strane, među svim „razumnim mjerama” koje se mogu očekivati od zračnog prijevoznika ne ubraja se mjera koju je predložilo društvo D. u svojim pisanim očitovanjima, a koja se sastoji od toga da se zračnom prijevozniku naloži automatska promjena opsega njegove mreže letova razmjerno njegovu operativnom kapacitetu. Naime, takva mjera može se sastojati, u fazi planiranja letova, od otkazivanja ili dužeg kašnjenja brojnih letova zbog hipotetskog nastanka konstrukcijskog nedostatka, što od prijevoznika može zahtijevati nepodnošljivu žrtvu u pogledu kapaciteta njegova poduzeća.
- 53 S obzirom na prethodno navedeno, na drugo pitanje valja odgovoriti tako da članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da zračni prijevoznik može, na ime „svih razumnih mjera” koje je dužan poduzeti kako bi izbjegao nastanak i posljedice „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, poput otkrivanja skrivenog konstrukcijskog nedostatka motora jednog od svojih zrakoplova, donijeti preventivnu mjeru koja se sastoji od održavanja flote rezervnih zamjenskih zrakoplova, pod uvjetom da je ta mjera tehnički i ekonomski izvediva s obzirom na kapacitete prijevoznika u relevantnom trenutku.

Troškovi

- 54 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (osmo vijeće) odlučuje:

1. **Članak 5. stavak 3. 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 tumačiti na način da je:

otkrivanje skrivenog konstrukcijskog nedostatka motora zrakoplova koji treba obaviti let obuhvaćeno pojmom „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, čak i ako je proizvođač motora obavijestio zračnog prijevoznika o postojanju takvog nedostatka nekoliko mjeseci prije predmetnog leta.

2. **Članak 5. stavak 3. Uredbe br. 261/2004**

treba tumačiti na način da:

zračni prijevoznik može, na ime „svih razumnih mjera” koje je dužan poduzeti kako bi izbjegao nastanak i posljedice „izvanredne okolnosti” u smislu te odredbe, poput otkrivanja skrivenog konstrukcijskog nedostatka motora jednog od svojih zrakoplova, donijeti preventivnu mjeru koja se sastoji od održavanja flote rezervnih zamjenskih zrakoplova, pod uvjetom da je ta mjera tehnički i ekonomski izvediva s obzirom na kapacitete prijevoznika u relevantnom trenutku.

Potpisi