Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA
EVGENIJA TANCHEVA
od 22. studenoga 2018.[1]

Predmet C-501/17

Germanwings GmbH
protiv
Wolfganga Pauelsa

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Landgericht Köln (Zemaljski sud u Kölnu, Njemačka))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Odšteta putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku – Pravo na odštetu – Izuzeće – Pojam ‚izvanredne okolnosti' – Oštećenje uzrokovano stranim tijelom (FOD) – Oštećenje gume kotača zrakoplova uzrokovano vijkom koji se nalazio na uzletnoj ili sletnoj stazi"

1. Sud će u ovom prethodnom postupku morati ući u detalje pojma „izvanredne okolnosti" u kontekstu odštete putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja, otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku. Razlog tome je što je oštećenje zrakoplova u predmetnom slučaju uzrokovao vijak koji se nalazio ili na uzletnoj ili na sletnoj stazi za dotični let (u daljnjem tekstu: predmetni događaj).

2. Predmetnim zahtjevom za prethodnu odluku traži se tumačenje članka 5. stavka 3. Uredbe (EZ) br. 261/2004[2], a uputio ga je Landgericht Köln (Zemaljski sud u Kölnu, Njemačka) u kontekstu spora između Wolfganga Pauelsa i društva Germanwings GmbH, zračnog prijevoznika, u pogledu odbijanja potonjeg da tom konkretnom putniku, čiji je let značajno kasnio, plati odštetu.

3. Ekonomski interesi na kojima počiva ovaj predmet vrlo su značajni. Prema statistici koju je Civil Aviation Authority (Tijelo za civilno zrakoplovstvo) Ujedinjene Kraljevine dostavilo Europskoj komisiji, prigovori utemeljeni na postojanju izvanrednih okolnosti čine „otprilike 30 % svih prigovora" te crpe „više od 70 % sredstava nacionalnih tijela"[3]. Važnost pojma izvanrednih okolnosti stoga nije moguće preuveličati[4].

1 Izvorni jezik: engleski

2 Uredba 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 u polasku te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (u daljnjem tekstu: Uredba o pravima putnika u zračnom prometu)

3 Vidjeti Prassl, J., Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence, EuCML, 2016., str. 136. Autor ujedno ističe iznimno „tvrdoglavo odbijanje zračnih prijevoznika da u potpunosti poštuju svoje obveze, dok ih se ne dovede pred sud".

4 Malenovsky, J., Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU, u Bobek, M. i Prassl, J. (urednici), EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On, Hart, 2016., str. 25. i 30.

I. Pravni okvir

4. Uvodne izjave 1., 4., 14. i 15. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu glase:

„(1) Aktivnost Zajednice 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.

[…]

(4) Zajednica bi stoga trebala povisiti standarde zaštite propisane tom Uredbom, kako bi ojačala prava putnika i osigurala djelovanje zračnih prijevoznika sukladno ujednačenim uvjetima na liberaliziranom tržištu.

[…]

(14) U skladu s Montrealskom konvencijom, 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 odgovarajućih 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.”

5. U stavcima 1. i 3. članka 5. uredbe, naslovljenog „Otkazivanje leta”, predviđeno je sljedeće:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

[…]

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

(i.) su obaviješteni o otkazivanju leta najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja; ili

(ii.) su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od dva tjedna do sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje koje im omogućuje da otputuju ne više od dva sata prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da stignu u mjesto odredišta unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska; ili

(iii.) su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje, čime im je omogućeno da otputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu u mjesto odredišta unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.

[…]

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.”

6. Točka (a) stavka 1. članka 7. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, naslovljenog „Pravo na odštetu”, predviđa:

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

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

[…]”

7. Članak 13. te uredbe, naslovljen „Pravo regresa”, glasi:

„U slučajevima gdje stvarni zračni prijevoznik plaća odštetu ili izvršava druge obveze koje proizlaze iz ove Uredbe, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao njegovo pravo da zatraži odštetu od bilo koje osobe, uključujući treću osobu u skladu s primjenljivim pravom. Posebno se ovom Uredbom, ni na koji način, ne ograničava pravo stvarnog zračnog prijevoznika da traži nadoknadu od tour operatora ili od druge osobe s kojom zračni prijevoznik ima ugovor. Sukladno tome, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao prava tour operatora ili treće osobe, ako ta treća osoba nije putnik, a s kojom zračni prijevoznik ima ugovor, da potražuje nadoknadu ili odštetu od zračnog prijevoznika u skladu s relevantnim primjenljivim propisima.”

II. Činjenično stanje koje je dovelo do spora u glavnom postupku i prethodna pitanja

8. W. Pauels rezervirao je let kod društva Germanwings za 28. kolovoza 2015. od Dublina do Düsseldorfa. Planirano vrijeme dolaska leta u Düsseldorf bilo je u 14.30 po lokalnom vremenu.

9. Međutim, zrakoplov je u Düsseldorf sletio u 17.48 po lokalnom vremenu, to jest s više od tri sata zakašnjenja.

10. Društvo Germanwings protivi se zahtjevu W. Pauelsa za odštetu tvrdeći da je tijekom priprema za polazak predmetnog leta pronađen vijak u gumi kotača zrakoplova namijenjenog za odnosni let. Vijak se u gumu kotača zabio na uzletnoj stazi u Düsseldorfu ili na sletnoj stazi u Dublinu koja je upotrijebljena za prethodni let. Gumu kotača je zbog toga trebalo promijeniti, što je dovelo do kašnjenja.

11. Društvo Germanwings smatra da je štetni događaj izvanredna okolnost u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, zbog čega je ono oslobođeno od odgovornosti. Slijedom toga ono navodi da nije obvezno platiti odštetu.

12. Amtsgericht Köln (Općinski sud u Kölnu, Njemačka) naložio je društvu Germanwings, u skladu sa zahtjevima u tužbi, da W. Pauelsu plati 250 eura, zajedno s kamatama koje bi se na taj iznos obračunavale od 16. rujna 2015. do isplate, po stopi 5 % većoj od osnovne stope.

13. Navedeni je sud prihvatio razlog koji je društvo Germanwings navelo za značajno kašnjenje dolaska u Düsseldorf, a koji je W. Pauels osporio, te je u bitnome naveo da ta činjenica nije društvo Germanwings oslobađala obveze plaćanja odštete, zato što je oštećenje gume kotača zrakoplova uzrokovano vijkom koji se nalazio na uzletnoj ili sletnoj stazi okolnost koja se može pojaviti tijekom redovnih operacija zrakoplova te je se može kontrolirati. To je u skladu i sa stajalištem njemačkog zakonodavca, čemu svjedoče zakonska pravila o nadzoru zrakoplovnih pista. Upravljanje operacijama

zračnog prijevoza ne obuhvaća samo operacije zrakoplova relevantnog poduzetnika u užem smislu, kao što su uzlijetanje, let i slijetanje, već i usluge u zračnoj luci koje za zračnog prijevoznika pružaju treće osobe, a bez kojih redovne operacije zrakoplova ne bi bile moguće. Amtsgericht Köln (Općinski sud u Kölnu) ističe da je Sud Europske unije to jasno naveo u svojem rješenju od 14. studenoga 2014., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Društvo Germanwings podnijelo je žalbu protiv presude Amtsgerichta Köln (Općinski sud u Kölnu). Ono navodi da niži sud precjenjuje ono što Germanwings može kontrolirati te da zanemaruje činjenicu da Sud nije presudio da sve usluge koje treće osobe pružaju za zračnog prijevoznika čine dio njegovih operacija zrakoplova.

15. Sud koji je uputio zahtjev ističe da se rješenje Siewert odnosilo na oštećenje zrakoplova uzrokovano pokretnim stepenicama koje se primiču zrakoplovu kako bi se putnici na njega ukrcali, to jest odnosilo se na korištenje pružatelja usluge u vezi s konkretnim letom kojim je upravljao zračni prijevoznik. Omogućavanje ukrcaja putnika na rezervirani let jedna je od zadaća zračnog prijevoznika. Činjenično stanje ovog predmeta u tom smislu nije usporedivo. Zrakoplov je u ovom predmetu slučajno oštećen zbog korištenja uzletne i sletne staze koju na sličan način koriste svi zračni prijevoznici. Slijedom toga, takvo korištenje treba pripisati cjelokupnom zračnom prometu te ga se ne može smatrati jednom od isključivih zadaća zračnog prijevoznika. Osim toga, društvo Germanwings navodi da ni čišćenje uzletnih i sletnih staza ne čini dio obveza zračnog prijevoznika te da ono stoga nije pod njegovom kontrolom. Čišćenje uzletno-sletnih staza nije isključivo povezano niti s jednim pojedinačnim letom kojim upravlja zračni prijevoznik, niti sa sigurnim ukrcajem i iskrcajem putnika na rezervirani let i sa njega, već se odnosi na sigurnost zračne luke te stoga i na sigurnost zračnog prometa općenito.

16. Društvo Germanwings dalje navodi da se ne može složiti sa stajalištem prvostupanjskog suda jer, u skladu s tim stajalištem, okolnost koja sprječava provedbu planiranog leta ne bi bila ta okolnost „koja nije svojstvena redovnom obavljanju djelatnosti zračnog prijevoznika”. Stoga bi temeljni preduvjet za utvrđenje o postojanju izvanredne okolnosti u slučaju tehničkog kvara, to jest za utvrđenje da je taj kvar događaj „koji nije svojstven redovnom obavljanju djelatnosti zračnog prijevoznika” izgubio svrhu.

17. S obzirom na sve navedeno, Landgericht Köln (Zemaljski sud u Kölnu) smatra da odluka o žalbi ovisi o tome je li oštećenje gume kotača zrakoplova uzrokovano vijkom koji se nalazio na sletnoj ili uzletnoj stazi izvanredna okolnost u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu. Zato je odlučio Sudu uputiti sljedeće prethodno pitanje:

„Je li oštećenje gume kotača zrakoplova zbog vijka koji se nalazio na uzletnoj ili sletnoj stazi (oštećenje uzrokovano stranim tijelom/FOD) izvanredna okolnost u smislu članka 5. stavka 3. [Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu]?”

III. Postupak pred Sudom

18. Pisana očitovanja podnijeli su W. Pauels, njemačka i poljska vlada kao i Komisija. Društvo Germanwings i sve navedene stranke (osim poljske vlade) iznijeli su usmena očitovanja na raspravi održanoj 17. rujna 2018.

IV. Analiza

A. Kratak sažetak očitovanja stranaka

19. Kao prvo, što se tiče *dopuštenosti*, Komisija ističe da predmetni zahtjev za prethodnu odluku eventualno otvara dvojbe u tom pogledu. Komisija ističe da se taj zahtjev, s obzirom na njegov sadržaj, odnosi na navode stranaka za koje je sud koji ga je uputio pretpostavio da su točne, a ne na doista utvrđene činjenice. Komisija smatra da bi zahtjev mogao postati irelevantan ako bi naknadno ispitivanje dovelo u pitanje činjenice za koje sud koji ga je uputio pretpostavlja da su točne. U svakom slučaju, Komisija zaključuje da je zahtjev dopušten.

20. Što se tiče *merituma*, W. Pauels ističe da oštećenje gume kotača zrakoplova uzrokovano vijkom koji se nalazio na uzletnoj ili sletnoj stazi nije izvanredna okolnost. Tvrdi da je takav događaj svojstven djelatnosti zračnog prijevoznika. Prisutnost stranih tijela na uzletno-sletnoj stazi situacija je koja se može svakodnevno javljati, zračni prijevoznici su itekako svjesni tog problema te je čišćenje uzletno-sletne staze jedna od uobičajenih zadaća operatora zračnih luka. Dodaje da se gume kotača zrakoplova, koje su izložene ekstremnom pritisku, redovito pregledavaju prije letova te ih se mora redovito mijenjati. Stoga, za događaj poput predmetnog nije moguće smatrati da nije svojstven djelatnosti zračnog prijevoznika; među ostalim i zato što pojam „izvanredna okolnost" treba usko tumačiti.

21. Ako se za takav događaj ipak bude smatralo da nije svojstven djelatnosti zračnog prijevoznika, treba zaključiti da ga je u praksi, zbog njegove naravi ili uzroka, moguće kontrolirati, s obzirom na to da operatori zračnih luka redovito pregledavaju uzletno-sletne staze.

22. Njemačka i poljska vlada kao i Komisija tvrde da oštećenje gume kotača zrakoplova uzrokovano vijkom koji se nalazio na uzletnoj ili sletnoj stazi jest „izvanredna okolnost".

23. Prema mišljenju njemačke vlade, zračni prijevoznik ne može izbjeći niti kontrolirati rizik povezan s prisutnošću stranih tijela na uzletno-sletnim stazama. Prisutnost stranih tijela ima uzrok za koji zračni prijevoznik nije odgovoran te koji nije ni na koji način povezan s provedbom predmetnog leta – za razliku od preranih kvarova određenih dijelova zrakoplova koji nastaju unatoč redovitom održavanju, a o kakvima se radilo u predmetima Wallentin-Hermann[5] i van der Lans[6]. Činjenica da se zračni prijevoznici mogu relativno često naći u situaciji u kojima strano tijelo na uzletno-sletnoj stazi ošteti gumu kotača ne znači da takvu situaciju nije moguće smatrati izvanrednom okolnosti, s obzirom na to da učestalost događaja nije razlikovni kriterij[7]. Osim toga, njemačka vlada naglašava da u predmetnom slučaju nije bilo nepropisnih radnji operatora zračne luke koje bi se moglo pripisati dotičnom zračnom prijevozniku. Taj operator nije povrijedio svoje obveze održavanja i upravljanja. Određivanje strožih kontrola od onih koje su već na snazi iznimno bi naštetilo zračnom prometu.

24. Poljska vlada ističe da oštećenje poput predmetnog, koje uzrokuje treća osoba koja ne poštuje svoje obveze, nije obuhvaćeno redovnim djelatnostima zračnog prijevoznika. S obzirom na činjenicu da ne može predvidjeti da će operator zračne luke povrijediti svoje obveze, zračni prijevoznik ne mora uzeti u obzir rizik da bi njegov zrakoplov mogao zbog toga biti oštećen. U tom kontekstu, zračnog prijevoznika može se smatrati odgovornim samo za brz popravak oštećenog zrakoplova.

5 Presuda od 22. prosinca 2008. (C-549/07, EU:C:2008:771)

6 Presuda od 17. rujna 2015., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618)

7 Presuda od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342)

25. Komisija navodi da predmetni događaj nije svojstven redovnom obavljanju djelatnosti zračnog prijevoznika te ga potonji ne može kontrolirati. U tom pogledu, on nije bitno povezan s funkcioniranjem sustava zrakoplova – za razliku od spomenutog primjera pokretnih stepenica za ukrcaj. On je u tom smislu usporediv sa sudarom s pticama, što zračni prijevoznik također ne može kontrolirati. Tu nemogućnost kontrole od strane zračnog prijevoznika potvrđuje činjenica da su sigurnost i pregledavanje uzletno-sletnih staza odgovornost operatora zračnih luka. Naposljetku, činjenica da se predmetni incident dogodio na sletnoj ili uzletnoj stazi prethodnog leta ne znači da ga nije moguće smatrati „izvanrednom okolnosti" [8].

B. Ocjena

1. Uvodne napomene

26. Prema mojemu mišljenju, dopuštenost zahtjeva za prethodnu odluku nije stvarno pitanje u ovom predmetu jer ga je samo Komisija istaknula [9] – u okviru zapravo tek teoretskih navoda – a i ona je sama zaključila da zahtjev, u svakom slučaju, nije nedopušten. Kao prvo, u kontekstu suradnje između Suda i nacionalnih sudova, pitanja koja se tiču prava Unije uživaju presumpciju relevantnosti [10]. Kao drugo, iz sudske prakse Suda proizlazi da pravo Unije ne zabranjuje sudu koji je uputio zahtjev da nakon proglašenja presude donesene u prethodnom postupku ponovno saslušava stranke i/ili provodi nove istražne mjere, što bi ga moglo navesti na izmjenu činjeničnih i pravnih utvrđenja iz zahtjeva za prethodnu odluku, pod uvjetom da taj sud osigura puni učinak tumačenju prava Unije koje je pružio Sud [11].

27. Što se tiče merituma, sud koji je uputio zahtjev u odluci kojom ga je uputio navodi da u predmetnom slučaju postoji izvanredna okolnost. Naime, taj je sud u nekoliko postupaka koji su prethodili predmetnom pravnom sporu već utvrdio da oštećenje gume kotača ili ostali tehnički kvarovi na zrakoplovu uzrokovani malim predmetima na uzletno-sletnoj stazi, kao što su čavli ili slični predmeti, čini izvanrednu okolnost koja zračnog prijevoznika oslobađa obveze plaćanja odštete svojim putnicima.

28. Zaključio sam da je taj pristup pravilan [12]. U analizi u nastavku bavit ću se sudskom praksom Suda i pojmom izvanrednih okolnosti u kontekstu tehničkih problema. Nakon toga ću primijeniti dvodijelni test Suda: (i.) problem mora biti pripisiv događaju koji nije svojstven redovnom obavljanju djelatnosti zračnog prijevoznika; te (ii.) taj događaj, zbog svoje naravi ili uzroka, mora biti izvan kontrole zračnog prijevoznika. Naposljetku ću se osvrnuti na dodatan uvjet u pogledu razumnih mjera i izbjegavanja/sprječavanja izvanredne(-ih) okolnosti. Zaključit ću da je oštećenje gume kotača zrakoplova uzrokovano vijkom koji se nalazio na uzletnoj ili sletnoj stazi *obuhvaćeno pojmom „izvanredna okolnost"* u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu.

8 To proizlazi iz presude od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

9 Osim toga, niti jedna od stranaka nije smatrala potrebnim to pitanje razmatrati na raspravi pred Sudom.

10 Vidjeti, primjerice, presudu od 16. prosinca 2008., Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, t. 67.).

11 Presuda od 5. srpnja 2016., Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, t. 30. i t. 2. izreke)

12 O pojmu izvanrednih okolnosti, vidjeti Milner, A., Regulation EC 261/2004 and ‚Extraordinary Circumstances', Air & Space Law, 34, br. 3 (2009.), str. 215. do 220.; van der Wijngaart, T., van der Lans v. KLM and „Extraordinary Circumstances", Air & Space Law, 41, br. 1 (2016.), str. 59. do 62.; Michel, V., Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur, Europe, br. 6, lipanj 2018., str. 22. i 23.; Flöthmann, M., Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz "wilden Streiks" des Flugpersonals (Anmerkung), EuZW, 2018., 457; Herrmann, C., Entschädigung der Fluggäste bei „wildem Streik" – das TUIfly-Urteil des EuGH, RRa, 3/2018, str. 102.; Führich, E., Innenbetrieblicher "wilder Streik" als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung, Monatsschrift fúr Deutsches Recht, 13/2018;

29. Dodajem da je osobito važno da Sud pojasni to pitanje jer nacionalna sudska praksa u Njemačkoj (a i u ostalim državama članicama [13]) s pitanjem čini li događaj poput predmetnog „izvanrednu okolnost" u smislu te odredbe ne postupa ujednačeno.

30. Primjerice, razni prvostupanjski sudovi, a i vijeće suda koji je uputio zahtjev [14], zauzeli su (vodeći se odlukom Suda o pokretnim stepenicama za ukrcaj u predmetu Siewert [15]) suprotno stajalište i presudili da se u slučajevima poput predmetnog ne radi o „izvanrednoj okolnosti".

31. Stoga, pojašnjenje ovog pitanja od očitog je praktičnog značaja te će pomoći u povećanju pravne sigurnosti kako putnicima tako i zračnim prijevoznicima.

32. Sud je već imao u nekoliko prigoda tumačiti članak 5. stavak 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu. U nastavku izlažem kratak pregled tih predmeta.

33. Sud je u presudi Pešková i Peška [16], koja je osobito relevantna za ovaj predmet, utvrdio da sudar zrakoplova i ptice kao i zbog toga nastala šteta nisu bitno povezani sa sustavom funkcioniranja zrakoplova te da po svojoj naravi i uzroku nisu svojstveni redovnom obavljanju djelatnosti zračnog prijevoznika i usto da su izvan njegove stvarne kontrole – što znači da je takav sudar izvanredna okolnost.

34. Sud je u presudi McDonagh [17] u taj pojam uključio i zatvaranje zračnog prostora zbog erupcije islandskog vulkana Eyjafjallajökull.

35. S druge strane, Sud je u presudi van der Lans [18] utvrdio da tehnički problem koji je neočekivano nastupio te čijim se uzrokom ne može smatrati manjkavo održavanje niti je on uočen tijekom redovitog održavanja nije obuhvaćen definicijom „izvanrednih okolnosti" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu.

36. U presudama Wallentin-Hermann [19] i Sturgeon i dr. [20] Sud je utvrdio da tehnički problem koji se pojavio na zrakoplovu nije obuhvaćen tim pojmom, osim ako su mu uzrok događaji koji, zbog svoje naravi i uzroka, nisu svojstveni redovnom obavljanju djelatnosti zračnog prijevoznika te su izvan njegove kontrole.

37. U rješenju Siewert [21] Sud je utvrdio da situaciju u kojoj se pokretne stepenice za ukrcaj putnika sudare sa zrakoplovom nije moguće smatrati „izvanrednim okolnostima". Tom ću se predmetu kasnije vratiti.

2. Pojam izvanrednih okolnosti u kontekstu tehničkih problema

38. Prije svega, važno je istaknuti da taj pojam nije niti definiran niti jasno utvrđen u Uredbi o pravima putnika u zračnom prometu.

13 To proizlazi, među ostalim, iz Prassl, J., Tackling Diversity Through Uniformity? u Bobek, M. i Prassl, J., *op. cit.*, str. 335., van der Wijngaart, T., *op.cit.*, Führich, E., *op.cit.*, i Politis, A., Rechtsprechung: Anmerkung - Pešková u. Peška, NJW, 37/2017, str. 2669.

14 Tj. 24. vijeće Landgerichta Köln (Zemaljski sud u Kölnu) za građanske sporove

15 Rješenje od 14. studenoga 2014., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377)

16 Presuda od 4. svibnja 2017. (C-315/15, EU:C:2017:342)

17 Presuda od 31. siječnja 2013. (C-12/11, EU:C:2013:43)

18 Presuda od 17. rujna 2015. (C-257/14, EU:C:2015:618)

19 Presuda od 22. prosinca 2008. (C-549/07, EU:C:2008:771)

20 Presuda od 19. studenoga 2009. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716)

21 Rješenje od 14. studenoga 2014. (C-394/14, EU:C:2014:2377)

39. Sud je kao odgovor na to odredio načelo pravila i iznimke: tehnički kvarovi u pravilu su operativni rizik zračnog prijevoznika zato što su dio redovnog obavljanja njegove djelatnosti te samo iznimno mogu činiti izvanredne okolnosti (načelno, kada nisu svojstveni redovnom obavljanju djelatnosti zračnog prijevoznika te kada su izvan njegove kontrole).

40. Sud je u nedavnoj presudi Pešková i Peška [22] podsjetio da je zakonodavac Unije u članku 5. stavku 1. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu utvrdio obveze zračnih prijevoznika u pogledu plaćanja odštete putnicima u slučaju otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta u polasku – to jest kašnjenja od tri ili više sati. Iznimno od navedene odredbe, uvodne izjave 14. i 15. i članak 5. stavak 3. te uredbe predviđaju da se zračni prijevoznik oslobađa obveze plaćanja odštete predviđene člankom 7. iste uredbe ako dokaže da je otkazivanje ili kašnjenje leta uzrokovano izvanrednim okolnostima koje se nisu mogle izbjeći čak i da su poduzete sve razumne mjere. Članak 5. stavak 3. stoga treba usko tumačiti [23].

41. Sud je utvrdio da se „ne može isključiti mogućnost da pojedini tehnički problemi čine [izvanredne] okolnosti ako su posljedica događaja koji *nisu svojstveni* redovnom obavljanju djelatnosti zračnog prijevoznika te su *izvan njegove stvarne kontrole*. To će među ostalim biti tako u slučaju u kojem proizvođač zrakoplova koji čine flotu dotičnog zračnog prijevoznika ili nadležno tijelo uoče da ti zrakoplovi, iako se već koriste, imaju skriveni proizvodni nedostatak koji utječe na sigurnost leta. Isto bi bilo i u slučaju štete na zrakoplovima prouzročene sabotažom ili terorističkim aktom" [neslužbeni prijevod] [24].

42. Predmetni događaj (i oštećenje) ulazi u kategoriju tehničkih problema te time i u kategoriju „neočekivanih nedostataka po pitanju sigurnosti leta" navedenu u uvodnoj izjavi 14. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu.

43. Stoga se očito ne radi o skrivenom proizvodnom nedostatku koji utječe na sigurnost leta, što je jedan od primjera tehničkog problema za koji je Sud utvrdio da može činiti „izvanrednu okolnost" (presude Wallentin-Hermann i van der Lans [25]).

44. Međutim, slažem se s Komisijom da gore navedenu sudsku praksu treba tumačiti na način da je Sud, kada je pružio primjer skrivenog proizvodnog nedostatka, samo htio pojasniti da tehničke kvarove uzrokovane događajima koji su izvan kontrole zračnog prijevoznika treba smatrati izvanrednim okolnostima.

45. Naime, kako je njemačka vlada istaknula, Sud je u presudi McDonagh utvrdio da [26] „[izraz] ‚izvanredne okolnosti' u svakodnevnom govoru doslovno označava okolnosti koje su ‚izvan redovnog'. U kontekstu zračnog prijevoza označava događaj koji nije svojstven redovnom obavljanju djelatnosti zračnog prijevoznika te je zbog svoje naravi ili uzroka izvan njegove kontrole […]. Drugim riječima, […] odnosi se na sve okolnosti koje su izvan kontrole zračnog prijevoznika, neovisno o tome koja je narav tih okolnosti ili njihov značaj" [neslužbeni prijevod].

22 Presuda od 4. svibnja 2017. (C-315/15, EU:C:2017:342, t. 19. i sljedeće točke). Također vidjeti Wienbracke, M., Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel, EuZW, 2017., 571.

23 Presuda od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, t. 20.)

24 Presuda od 22. prosinca 2008., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, t. 26.) (moje isticanje)

25 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. i sljedeće točke). U pogledu potonjeg predmeta, vidjeti presudu Court of Appeal (England and Wales) (Žalbeni sud, Engleska i Wales, Ujedinjena Kraljevina) u predmetu Huzar v. Jet2.com Limited [2014] EWCA, civ. 791 (koji se odnosio na kvar u sustavu ventila za protok goriva). Također vidjeti van der Wijngaart, T., *op. cit.*

26 Presuda od 31. siječnja 2013. (C-12/11, EU:C:2013:43, t. 29.)

46. Tomu u prilog govore i *travaux préparatoires* u vezi s člankom 5. stavkom 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu. Tijekom tih pripremnih radova, pojam „viša sila" promijenjen je u pojam „izvanredne okolnosti". Prema izjavi Vijeća u Zajedničkom stajalištu, ta promjena napravljena je u interesu pravne jasnoće [27].

47. Iz navedenog proizlazi da Sud nije htio pojam „izvanredne okolnosti" ograničiti tako da uključuje tehničke kvarove samo ako je njihov uzrok sličan uzroku skrivenog proizvodnog nedostatka.

48. Dosadašnjom sudskom praksom Suda u pogledu tehničkih problema kao izvanrednih okolnosti u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu utvrđen je dvodijelni test: (i.) problem mora biti pripisiv događaju – kao što su događaji navedeni u uvodnoj izjavi 14. te uredbe – koji nije svojstven redovnom obavljanju djelatnosti zračnog prijevoznika (prvi dio); te se (ii.) zbog svoje naravi ili uzroka nalazi izvan kontrole zračnog prijevoznika (drugi dio). Valja istaknuti da ta dva dijela (uvjeta) treba ispitati s obzirom na okolnosti konkretnog slučaja te da su kumulativna [28]. U nastavku ću ih redom razmotriti.

a) Svojstvenost

49. Što se tiče prvog dijela navedenog u prethodnoj točki (svojstvenost), treba imati na umu da je Sud u svojoj sudskoj praksi proizašloj iz presude Wallentin-Hermann [29] upotrijebio restriktivan pristup u pogledu mogućnosti pozivanja na tehničke probleme.

50. Sve stranke (osim W. Pauelsa) ističu da predmetni događaj (to jest oštećenje gume kotača zrakoplova uzrokovano vijkom koji se nalazio na uzletnoj ili sletnoj stazi) nije svojstven redovnom obavljanju djelatnosti dotičnog zračnog prijevoznika.

51. Sud je u presudi Pešková i Peška [30] utvrdio da „izvanrednu okolnost ne čini prerano kvarenje pojedinih dijelova zrakoplova, jer je takav kvar bitno povezan sa sustavom funkcioniranja zrakoplova. Taj nepredvidiv događaj naime nije izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika, jer je on dužan osigurati održavanje i ispravno funkcioniranje zrakoplova koje koristi za svoje gospodarsko poslovanje".

52. Međutim, u sljedećoj točki (24.) te presude zaključio je da „sudar zrakoplova i ptice, te njime prouzročena eventualna šteta, nisu bitno povezani sa sustavom funkcioniranja zrakoplova, oni po svojoj naravi ili uzroku nisu dio redovnog obavljanja djelatnosti konkretnog zračnog prijevoznika, te su izvan njegove stvarne kontrole. Stoga, navedeni sudar treba kvalificirati kao „izvanrednu okolnost" u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu]".

53. Smatram da je činjenično stanje tog predmeta usporedivo s činjeničnim stanjem ovog predmeta. Naime, predmetni događaj usporediv je sa sudarom s pticama (Pešková i Peška [31]), ali, naglašavam, nije usporediv sa sudarom pokretnih stepenica za ukrcaj sa zrakoplovom (Siewert [32]).

27 Vidjeti moje mišljenje u spojenim predmetima 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:2018:243, t. 57.).

28 Presuda 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. 34.). Sud u toj presudi ujedno ističe da okolnosti iz te uvodne izjave nisu nužno i automatski razlozi za oslobađanje od obveze plaćanja odštete iz članka 5. stavka 1. točke (c) Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu.

29 Presuda od 22. prosinca 2008. (C-549/07, EU:C:2008:771)

30 Presuda od 4. svibnja 2017. (C-315/15, EU:C:2017:342, t. 23. i navedena sudska praksa)

31 Presuda od 4. svibnja 2017. (C-315/15, EU:C:2017:342)

32 Rješenje od 14. studenoga 2014. (C-394/14, EU:C:2014:2377)

54. Sudu je u predmetu Siewert bila presudna činjenica da su stepenice bile neophodne za zračni prijevoz putnika te je to presudna razlika između tog predmeta i oštećenja gume kotača uzrokovanog stranim tijelom na uzletno-sletnoj stazi o kojem se radi u ovom predmetu.

55. Za razliku od pokretnih stepenica za ukrcaj, koje zračni prijevoznici namjerno koriste kako bi omogućili ukrcaj i iskrcaj putnika, vijak se u tom slučaju nalazio na uzletno-sletnoj stazi bez znanja zračnog prijevoznika te neovisno o/protivno njegovoj volji.

56. Kako je Komisija istaknula, ta tijela mogu uzrokovati oštećenje, ali to je izvan opsega redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika.

57. Točno je da korištenje uzletno-sletne staze nedvojbeno čini dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika, kako je W. Pauels više puta ponovio. Međutim, to samo po sebi nije presudno. Naime, i korištenje zračnog prostora nedvojbeno čini dio redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika, ali je Sud ipak utvrdio da sudar s pticama čini izvanrednu okolnost: to nije bitno povezano sa sustavom funkcioniranja zrakoplova.

58. Iz toga proizlazi da vijci koji se nalaze na uzletno-sletnim stazama nisu bitno povezani sa sustavom funkcioniranja zrakoplova. Naprotiv, vijke i ostala strana tijela treba izbjegavati koliko god je to moguće, jer čine značajan sigurnosni rizik te zrakoplovi ne bi trebali doći u doticaj s takvim tijelima.

59. Dalje, W. Pauels u bitnome tvrdi da je predmetni događaj učestao i uobičajen problem, zbog čega ne može biti izvanredna okolnost.

60. Iz odluke kojom se upućuje prethodno pitanje proizlazi da situacija u kojoj je oštećenja guma kotača zrakoplova uzrokovano vijcima ili sličnim stranim tijelima koja su se tijekom uzlijetanja ili slijetanja nalazila na uzletno-sletnoj stazi nije događaj koji nastaje iznimno rijetko. To ne znači, prema mojemu mišljenju, da učestalost događaja treba biti kriterij ograničavanja/razlikovni kriterij.

61. Sličan je argument zagovarao i nezavisni odvjetnik Y. Bot u predmetu Pešková i Peška [33]. On je tvrdio da takvi događaji (sudari s pticama) ne mogu biti izvanredna okolnost jer su uobičajena pojava poznata raznim gospodarskim subjektima koji djeluju u zračnom prijevozu. Međutim, Sud nije prihvatio taj pristup te je zaključio da sudar s pticama, unatoč tim argumentima, jest izvanredna okolnost.

62. Iz navedenog proizlazi da predmetni događaj nije svojstven redovnom obavljanju djelatnosti zračnog prijevoznika.

b) Kontrola

63. Dalje, što se tiče drugog dijela testa (kontrola), smatram da je oštećenje gume kotača zrakoplova uzrokovano stranim tijelom koje se nalazilo na uzletno-sletnoj stazi događaj koji je izvan kontrole zračnog prijevoznika.

64. To je zato što održavanje i čišćenje uzletno-sletnih staza nije odgovornost zračnog prijevoznika, nego operatora zračne luke.

33 Mišljenje nezavisnog odvjetnika Y. Bota u predmetu Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2016:623)

65. Kako je sud koji je uputio zahtjev već pravilno utvrdio u presudi od 19. siječnja 2016.[34], zakonodavac Unije je u uvodnoj izjavi 14. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu, koja je povezana s člankom 5. stavkom 3. te uredbe, samo pružio primjere izvanrednih okolnosti, ali ti primjeri pokazuju da se radi o čimbenicima izvan organizacijske i tehničke odgovornosti zračnog prijevoznika, na koje on ne može utjecati te ih stoga ne može izbjeći. Oni su ujedno izvan takozvanog operativnog rizika kojem su zrakoplovi izloženi. Budući da su sigurnost i nadzor uzletno-sletnih staza obveza relevantnog operatora zračne luke te da on redovito pregledava postoje li na njima strana tijela, sami zračni prijevoznici ne utječu na provedbu pregleda i njihov broj niti ih mogu provoditi (a ni ne raspolažu sredstvima kojima bi to učinili).

66. U biti, sud koji je uputio zahtjev smatra da su strana tijela na uzletno-sletnim stazama rizik koji je izvan kontrole zračnih prijevoznika te da to, za razliku od preranih kvarova pojedinih dijelova zrakoplova unatoč redovitom održavanju, čini izniman vanjski događaj[35].

67. Neovisno o tome, slažem se sa sudom koji je uputio zahtjev da strana tijela na uzletno-sletnim stazama koja prouzroče oštećenje zrakoplova treba smatrati izvanrednim okolnostima u smislu članka 5. stavka 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu.

68. Kako je poljska vlada istaknula, nadzor stanja uzletno-sletnih staza odgovornost je operatora zračne luke, a ne zračnog prijevoznika. Stoga, oštećenje dijela zrakoplova uzrokovano stranim tijelom u krajnjem slučaju može biti posljedica nepoštovanja obveza od strane operatora zračne luke.

69. Ta odgovornost operatora zračne luke proizlazi iz Uredbe Komisije (EU) br. 139/2014[36] te iz primjenjiva nacionalnog prava.

70. Pod naslovom „ADR.OPS. C.010 Betonske i asfaltne kolničke konstrukcije, ostale površine na zemlji i odvodnja" u „Pododjeljku C – Održavanje aerodroma (ADR.OPS.C)" Priloga IV. toj uredbi predviđeno je da „(a) Operator aerodroma pregledava sve operativne površine, uključujući kolničke konstrukcije (uzletno-sletne staze, staze za vožnju ili stajanke), obližnja područja i odvodnju kako bi redovito procjenjivao njihovo stanje u okviru preventivnog i korektivnog programa održavanja aerodroma" te da „(b) Operator aerodroma [među ostalim]: (1.) održava sve operativne površine kako bi izbjegao i odstranio sve pomične predmete/krhotine koje bi mogle prouzročiti oštećenje zrakoplova ili oslabiti rad njihovih sustava; (2.) održava površinu uzletno-sletnih staza, staza za vožnju i stajanka kako bi spriječio nastanak štetnih nepravilnosti".

71. Smatram (kao i sud koji je uputio zahtjev) da vijci, čavli i ostali mali predmeti, kao strana tijela na uzletno-sletnoj stazi, ne služe upravljanju letovima, već čine sigurnosni rizik. Njihova prisutnost na uzletno-sletnoj stazi nasumičan je događaj koji zračni prijevoznik jednostavno ne može predvidjeti te je, unutar operativne sfere njegove poslovne djelatnosti, izvan njegove kontrole. Kao ni mjere rastjerivanja ptica kojima je cilj spriječiti njihove sudare sa zrakoplovima, mjere namijenjene sprječavanju prisutnosti stranih tijela na uzletno-sletnoj stazi ne odnose se na konkretan let kojim upravlja zračni prijevoznik niti na sigurno ukrcavanje ili iskrcavanje putnika na rezervirani let ili s

34 Predmet 11 S 389/14

35 Ističe da takve događaje, s obzirom na to da nisu svojstveni redovnoj provedbi leta te da su izvan kontrole zračnog prijevoznika, treba kvalificirati kao iznimne vanjske događaje/okolnosti.

36 Uredba od 12. veljače 2014. o utvrđivanju zahtjeva i upravnih postupaka u vezi s aerodromima u skladu s Uredbom (EZ) br. 216/2008 Europskog parlamenta i Vijeća (SL 2014., L 44, str. 1.)

njega, već se odnose na sigurnost zračnih luka i zračnog prometa općenito. One stoga načelno nisu obuhvaćene odgovornošću zračnog prijevoznika, već su, u konkretnom slučaju, obuhvaćene odgovornošću operatora zračne luke, koji mora ocijeniti prikladnost mjera koje treba poduzeti te mora izabrati odgovarajuća i djelotvorna sredstva za ispravljanje situacije [37].

72. W. Pauels tvrdi da su gume kotača zrakoplova izložene iznimnom pritisku pri polijetanju i slijetanju, redovito ih se pregledava prije letova te ih zračni prijevoznik mora redovito mijenjati [38] i da predmetni događaj ne bi trebalo smatrati izvanrednom okolnosti.

73. Međutim, prema mojemu mišljenju, iz navedenog argumenta ne proizlazi da treba smatrati da je predmetni događaj svojstven redovnom obavljanju djelatnosti zračnog prijevoznika i/ili da je izvan njegove kontrole.

74. Slično utvrđenju Suda u presudi Pešková i Peška [39] u kojoj je bila riječ o sudaru s pticama, prisutnost vijka na uzletno-sletnoj stazi koja uzrokuje oštećenje zrakoplova izvanjska je u odnosu na djelatnost zračnog prijevoznika, jer nema nikakve veze s ekstremnim pritiskom i uvjetima tijekom uzlijetanja ili slijetanja zrakoplova. Predmetni se događaj ne može izbjeći promjenom guma kotača kada postanu istrošene; naime, vijak na uzletno-sletnoj stazi može oštetiti čak i potpuno novu gumu kotača.

75. Stoga, nasuprot argumentima koje je W. Pauels iznio u svojim pisanim očitovanjima, ovaj predmet nije moguće usporediti s predmetom Siewert [40].

76. Možda je korisno istaknuti pristup Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud, Njemačka) u pogledu pitanja što je obuhvaćeno opsegom redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika (koji je taj sud upotrijebio u presudi koja se odnosila na sudar s pticama) [41]. Bundesgerichtshof (Savezni vrhovni sud) utvrdio je da ako bi cilj donesene mjere bio osigurati *funkcioniranje zračnog prijevoza kao cjeline*, ona ne bi bila obuhvaćena opsegom redovnog obavljanja djelatnosti zračnog prijevoznika. To je mjera namijenjena sigurnosti zračnog prijevoza općenito, a ne mjera pojedinačnog zračnog prijevoznika. Stoga, prema zaključku Bundesgerichtshofa (Savezni vrhovni sud), mjere koje se odnose na rad ili aktivnost pojedinačnog zrakoplova obuhvaćene su opsegom djelatnosti zračnog prijevoznika (koju može činiti, primjerice, i prijevoz putnika), ali mjere koje se ne odnose na rad pojedinačnog zrakoplova mjere su koje mogu biti izvanredna okolnost u dijelu u kojem nisu obuhvaćene opsegom djelatnosti zračnog prijevoznika.

77. Stoga, mjere koje su se u predmetnom slučaju mogle poduzeti kako bi se izbjeglo oštećenje gume kotača bile su izvan ovlasti zračnog prijevoznika. Osim toga, mjere koje je mogao poduzeti operator zračne luke ne odnose se na provedbu pojedinačnog leta, već na opće jamstvo protoka zračnog prometa u relevantnoj zračnoj luci. Uzletno-sletne staze ne održavaju se za pojedinačne letove. Održavaju se kako bi se osigurao uredan protok zračnog prometa kao cjeline.

37 Ovdje u sličnom smislu ističem presudu Landgerichta Darmstadt (Zemaljski sud u Darmstadtu, Njemačka), koja se odnosila na oštećenje uzrokovano vijkom koji je usisan u motor (vidjeti BeckRS 2014., 23957). Osim toga, iz odluke kojom je upućeno prethodno pitanje proizlazi da postojeći tehnički sustavi za nadzor uzletno-sletnih staza i uklanjanje stranih tijela s njih nisu (još) napredni te stoga ne mogu pružiti sigurnu zaštitu. Već se nekoliko godina razvijaju sigurnosni sustavi otporni na vremenske uvjete te koji bi neprestano pregledavali postoje li strana tijela na uzletnim i sletnim stazama, a u slučaju opasnosti bi oglasili uzbunu.

38 Vidjeti točku 20. ovog mišljenja.

39 Presuda od 4. svibnja 2017. (C-315/15, EU:C:2017:342)

40 Rješenje od 14. studenoga 2014. (C-394/14, EU:C:2014:2377)

41 BGH, NJW 2014, 861; VRR 2014, 100; NJW-RR 2015, 111

78. Naposljetku, smatram (kao i Komisija) da i cilj Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu da se osigura visoka razina zaštite putnika u zračnom prometu opravdava utvrđenje o postojanju „izvanredne okolnosti" u predmetnom slučaju; zračne prijevoznike stoga ne treba poticati na to da se suzdrže od poduzimanja mjera koje su potrebne nakon oštećenja uzrokovanog stranim tijelom davanjem prednosti održanju i točnosti svojih letova nad ciljem njihove sigurnosti [42].

79. Iz navedenog proizlazi da predmetni događaj zadovoljava test u pogledu kontrole te da je izvan stvarne kontrole zračnog prijevoznika.

3. Razumne mjere za izbjegavanje izvanrednih okolnosti

80. U skladu sa sudskom praksom Suda [43], „ne oslobađaju sve izvanredne okolnosti od obveze pa stoga zračni prijevoznik koji se želi pozvati na njih mora, osim toga, 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. Zračni prijevoznik mora […] dokazati da, čak i da je upotrijebio sve svoje resurse u smislu osoblja ili opreme i financijskih sredstava, *očito ne bi mogao*, osim da se neprihvatljivo žrtvovao s obzirom na mogućnosti svojeg poduzeća u relevantnom trenutku, *spriječiti da izvanredne okolnosti* kojima je bio izložen rezultiraju otkazivanjem leta" [neslužbeni prijevod] (moje isticanje).

81. Točno je da se prethodno pitanje ne odnosi izričito na dodatni uvjet u pogledu razumnih mjera i izbjegavanja/sprječavanja izvanredne(-ih) okolnosti.

82. Međutim, budući da će sud koji je uputio zahtjev morati ocijeniti može li se, u okolnostima predmetnog slučaja, za zračnog prijevoznika smatrati da je poduzeo sve mjere prilagođene situaciji, smatram da je korisno ispitati i taj uvjet – kako bi se sudu koji je uputio zahtjev pružio prikladan odgovor za potrebe primjene prava Unije u sporu o kojem odlučuje [44].

83. Naime, Sud je utvrdio da „okolnost da je nacionalni sud formalno sastavio zahtjev za prethodnu odluku pozivajući se na određene odredbe prava Unije ne sprečava Sud da tom sudu pruži sve elemente tumačenja koji mogu biti korisni za donošenje odluke u postupku koji se vodi pred njim, bez obzira na to je li se na njih pozvao u svojim pitanjima. U tom smislu na Sudu je da iz svih podataka koje je dostavio nacionalni sud, a posebno iz obrazloženja zahtjeva za prethodnu odluku, izdvoji one dijelove prava Unije koje je potrebno tumačiti imajući u vidu predmet spora" [45].

84. Iz ustaljene sudske prakse Suda proizlazi da je pojam razumnih mjera individualiziran i fleksibilan [46] te da „treba uzeti u obzir samo mjere na čije […] je poduzimanje moguće [zračnog prijevoznika] stvarno obvezati, *a ne one koje ulaze u nadležnost trećih osoba, kao što su, među ostalim, nadležni upravitelji zračnih luka ili zračni kontrolori*" [47].

85. Nacionalni sud stoga mora „ocijeniti je li predmetni zračni prijevoznik […], osobito na tehničkom i administrativnom planu, bio stvarno u mogućnosti izravno ili neizravno poduzeti preventivne mjere koje omogućuju smanjenje pa čak i sprječavanje opasnosti od [oštećenja guma kotača zbog stranih tijela na uzletno-sletnoj stazi]" [48].

42 Vidjeti presudu od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, t. 25.).

43 Presuda od 12. svibnja 2011., Eglītis i Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, t. 25.)

44 Vidjeti presudu od 28. lipnja 1978., Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139, t. 57.).

45 Presuda od 29. rujna 2016., Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732, t. 43.)

46 Presuda od 12. svibnja 2011., Eglītis i Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, t. 30.)

47 Presuda od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, t. 43.) (moje isticanje)

48 Presuda od 4. svibnja 2017., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, t. 44.)

86. Iz svih prethodnih razmatranja proizlazi da članak 5. stavak 3. Uredbe o pravima putnika u zračnom prometu treba tumačiti na način da je oštećenje gume kotača zrakoplova zbog vijka koji se nalazio na uzletnoj ili sletnoj stazi obuhvaćeno pojmom „izvanredna okolnost" u smislu te odredbe.

87. Međutim, istaknuo bih da izvanrednu okolnost ne može činiti bilo koja zamjena gume kotača zrakoplova: potrebno je praviti razliku između oštećenja gume kotača u predmetnom slučaju od oštećenja gume kotača koje je posljedica njezina redovnog korištenja – tako da potonje ne može biti izvanredna okolnost.

V. Zaključak

88. Zbog navedenih razloga, predlažem da Sud na sljedeći način odgovori na prethodna pitanje koje je uputio Landgericht Köln (Zemaljski sud u Kölnu, Njemačka):

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 u polasku treba tumačiti na način da je oštećenje gume kotača zrakoplova zbog vijka koji se nalazio na uzletnoj ili sletnoj stazi obuhvaćeno pojmom „izvanredna okolnost" u smislu te odredbe.