



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (deveti senat)

z dne 17. septembra 2015*

„Predhodno odločanje — Zračni promet — Pravice potnikov v primeru zamude ali odpovedi leta — Uredba (ES) št. 261/2004 — Člen 5(3) — Zavrnitev vkrcanja in odpoved leta — Velika zamuda leta — Odškodnina in pomoč potnikom — Izredne razmere“

V zadevi C-257/14,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Rechtbank Amsterdam (Nizozemska) z odločbo z dne 29. aprila 2014, ki je prispela na Sodišče 28. maja 2014, v postopku

Corina van der Lans

proti

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

SODIŠČE (deveti senat),

v sestavi K. Jürimäe, predsednica senata, J. Malenovský (poročevalec) in M. Safjan, sodnika,

generalna pravobranilka: E. Sharpston,

sodna tajnica: L. Carrasco Marco, administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 7. maja 2015,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV P. Eijssvoogel, P. Huizing, R. Pessers in M. Lustenhouwer, odvetniki,
- za nizozemsko vlado M. Bulterman in M. Noort, agentki,
- za nemško vlado T. Henze in J. Kemper, agenta,
- za francosko vlado G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme in M. Hours, agenti,
- za italijansko vlado G. Palmieri, agentka, skupaj s C. Colelli, avvocato dello Stato,
- za vlado Združenega kraljestva L. Christie, agent, skupaj z J. Holmesom, barrister,

* Jezik postopka: nizozemščina.

— za Evropsko komisijo F. Wilman in N. Yerrell, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalne pravobranilke, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 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).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med C. van der Lans in letalsko družbo Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (v nadaljevanju: KLM) zaradi tega, ker ta družba ni hotela povrniti škode tožeče stranke v postopku v glavni stvari, katere letalo je imelo zamudo.

Pravni okvir

- 3 Uredba št. 261/2004 vsebuje med drugimi te uvodne izjave:

„(1) Ukrepanje Skupnosti na področju zračnega prevoza mora med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov. Poleg tega je treba na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu potrošnikov.

(2) Zavrnitev vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov povzročajo potnikom velike težave in nevšečnosti.

[...]

(14) Kakor v okviru Montrealske konvencije je treba obveznosti dejanskih letalskih prevoznikov omejiti ali izključiti v primerih, kadar se zgodi dogodek zaradi izrednih razmer, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Takšne razmere lahko nastanejo zlasti v primerih politične nestabilnosti, vremenskih pogojev, ki so nezdružljivi z izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem [varnostjo], nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, kakor tudi ob stavkah, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika.

(15) Šteje se, da izredne razmere obstajajo, kadar odločitev sistema upravljanja zračnega prometa za določen zrakoplov določenega dne vpliva na nastanek velike zamude, zamude prek noči ali na odpoved enega leta ali več letov tega zrakoplova, tudi če je zadevni letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe, da bi se izognil zamudi ali odpovedi leta.“

- 4 Člen 3 te uredbe, naslovljen „Področje uporabe“, v odstavku 1(b) določa:

„1. Ta uredba se uporablja za:

[...]

(b) potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju tretje države in so namenjeni na letališče na ozemlju države članice, za katero se Pogodba uporablja, razen če ti potniki prejmejo storitve ali odškodnino in pomoč v tej tretji državi, če je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta iz Skupnosti.“

5 Člen 5 navedene uredbe določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

[...]

(c) imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7 [...]

[...]

3. 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.

[...]“

6 Člen 7 te uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, določa:

„1. Pri sklicevanju na ta člen potniki prejmejo odškodnino v višini:

(a) 250 EUR za lete do vključno 1500 kilometrov;

(b) 400 EUR za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;

(c) 600 EUR za lete, ki niso zajeti v točkah (a) ali (b).

Za določitev oddaljenosti, ki jo je treba upoštevati, se šteje zadnji kraj, na katerega bo potnik zaradi zavrnitve vkrcanja ali odpovedi leta prispel z zamudo glede na predvideni vozni red letov.

2. Kadar se potnikom v skladu s členom 8 ponudi sprememba poti do njihovega končnega namembnega kraja z alternativnim letom, katerega čas prihoda ne presega predvidenega časa prihoda prvotno rezerviranega leta za

(a) dve uri za vse lete do vključno 1500 kilometrov; ali

(b) tri ure za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri; ali

(c) štiri ure za vse lete, ki jih ne zajemata točki (a) ali (b),

tedaj dejanski letalski prevoznik lahko zniža odškodnino iz odstavka 1 za 50 %.

3. Odškodnina iz odstavka 1 se izplača v gotovini, z elektronskim bančnim nakazilom, bančnim nalogom ali bančnimi čeki ali s pisnim soglasjem potnika s potovalnim vavčerjem in/ali drugimi storitvami.

4. Izračun razdalje iz odstavkov 1 in 2 se izvede po metodi najkrajše poti (letenja) med dvema točkama na zemlji.“

7 Člen 13 Uredbe št. 261/2003 določa:

„Kadar dejanski letalski prevoznik plača odškodnino ali izpolni druge obveznosti, ki so mu naložene na podlagi te uredbe, se nobena določba te uredbe ne sme razlagati kot omejevalna za njegovo pravico, da zahteva odškodnino od vsake osebe, vključno tretjih oseb, v skladu z veljavno zakonodajo. Zlasti ta uredba nikakor ne omejuje pravico dejanskega letalskega prevoznika, da zahteva povračilo stroškov od organizatorja potovanja ali druge osebe, s katero ima dejanski letalski prevoznik sklenjeno pogodbo. Prav tako se nobena določba te uredbe ne sme razlagati kot omejevalna za pravico organizatorja potovanja ali tretje osebe, razen potnika, s katerimi je dejanski letalski prevoznik sklenil pogodbo, da zahteva povračilo stroškov ali odškodnino od dejanskega letalskega prevoznika v skladu z veljavnimi zakoni.“

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

- 8 C. van der Lans je imela rezervirano letalsko vozovnico za let letalske družbe KLM. Odhod za ta let, namenjen v Amsterdam (Nizozemska), bi moral biti iz Quita (Ekvador) 13. avgusta 2009 ob 9.15 po lokalnem času. Odhod pa se je zgodil šele naslednji dan ob 19.30 po lokalnem času. Letalo, ki je bilo uporabljeno za navedeni let, je v Amsterdam prispelo z 29-urno zamudo.
- 9 Po mnenju letalske družbe KLM je do te zamude prišlo, ker je bilo na letališču v Guayaquilu (Ekvador), iz katerega naj bi to letalo letelo preko Qita in Bonaira (Nizozemski Antili) v Amsterdam, med postopkom „push back“, pri katerem se na tleh letalo ob pomoči vozila potisne vzvratno, ugotovljeno, da se eden od motorjev navedenega letala zaradi prekinitve dotoka goriva ne zažene.
- 10 Po mnenju letalske družbe KLM je iz tehničnega dnevnika „aircraft technical log“ razvidno, da je prišlo do kombinacije napak. Dva sestavna dela naj bi bila v okvari, in sicer črpalka za gorivo in hidromehanska enota. Ta dela, ki naj ne bi bila na voljo v Guayaquilu, naj bi bilo treba z letalom prepeljati iz Amsterdama, da sta se lahko nato vgradila v zadevno letalo, ki je vzletelo iz Qita z zamudo, navedeno v točki 8 te sodbe.
- 11 Ta sestavna dela naj ne bi bila natančneje pregledana, da bi se odkril vzrok njune okvare, saj naj bi tak pregled lahko opravil le proizvajalec zadevnih delov.
- 12 C. Van der Lans je pri Rechtbank Amsterdam vložila tožbo, s katero je predlagala, naj se ji zaradi te zamude plača odškodnina v višini 600 EUR.
- 13 Letalska družba KLM nasprotuje temu predlogu in se sklicuje na izjemo, določeno v členu 5(3) Uredbe št. 261/2004 za primer „izrednih razmer, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi“.
- 14 Po mnenju letalske družbe KLM dela v okvari nista presegla svoje povprečne dobe uporabnosti. Poleg tega naj njun proizvajalec ne bi z ničimer posebej nakazal možnost napak, ko ta dela dosežeta določeno starost. Letalska družba KLM zatrjuje tudi, da ta dela pred vzletom med splošnim pregledom „preflight check“ nista bila pregledana, da pa sta bila pregledana med zadnjim pregledom „check A“, ki je bil opravljen približno en mesec pred letom iz postopka v glavni stvari.

- 15 Po mnenju C. van der Lans se letalska družba KLM ne more sklicevati na to, da je v obravnavanem primeru prišlo do izrednih razmer. Do zamude tega leta naj bi namreč prišlo zaradi tehnične napake. Sodišče pa naj bi v sodbi Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) presodilo, da je odpravljanje tehničnih napak neločljiv del dejavnosti letalskega prevoznika in da se ne more opredeliti za izredne razmere.
- 16 Spor o glavni stvari se nanaša na to, ali se lahko letalska družba KLM sklicuje na izjemo iz člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 v okoliščinah, kot so te v postopku v glavni stvari.
- 17 Predložitveno sodišče v zvezi s tem želi, da bi se pojasnila razlaga pojmov iz te določbe, in sicer „izredne razmere“ in „vsi ustrezni ukrepi“, zlasti ali se v zvezi s tem upoštevata uvodna izjava 14 Uredbe št. 261/2004 in upoštevena sodna praksa Sodišča, zlasti iz sodbe Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 V teh okoliščinah je Rechtbank Amsterdam prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:
- „1. Kako je treba razlagati pojem ‚dogodek‘ iz uvodne izjave 14 Uredbe št. 261/2004?
 2. Izredne razmere v smislu zgoraj navedene uvodne izjave 14 ob upoštevanju točke 22 sodbe Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) ne sovpadajo s primeroma navedenimi dogodki, ki so naštet v drugem stavku navedene uvodne izjave 14 in jih je Sodišče v točki 22 navedene sodbe označilo kot dogodke. Ali je res, da dogodki v smislu navedene točke 22 niso enaki dogodku iz uvodne izjave 14 Uredbe?
 3. Kako je treba razlagati pojem „izredne razmere“, ki spremljajo dogodek „nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta,“ iz zgoraj navedene uvodne izjave 14 v smislu točke 23 sodbe Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), če nepredvidene pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost, same ne morejo pomeniti izrednih razmer, ampak lahko take razmere zgolj povzročijo v skladu s točko 22 sodbe Wallentin?
 4. V skladu s točko 23 sodbe Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) je mogoče tehnično napako šteti za „nepredvideno pomanjkljivost, ki lahko prizadene varnost leta,“ in tako pomeni „dogodek“ v smislu točke 22 te sodbe; razmere, ki ta dogodek spremljajo, je mogoče v skladu s točko 23 sodbe Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) vseeno šteti za izredne, če se nanašajo na dogodek, ki ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika in ta nanj zaradi njegovih značilnosti ali izvora ne more dejansko vplivati; v skladu s točko 24 te sodbe je reševanje tehnične napake, ki je posledica pomanjkljivega vzdrževanja, neločljivo povezano z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika; zato v skladu s točko 25 sodbe Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) take tehnične napake ne morejo pomeniti izrednih razmer. Iz teh preudarkov se zdi razvidno, da tehnična napaka, ki spada med „nepredvidene pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta,“ hkrati pomeni dogodek, ki je lahko povezan z izrednimi razmerami in lahko sam pomeni izredne razmere. Kako je treba razlagati točke od 22 do 25 sodbe Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), da bi se to očitno protislovje odpravilo?
 5. Besedna zveza „neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika“ se v skladu s sodno prakso nižjestopenjskih sodišč običajno razlaga kot „povezan z običajno dejavnostjo letalskega prevoznika“ – pri čemer gre poleg tega za razlago, ki je združljiva z nizozemsko besedo „inherent“ (neverodostojna različica sodbe) – tako da se na primer niti trčenja s pticami ali oblaki pepela ne štejejo za dogodke v smislu točke 23 sodbe Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Druga sodna praksa poudarja besedno zvezo „in na katerega zaradi njegovih značilnosti ali izvora ni mogel dejansko vplivati“, ki je prav tako

navedena v točki 23 sodbe Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Ali je treba pojem „neločljivo povezan“ razlagati tako, da zajema le dogodke, na katere lahko letalski prevoznik dejansko vpliva?

6. Kako je treba razlagati točko 26 sodbe Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) oziroma kako je treba to točko razlagati ob upoštevanju odgovora Sodišča na četrto in peto vprašanje?
7. (a) Če je treba na šesto vprašanje odgovoriti, da pomenijo tehnične napake, ki se štejejo za nepredvidene pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, izredne razmere, zaradi katerih se je mogoče uspešno sklicevati na člen 5(3) Uredbe št. 261/2004, kadar izvirajo iz dogodka, ki ni neločljivo povezan z opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika in ta nanj ne more dejansko vplivati, ali to potem pomeni, da lahko tehnična napaka, ki spontano nastane in je ni mogoče pripisati slabemu vzdrževanju niti ni odkrita med rednim vzdrževanjem (navedeni pregledi od A do D in dnevni pregled), pomeni izredne razmere ali pa ravno ne – če je med rednimi vzdrževanji ni bilo mogoče ugotoviti – saj namreč takrat ni mogoče ugotoviti nobenega dogodka v smislu navedene točke 26 in tako tudi ni mogoče ugotoviti, ali je neločljivo povezan z opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika, in ta nanj tudi ne more vplivati?
- (b) Če je treba na šesto vprašanje odgovoriti, da pomenijo tehnične napake, ki se štejejo za nepredvidene pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, dogodke v smislu točke 22 sodbe Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) ter tehnična napaka spontano nastane in je ni mogoče pripisati slabemu vzdrževanju niti ni odkrita med rednim vzdrževanjem (navedeni pregledi od A do D in dnevni pregled), ali je navedena tehnična napaka neločljivo povezana z opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika in ali lahko ta nanjo dejansko vpliva v smislu zgoraj navedene točke 26?
- (c) Če je treba na šesto vprašanje odgovoriti, da pomenijo tehnične napake, ki se štejejo za nepredvidene pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, dogodke v smislu točke 22 sodbe Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) ter tehnična napaka spontano nastane in je ni mogoče pripisati slabemu vzdrževanju niti ni odkrita med rednim vzdrževanjem (navedeni pregledi od A do D in dnevni pregled), katere razmere morajo biti povezane s to tehnično napako in kdaj je treba te razmere šteti za izredne v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, tako da se je mogoče nanje sklicevati?
8. Letalski prevoznik se lahko na izredne razmere sklicuje samo, če lahko dokaže, da so za odpoved/zamudo leta krive izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Ali je pravilno sklepanje, da se sprejetje vseh ustreznih ukrepov nanaša na preprečitev nastanka izrednih razmer, in ne na sprejetje ukrepov za omejitev zamude na obdobje 3 ur iz člena 5(1)(c)(iii) Uredbe št. 261/2004 v povezavi s točkami od 57 do 61 sodbe Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716)?
9. Načeloma sta za omejitev zamud zaradi tehničnih napak na največ 3 ure upoštevni dve vrsti ukrepov, na eni strani shranjevanje rezervnih delov v različnih krajih po svetu, torej ne samo na domačem letališču letalskega prevoznika, in na drugi strani spremembe rezervacij potnikov leta z zamudo. Ali se lahko letalski prevozniki pri vprašanju, kakšen je obseg zalog, s katerimi razpolagajo, in v katerih krajih po svetu jih shranjujejo, ravnajo po tem, kar je v svetu letalskih prevozov v navadi, tudi pri letalskih prevoznikih, za katere Uredba št. 261/2004 velja le delno?
10. Ali mora sodišče pri odgovoru na vprašanje, ali so bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi za omejitev zamude, nastale zaradi tehničnih napak, ki lahko prizadenejo varnost leta, upoštevati okoliščine, ki povečajo učinke zamude, kot je okoliščina, da mora letalo, pri katerem se pojavijo tehnične napake, preden se – kot v obravnavanem primeru – vrne v domačo bazo, opraviti postanke na več letališčih, pri čemer se lahko časovni zaostanki kopičijo?

Vprašanja za predhodno odločanje

Dopustnost

- 19 Francoska vlada izpodbija dopustnost predloga za sprejetje predhodne odločbe, ker se Uredba št. 261/2004 v skladu z njenim členom 3(1)(b) ne uporabi za spor o glavni stvari, saj že ekvadorsko pravo določa ureditev odškodnine in pomoči letalskim potnikom, ki se jim zavrne vkrcanje ali odpove let oziroma ima ta veliko zamudo, ki bi jo lahko uveljavljala C. van der Lans.
- 20 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je sprejetje predhodne odločbe o vprašanju, ki ga postavi nacionalno sodišče, mogoče med drugim zavrniti samo, kadar je očitno, da se določba prava Unije, ki je Sodišču predložena v razlago, ne more uporabiti (sodba Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, točka 19 in navedena sodna praksa).
- 21 V zvezi s tem je iz člena 3(1)(b) Uredbe št. 261/2004 razvidno, da se ta uredba uporablja za potnike, ki potujejo iz tretje države v državo članico, če je, prvič, dejanski letalski prevoznik zadevnega leta iz Evropske unije in če, drugič, zadevni potniki ne prejmejo storitev ali odškodnine in pomoči v tej tretji državi.
- 22 V zvezi s prvim od teh pogojev ni sporno, da je letalska družba KLM letalski prevoznik iz Unije.
- 23 V zvezi z drugim od teh pogojev je treba poudariti, da obstaja razlika med več jezikovnimi različicami člena 3(1)(b) Uredbe št. 261/2004. Nekatere različice, na primer v češkem, nemškem, angleškem, italijanskem in nizozemskem jeziku, uporabljajo besede „obdrželi“, „erhalten“, „received“, „ricevuto“ in „ontvangen“. Tako bi se lahko razumelo, da izključujejo uporabo te uredbe le, kadar so zadevni potniki dejansko prejeli storitve ali odškodnino in pomoč v zadevni tretji državi.
- 24 Nasprotno pa druge jezikovne različice, kot so na primer španska („disfruten de“), francoska („bénéficient“) in romunska („beneficiat de“) nakazujejo, da je uporaba Uredbe št. 261/2004 vnaprej izključena, kadar imajo zadevni potniki pravico do storitev ali odškodnine in pomoči v tej tretji državi, neodvisno od tega, ali so jih dejansko prejeli.
- 25 Nujnost enotne razlage določbe prava Unije pa v primeru razhajanja med njenimi jezikovnimi različicami zahteva, da je treba zadevno določbo razlagati glede na kontekst in namen predpisa, katerega del je (glej v tem smislu sodbi DR in TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, točka 45, in Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, točka 40).
- 26 V zvezi s tem zadostuje opozoriti, da je namen Uredbe št. 261/2004, kot je to jasno razvidno iz njenih uvodnih izjav 1 in 2, zagotavljati visoko raven varstva potnikov (glej sodbi IATA in ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, točka 69, in Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, točka 35).
- 27 Čeprav pa člen 3(1)(b) Uredbe št. 261/2004 v povezavi s tem namenom vsekakor ne zahteva, da se dokaže, da je zadevni potnik dejansko prejel storitve ali odškodnino in pomoč v tretji državi, zgolj možnost, da bi jih prejel, ne more sama po sebi upravičiti, da se navedena uredba za te potnike ne bi uporabila.
- 28 Ni namreč mogoče priznati, da bi se potniku odreklo varstvo, ki ga določa Uredba št. 261/2004, samo zato, ker bi lahko prejel neko odškodnino v tretji državi, ne da bi bilo izkazano, da ta ustreza namenu odškodnine, ki jo zagotavlja ta uredba, in da so pogoji za njen prejem in različni postopki njene izvedbe enakovredni tistim, ki jih določa navedena uredba.

- 29 Spis, ki je bil predložen Sodišču, pa ne omogoča ugotoviti niti tega, ali namen odškodnine, ki jo določa pravo zadevne tretje države, ustreza namenu odškodnine, ki jo zagotavlja Uredba št. 261/2004, niti tega, ali so pogoji za prejem takih odškodnin in različni postopki njihove izvedbe enakovredni tistim, ki jih določa ta uredba. Predložitveno sodišče mora preveriti, ali je tako.
- 30 V teh okoliščinah ni izključeno, da bi se določba, ki je predložena v razlago, v obravnavanem primeru uporabila.
- 31 Zato je treba ugotoviti, da je predlog za sprejetje predhodne odločbe dopusten.

Vsebinska obravnava

- 32 Uvodoma je treba opozoriti, da mora Sodišče v skladu z ustaljeno sodno prakso v okviru postopka sodelovanja med nacionalnimi sodišči in Sodiščem iz člena 267 PDEU nacionalnemu sodišču dati uporaben odgovor, ki mu omogoča rešitev spora, o katerem odloča. V ta namen mora Sodišče po potrebi preoblikovati predložena vprašanja (glej zlasti sodbo *Le Rayon d'Or*, C-151/13, EU:C:2014:185, točka 25 in navedena sodna praksa).
- 33 Ob upoštevanju te sodne prakse je treba vseh deset vprašanj, ki jih je postavilo predložitveno sodišče, razumeti tako, da se z njimi v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da tehnična napaka, kot je ta iz postopka v glavni stvari, ki se je nepričakovano pojavila in je ni mogoče pripisati slabemu vzdrževanju niti ni bila odkrita med rednim vzdrževanjem, zajeta z besedno zvezo „izredne razmere“ v smislu te določbe, in če je tako, kateri so ustrezni ukrepi, ki jih mora sprejeti letalski prevoznik, da bi te obvladoval.
- 34 V zvezi s tem je treba najprej poudariti, da v skladu s členom 5(3) Uredbe št. 261/2004 dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine v skladu s členom 7 te uredbe, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.
- 35 Dalje, poudariti je treba, da je Sodišče pojasnilo, da je treba ta člen 5(3), ker pomeni izjemo od načela pravice potnikov do odškodnine, razlagati ozko (sodba *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 20).
- 36 Nazadnje, natančneje v zvezi s tehničnimi napakami, ki se pojavijo na zrakoplovu, iz sodne prakse Sodišča izhaja, da se take napake lahko štejejo za nepredvidene pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta in ki lahko spadajo med take razmere. Vseeno pa velja, da je razmere, ki spremljajo pojav teh napak, mogoče opredeliti kot „izredne“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 le, če se nanašajo na dogodek, ki tako kot dogodki, našteti v uvodni izjavi 14, ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in ta nanj zaradi njegovih značilnosti ali izvora ni mogel dejansko vplivati (glej v tem smislu sodbo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 23).
- 37 Ker pa pri delovanju zrakoplovov neizogibno nastanejo tehnične napake, se letalski prevozniki pri opravljanju svoje dejavnosti običajno srečujejo s takimi napakami. Glede na to se tehnične napake, ki so odkrite pri vzdrževanju zrakoplovov ali ki nastanejo zaradi pomanjkanja takega vzdrževanja, ne morejo kot take šteti za „izredne razmere“ iz člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 (glej v tem smislu sodbo *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, točki 24 in 25).

- 38 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. To bi veljalo tudi, če bi na zrakoplovih nastale poškodbe zaradi sabotaže ali terorističnih dejanj (glej v tem smislu sodbo Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 26).
- 39 V obravnavanem primeru letalska družba KLM pojasnjuje, kar mora preveriti predložitveno sodišče, da je tehnična napaka v postopku v glavni stvari v okvari motorja zadevnega letala zaradi pomanjkljivosti nekaterih njegovih delov, ki niso presegli svoje povprečne dobe uporabnosti in za katere proizvajalec ni navedel možnosti nastanka napak, ko dosežejo določeno starost.
- 40 V zvezi s tem je najprej razvidno, kot izhaja iz prejšnje točke te sodbe, da taka tehnična napaka zadeva le določen zrakoplov. Poleg tega iz spisa, ki ga ima Sodišče na voljo, nikakor ni razvidno, da bi proizvajalec naprav, ki sestavljajo floto zadevnega letalskega prevoznika, ali pristojni organ 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, kar mora v vsakem primeru preveriti predložitveno sodišče. Če bi bilo tako, se primer iz sodne prakse, naveden v točki 38 te sodbe, v obravnavani zadevi ne bi uporabil.
- 41 Dalje, poudariti je treba na eni strani, da je okvara, kot je ta v postopku v glavni stvari, ki je nastala zaradi predčasne odpovedi nekaterih delov zrakoplova, vsekakor nepričakovan dogodek. Vendar pa je taka okvara 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, pri čemer poleg tega noben del zrakoplova ni trajen.
- 42 Zato je treba ugotoviti, da je ta nepričakovani dogodek v okviru dejavnosti letalskega prevoznika neločljivo povezan z običajnim opravljanjem te dejavnosti, saj se ta prevoznik običajno srečuje s tako vrsto nepričakovanih tehničnih napak.
- 43 Na drugi strani ima na preprečitev take okvare ali popravilo, ki ga ta zahteva, vključno z zamenjavo dela, ki je predčasno odpovedal, letalski prevoznik vsekakor dejanski vpliv, saj mora ta zagotavljati vzdrževanje in pravilno delovanje zrakoplovov, ki jih uporablja za svoje gospodarske dejavnosti.
- 44 Tehnična napaka, kot je ta v postopku v glavni stvari, zato ne more biti zajeta s pojmom „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.
- 45 Nazadnje, pojasniti je treba tudi, da čeprav letalski prevoznik glede na okoliščine meni, da se lahko sklicuje na odgovornost proizvajalca nekaterih delov v okvari, glavni namen Uredbe št. 261/2004, to je zagotavljati visoko raven varstva potnikov, in dolžnost ozke razlage člena 5(3) te uredbe nasprotujeta temu, da bi lahko letalski prevoznik svojo morebitno zavrnitev povrnitve škode potnikom, ki so utrpeli velike nevšečnosti, upravičil tako, da bi se v ta namen skliceval na obstoj „izrednih razmer“.
- 46 V zvezi s tem je treba opozoriti, da izpolnitev obveznosti v skladu z Uredbo št. 261/2004 ne vpliva na pravico tega letalskega prevoznika, da zahteva odškodnino od katere koli osebe, ki je povzročila zamudo, vključno s tretjimi, kot določa člen 13 te uredbe. S tako odškodnino se lahko omili ali celo izniči finančno breme, ki ga nosijo navedeni prevozniki zaradi teh obveznosti (sodba Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 68 in navedena sodna praksa).
- 47 Ni pa mogoče vnaprej izključiti, da bi se bilo mogoče sklicevati na člen 13 Uredbe št. 261/2004 in ga uporabiti v zvezi odgovornim proizvajalcem, da bi se omililo ali celo izničilo finančno breme, ki ga nosi letalski prevoznik zaradi obveznosti, naloženih s to uredbo.

- 48 Ker tehnična napaka, kot je tista v postopku v glavni stvari, ni zajeta s pojmom „izredne razmere“, ni treba podati odgovora glede ustreznih ukrepov, ki bi jih moral letalski prevoznik sprejeti, da bi te obvladoval, v skladu s členom 5(3) Uredbe št. 261/2004.
- 49 Ob upoštevanju vsega zgoraj navedenega je treba na postavljena vprašanja odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da tehnična napaka, kot je ta iz postopka v glavni stvari, ki se je nepričakovano pojavila in je ni mogoče pripisati slabemu vzdrževanju niti ni bila odkrita med rednim vzdrževanjem, ni zajeta s pojmom „izredne razmere“ v smislu te določbe.

Stroški

- 50 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški, priglašeni za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (deveti senat) razsodilo:

Člen 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 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 je treba razlagati tako, da tehnična napaka, kot je ta iz postopka v glavni stvari, ki se je nepričakovano pojavila in je ni mogoče pripisati slabemu vzdrževanju niti ni bila odkrita med rednim vzdrževanjem, ni zajeta s pojmom „izredne razmere“ v smislu te določbe.

Podpisi