



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 4. maja 2017*

„Predhodno odločanje — Zračni prevoz — Uredba (ES) št. 261/2004 — Člen 5(3) — Odškodnina potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov — Obseg — Oprostitev obveznosti plačila odškodnine — Trčenje letala in ptice — Pojem ‚izredne razmere‘ — Pojem ‚ustrezni ukrepi‘ za preprečitev izrednih razmer ali posledic takih razmer“

V zadevi C-315/15,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6, Češka republika) z odločbo z dne 28. aprila 2015, ki je na Sodišče prispela 26. junija 2015, v postopku

Marcela Pešková,

Jiří Peška

proti

Travel Service a.s.,

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi L. Bay Larsen, predsednik senata, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan in D. Šváby (poročevalec), sodniki,

generalni pravobranilec: Y. Bot,

sodni tajnik: V. Tourrès, administrator,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 13. julija 2016,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za M. Peškovo in J. Peško D. Sekanina, odvetnik,
- za Travel Service a.s. J. Bureš, odvetnik,
- za češko vlado M. Smolek in J. Vláčíl, agenta,
- za nemško vlado M. Kall, agent,
- za italijansko vlado G. Palmieri agentka, skupaj s F. Di Matteom, avvocato dello Stato,

* Jezik postopka: češčina.

— za poljsko vlado B. Majczyna, agent,

— za Evropsko komisijo K. Simonsson in P. Ondrusek, agenta,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 28. julija 2016

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 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 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med Marcelo Peškovo in Jiříjem Peško ter letalskim prevoznikom Travel Service a.s. v zvezi z zavrnitvijo zadnjenavedenega, da tema potnikoma plača odškodnino za let, ki je imel veliko zamudo.

Pravni okvir

- 3 V uvodnih izjavah 1, 7, 14 in 15 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„(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.

[...]

(7) Za zagotovitev učinkovite uporabe te uredbe mora iz nje izhajajoče obveznosti prevzeti dejanski letalski prevoznik, ki opravlja ali ima namen opraviti let, ne glede na to, ali je lastnik zrakoplova ali let opravlja na podlagi zakupa samega zrakoplova ali zakupa zrakoplova s posadko ali v okviru kakšne druge ureditve.

[...]

(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, 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 5 te 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.

[...]“

5 Člen 7 navedene uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, v odstavku 1 določa:

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

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

[...]“

6 Člen 13 te uredbe, naslovljen „Pravica do nadomestila“, 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

7 Tožeči stranki v postopku v glavni stvari sta pri družbi Travel Service rezervirali let iz Burgasa (Bolgarija) v Ostravo (Češka republika).

8 Let je bil opravljen 10. avgusta 2013, prispel pa je z zamudo petih ur in dvajsetih minut.

9 Navedeni let se je uvrščal v načrtovano zaporedje teh letov: Praga – Burgas – Brno (Češka republika) – Burgas – Ostrava.

10 Pri letu iz Prage v Burgas je bila ugotovljena tehnična napaka na povratnem mehanizmu. Za njeno odpravo so potrebovali eno uro in petinštirideset minut.

11 Po navedbah družbe Travel Service je letalo, ki je letelo iz Burgasa v Brno, med pristajanjem trčilo s ptico, zato so bili opravljeni pregledi letala, a škode niso odkrili. Tehnik družbe Travel Service je bil vseeno z zasebnim letalom pripeljan iz Slanýja (Češka republika) v Brno, da bi ponovno usposobil to letalo. Po navedbah letalske posadke tega letala je preglede opravila že druga družba, vendar Sunwing,

lastnik letalske družbe, ni priznal njenega pooblastila za izvedbo tega pregleda. Družba Travel Service je ponovno pregledala predhodno očiščeno mesto trčenja, ne da bi našla sledi na motorju ali na drugih delih letala.

- 12 Letalo je nato poletelo iz Brna v Burgas, nato pa iz Burgasa v Ostravo, gre za let, na katerem sta bili tožeči stranki.
- 13 Tožeči stranki v postopku v glavni stvari sta vsaka s tožbo, ki sta jo 26. novembra 2013 vložili pri Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6, Češka republika), na podlagi člena 7(1)(a) Uredbe št. 261/2004 zahtevali plačilo zneska v višini približno 6825 čeških kron (CZK) (približno 250 EUR). To sodišče je z odločbo z dne 22. maja 2014 njunemu predlogu ugodilo, ker okoliščin obravnavanega primera ni mogoče opredeliti za „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) te uredbe, saj je družba Travel Service tista, ki mora izbrati postopek za ponovno usposobitev letala po tehnični težavi, kot je trk s ptico. V zvezi s tem je Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6) dodalo, da družba Travel Service ni dokazala, da je naredila vse, da bi se izognila zamudi leta, saj je navedla le, da „je bilo nujno“ po trku letala s ptico počakati na prihod pooblaščenega tehnika.
- 14 Družba Travel Service je zoper to odločbo 2. julija 2014 vložila pritožbo. Městský soud v Praze (mestno sodišče v Pragi, Češka republika) je to pritožbo s sklepom z dne 17. julija 2014 zavrglo z obrazložitvijo, da ni dopustna, ker je bilo z odločbo Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6) odločeno o dveh ločenih zahtevkih, od katerih noben ni presegal 10.000 čeških kron (CZK) (približno 365 EUR).
- 15 Družba Travel Service je 18. avgusta 2014 pri Ústavní soud (ustavno sodišče, Češka republika) zoper odločbo Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6) z dne 22. maja 2014 vložila ustavno pritožbo. Ústavní soud (ustavno sodišče) je z odločbo z dne 20. novembra 2014 ugodilo tej pritožbi in razveljavilo odločbo Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6), ker je bila z njo kršena temeljna pravica družbe Travel Service do poštenega sojenja in zakonitega sodišča, ker mora to kot zadnjestopenjsko sodišče Sodišču predložiti vprašanje za predhodno odločanje na podlagi člena 267 PDEU, saj odgovor na vprašanje, ali je treba trčenje letala in ptice, skupaj z drugimi dogodki tehnične narave, šteti za „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, ni jasno razviden niti iz te uredbe niti sodne prakse Sodišča.
- 16 Zadeva je bila vrnjena Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6). To sodišče ni prepričano, najprej, ali trčenje letala in ptice spada pod pojem „dogodek“ v smislu točke 22 sodbe z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ali pod pojem „izredne razmere“ v smislu uvodne izjave 14 navedene uredbe, glede katere je bila podana razlaga v sodbi z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), oziroma ali se ta dva pojma prekrivata. Dalje se sprašuje o neločljivi povezanosti takih dogodkov z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika, ob upoštevanju, prvič, njihove pogostosti, in drugič, dejstva, da jih prevoznik ne more niti predvideti niti nadzorovati, saj ta nadzor opravljajo upravljavci letališča. Prav tako se sprašuje, ali je treba tudi tehnične težave, nastale zaradi takega trčenja, in upravne in tehnične ukrepe, sprejete zaradi njih, šteti za izredne razmere in v kolikšni meri jih je mogoče šteti za nujne. Nazadnje, sprašuje se o načinu presoje zamude, ki znaša tri ure ali več, katere vzrok, kot v postopku v glavni stvari, je več dejavnikov, in sicer odprava tehnične težave in postopki pregledov, ki jih je treba opraviti po trčenju s ptico.
- 17 V teh okoliščinah je Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:
 - „1. Ali je trčenje med letalom in ptico dogodek v smislu točke 22 sodbe z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ali gre za izredne razmere v smislu uvodne izjave 14 Uredbe št. 261/2004, ali pa takega trčenja ni mogoče uvrstiti pod nobenega od teh pojmov?

2. Če gre pri trčenju med letalom in ptico za izredne razmere v smislu uvodne izjave 14 [Uredbe št. 261/2004], ali je mogoče preventivne nadzorne sisteme, vzpostavljene zlasti okrog letališč (kot so zvočni odganjalci ptic, sodelovanje z ornitologi, odstranjevanje mest, na katerih se ptice običajno zbirajo ali kamor letijo, uporaba svetlobe za odganjanje ptic itd.), šteti za ustrezne ukrepe, ki jih mora letalski prevoznik sprejeti za izognitev takemu trčenju? Kaj je v tem primeru dogodek v smislu točke 22 (sodbe z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771))?
3. Če je trčenje med letalom in ptico dogodek v smislu točke 22 (sodbe z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)), ali je mogoče to šteti za dogodek tudi v smislu uvodne izjave 14 uredbe in ali je mogoče v takem primeru pri sklopu tehničnih in upravnih ukrepov, ki jih mora letalski prevoznik sprejeti po trčenju med letalom in ptico, pri katerem letalo ni bilo poškodovano, šteti, da gre za izredne razmere v smislu uvodne izjave 14 [Uredbe št. 261/2004]?
4. Če gre pri sklopu tehničnih in upravnih ukrepov, sprejetih po trčenju med letalom in ptico, pri katerem letalo ni bilo poškodovano, za izredne razmere v smislu uvodne izjave 14 [Uredbe št. 261/2004], ali je dopustno od letalskega prevoznika kot ustrezne ukrepe zahtevati, da pri načrtovanju letov upošteva tveganje, da bo treba takšne tehnične in upravne ukrepe sprejeti po trčenju med letalom in ptico in to dejstvo predvideti v voznem redu letov?
5. Kako je treba presojati obveznost letalskega prevoznika, da plača odškodnino v skladu s členom 7 [Uredbe št. 261/2004], če zamude niso povzročili samo upravni in tehnični ukrepi, sprejeti po trčenju med letalom in ptico, pri katerem letalo ni bilo poškodovano, temveč v velikem obsegu tudi odprava tehnične težave, ki ni povezana z navedenim trčenjem letala in ptice?

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

- 18 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 14 razlagati tako, da trčenje med letalom in ptico spada pod pojem „izredne razmere“ v smislu te določbe.
- 19 Uvodoma je treba spomniti, da je zakonodajalec Unije v primeru odpovedi leta ali velike zamude, ki traja tri ure ali več, nameraval urediti obveznosti letalskih prevoznikov iz člena 5(1) Uredbe št. 261/2004 (sodba z dne 23. oktobra 2012, Nelson in drugi, C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točka 40).
- 20 V skladu z uvodnima izjavama 14 in 15 ter členom 5(3) te uredbe je z odstopanjem od odstavka 1 tega člena letalski prevoznik tako oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004, če lahko dokaže, da so za odpoved ali zamudo leta, ki traja tri ure ali več, krive izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi (glej v tem smislu sodbi z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 69, in z dne 31. januarja 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2009:43, točka 38).
- 21 V zvezi s tem lahko v skladu z uvodno izjavo 14 navedene uredbe takšne razmere nastanejo zlasti v primerih politične nestabilnosti, vremenskih pogojev, ki niso primerni za izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem, nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, in tudi ob stvkih, ki dejansko vplivajo na delovanje letalskega prevoznika (glej sodbo z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 21).

- 22 Tako je Sodišče na podlagi tega ugotovilo, da je za izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 mogoče opredeliti dogodke, ki po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere dejansko ni mogoče vplivati (glej v tem smislu sodbe z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 23; z dne 31. januarja 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, točka 29, in z dne 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, točka 36).
- 23 Iz sodne prakse Sodišča pa je razvidno, da predčasna odpoved nekaterih delov letala ne spada pod izredne razmere, saj je taka okvara neločljivo povezana s sistemom delovanja letala. Ta nepričakovani dogodek namreč ni zunaj dejanskega vpliva letalskega prevoznika, saj mora ta zagotavljati vzdrževanje in pravilno delovanje letal, ki jih uporablja za svoje gospodarske dejavnosti (glej v tem smislu sodbo z dne 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, točki 41 in 43).
- 24 Ker v tej zadevi trčenje letala in ptice ter morebitna škoda, nastala zaradi tega trčenja, nista bila neločljivo povezana s sistemom delovanja letala, po svoji naravi ali vzroku nista neločljivo povezano z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in ta nad njima nima dejanskega nadzora. Zato je treba navedeno trčenje opredeliti kot „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.
- 25 V zvezi s tem vprašanje, ali je to trčenje dejansko povzročilo škodo na zadevnem letalu, ni upoštevno. Cilj zagotavljanja visoke ravni varstva letalskih potnikov, ki mu sledi Uredba št. 261/2004 in je opredeljen v njeni uvodni izjavi 1, namreč pomeni, da naj se letalskih prevoznikov ne spodbuja k opustitvi sprejemanja ukrepov, potrebnih zaradi take nezgode, z dajanjem prednosti ohranitvi in točnosti letov na račun njihove varnosti.
- 26 Glede na predhodne ugotovitve je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 14 razlagati tako, da trčenje med letalom in ptico spada pod pojem „izredne razmere“ v smislu te določbe.

Drugo in tretje vprašanje

Uvodne ugotovitve

- 27 Kot je bilo opozorjeno v točki 20 te sodbe, je letalski prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 5(1)(c) in člena 7 Uredbe št. 261/2004, če lahko dokaže, da so za odpoved ali zamudo leta, ki traja tri ure ali več, krive izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.
- 28 Ker vse izredne razmere torej niso razlog za oprostitev, mora tisti, ki jih želi uveljavljati, dokazati, da se jim nikakor ne bi bilo mogoče izogniti z ukrepi, ki bi bili prilagojeni okoliščinam, torej z ukrepi, ki ob nastanku izrednih razmer ustrezajo predvsem pogojem, ki jih tehnično in ekonomsko lahko izpolni zadevni letalski prevoznik (glej sodbo z dne 12. maja 2011, Eglitis in Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, točka 25 in navedena sodna praksa).
- 29 Ta mora torej dokazati, da se kljub uporabi celotnega osebja ali vseh materialnih in finančnih sredstev, s katerimi razpolaga, očitno ne bi mogel, razen če bi privolil v nevzdržna odrekanja glede na zmogljivosti svojega podjetja v upoštevem trenutku, izogniti temu, da bi izredne razmere, ki so ga doletele, povzročile odpoved leta ali zamudo tega leta v namembni kraj za tri ure ali več (glej v tem smislu sodbi z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 61, in z dne 12. maja 2011, Eglitis in Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, točka 25).

- 30 Tako je Sodišče sprejelo individualiziran in prožen koncept pojma „ustrezni ukrep“ in nacionalnemu sodišču prepustilo presojo, ali bi bilo v okoliščinah obravnavane zadeve mogoče šteti, da je letalski prevoznik sprejel ukrepe, prilagojene okoliščinam (glej v tem smislu sodbo z dne 12. maja 2011, Eglitis in Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, točka 30).
- 31 Glede na zgornje ugotovitve je treba odgovoriti na drugo in tretje vprašanje, s katerima se predložitveno sodišče sprašuje o ukrepih, ki jih mora letalski prevoznik sprejeti, da bi se ga oprostilo obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004, kadar pride do trčenja letala s ptico, kar povzroči zamudo leta v namembni kraj, ki traja tri ure ali več.

Tretje vprašanje

- 32 Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem, ki ga je treba obravnavati najprej, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 14, razlagati tako, da so za odpoved ali veliko zamudo leta krive izredne razmere, če je ta odpoved ali ta zamuda nastala, ker je letalski prevoznik uporabil strokovnjaka po svoji izbiri, da bi ponovno opravil varnostne preglede, potrebne zaradi trčenja s ptico, potem ko je te že opravil strokovnjak, pooblaščen v skladu s predpisi, ki se uporabljajo.
- 33 Iz predloga za sprejetje predhodne odločbe je razvidno, da je bilo zadevno letalo, ki ga upravlja družba Travel Service, po trčenju s ptico, po njegovem pristanku predmet varnostnega pregleda, ki ga je opravila pooblaščen družba, ne da bi bila na letalu odkrita škoda. Družba Travel Service je na kraj vseeno poslala tehnika za izvedbo drugega varnostnega pregleda, ker lastnik letala ni priznal pooblastila družbe, ki je opravila prvotni pregled.
- 34 V zvezi s tem je treba navesti, da mora letalski prevoznik v izrednih razmerah, kot je trčenje njegovega letala s ptico, sprejeti ukrepe, prilagojene okoliščinam, s tem, da uporabi celotno osebje ter vsa materialna in finančna sredstva, s katerimi razpolaga, da bi v največji možni meri preprečil odpoved ali veliko zamudo svojih letov.
- 35 Zato, čeprav Uredba št. 261/2004 ne posega v svobodo letalskih prevoznikov, da uporabijo strokovnjake po svoji izbiri za izvedbo pregledov, potrebnih zaradi trčenja s ptico, pa ni mogoče, če je pregled po takem trčenju že opravil strokovnjak, pooblaščen za to v skladu s predpisi, ki se uporabljajo, kar mora preveriti predložitveno sodišče, šteti, da drugi pregled, ki je nujno privedel do zamude zadevnega leta v namembni kraj, ki traja tri ure ali več, pomeni ukrep, prilagojen okoliščinam v smislu sodne prakse, navedene v točki 28 te sodbe.
- 36 Poleg tega in ker je iz predložitvene odločbe razvidno, da lastnik letala ni priznal pooblastila lokalne družbe, ki je opravila pregled zadevnega letala, je treba opozoriti, da obveznosti, ki jih izpolnijo letalski prevozniki v skladu z Uredbo št. 261/2004, ne vplivajo na pravico zadnjenavedenih, da zahtevajo 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 z dne 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, točka 46 in navedena sodna praksa).
- 37 Glede na zgoraj navedene ugotovitve je treba na tretje vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 14 razlagati tako, da za odpoved ali veliko zamudo leta niso krive izredne razmere, če je ta odpoved ali ta zamuda nastala, ker je letalski prevoznik uporabil strokovnjaka po svoji izbiri, da bi ponovno opravil varnostne preglede, potrebne zaradi trčenja s ptico, potem ko je te že opravil strokovnjak, pooblaščen v skladu s predpisi, ki se uporabljajo.

Drugo vprašanje

- 38 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 14 razlagati tako, da „ustrezni ukrepi“, ki jih mora izvršiti letalski prevoznik, da bi zmanjšal in tudi preprečil tveganje trčenja s pticami in bil tako oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 7 navedene uredbe, zajemajo uporabo ukrepov preventivnega nadzora nad prisotnostjo navedenih ptic.
- 39 Predložitveno sodišče primeroma navaja ukrepe za odganjanje ptic z zvokom ali s svetlobo, sodelovanje z ornitologi ali odstranjevanje mest, na katerih se ptice običajno zbirajo ali kamor letijo. Na obravnavi pred Sodiščem so se poleg tega navajale druge tehnične naprave, primerne za namestitev na letalu.
- 40 Iz predložitvene odločbe in razprav pred Sodiščem prav tako izhaja, da se lahko preventivni nadzor nad pticami naloži različnim gospodarskim subjektom v letalskem prometu, ki so med drugim letalski prevozniki, upravljavci letališča ali kontrolorji zračnega prometa držav članic.
- 41 V tem okviru je treba odgovoriti na drugo vprašanje.
- 42 Kot je razvidno iz člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 7, mora ustrezne ukrepe za izogibeveliki zamudi in odpovedi leta sprejeti letalski prevoznik.
- 43 Iz tega sledi, da je treba za presojo, ali je letalski prevoznik dejansko sprejel preventivne ukrepe, potrebne za zmanjšanje in tudi preprečevanje morebitnih nevarnosti trčenja s pticami, na podlagi katerih je lahko oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 7 navedene uredbe, upoštevati le ukrepe, ki se mu jih dejansko lahko naloži, ob izključitvi tistih, ki spadajo pod pristojnost tretjih oseb, kot so med drugim upravljavci letališč ali pristojni kontrolorji zračnega prometa.
- 44 Zato mora nacionalno sodišče v okviru posamične presoje, ki jo mora opraviti v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 30 te sodbe, najprej presoditi, ali je bil, zlasti na tehnični in upravni ravni, zadevni letalski prevoznik v okoliščinah, kot so te v postopku v glavni stvari, dejansko upravičen neposredno ali posredno sprejeti preventivne ukrepe, ki omogočajo zmanjšanje in celo preprečitev tveganj trčenja s pticami.
- 45 V nasprotnem primeru letalski prevoznik ni dolžan potnikom plačati odškodnine na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004.
- 46 Če bi lahko take ukrepe dejansko sprejel zadevni letalski prevoznik, bi se moralo nato nacionalno sodišče v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 29 te sodbe, prepričati, ali zadevni ukrepi ne pomenijo, da bi moral zadevni letalski prevoznik privoliti v nevzdržna odrekovanja glede na svoje zmogljivosti.
- 47 Nazadnje, če bi lahko take ukrepe sprejel zadevni letalski prevoznik, ne da bi privolil v nevzdržna odrekovanja glede na zmogljivosti svoje družbe, bi moral ta dokazati, da so bili navedeni ukrepi dejansko sprejeti glede leta, ki ga je prizadelo trčenje s ptico.
- 48 Iz zgoraj navedenih ugotovitev izhaja, da je treba na drugo vprašanje odgovoriti tako, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 14 razlagati tako, da „ustrezni ukrepi“, ki jih mora letalski prevoznik sprejeti za zmanjšanje in preprečitev tveganj trčenja s pticami in tako za oprostitev obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 7 navedene uredbe, vključujejo sprejetje ukrepov preventivnega nadzora nad prisotnostjo navedenih ptic, če lahko take ukrepe, zlasti na tehnični in upravni ravni, dejansko sprejme ta letalski prevoznik, če mu ti ukrepi ne pomenijo

nevezdržnih odrekanih glede na zmogljivosti njegove družbe in če je ta prevoznik dokazal, da so bili navedeni ukrepi dejansko sprejeti glede leta, povezanega s trčenjem s ptico, pri čemer mora predložitveno sodišče preveriti, ali so ti pogoji izpolnjeni.

Peto vprašanje

- 49 Predložitveno sodišče s petim vprašanjem, ki ga je treba nato obravnavati, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 14 razlagati tako, da je treba v primeru zamude leta v namembni kraj, ki traja tri ure ali več, katere vzrok niso le izredne razmere, ki jih ne bi bilo mogoče preprečiti z ukrepi, prilagojenimi okoliščinam, in v zvezi s katerimi je letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe, da bi se izognil njihovim posledicam, ampak tudi druge okoliščine, ki ne spadajo v to kategorijo, zamudo, ki jo gre pripisati tem prvim razmeram, odšteti od celotnega trajanja zamude zadevnega leta, da bi se presodilo, ali je treba za zamudo tega leta v namembni kraj plačati odškodnino, določeno v členu 7 te uredbe.
- 50 V primeru, kot je ta v postopku v glavni stvari, ko vzrok za zamudo v namembni kraj, ki traja tri ure ali več, niso le izredne razmere, ampak tudi druge okoliščine, ki ne spadajo v to kategorijo, mora nacionalno sodišče ugotoviti, ali je letalski prevoznik za del zamude, za katerega trdi, da so krive izredne razmere, predložil dokaz, da so vzrok za navedeni del zamude izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če so bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi, in je ta prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe za preprečitev posledic teh razmer. Če je tako, mora to sodišče od celotnega trajanja zamude tega leta v namembni kraj odšteti zamudo, nastalo zaradi teh izrednih razmer.
- 51 Za presojo v takih okoliščinah, ali je treba za zamudo tega leta v namembni kraj plačati odškodnino iz člena 7 Uredbe št. 261/2004, bo moralo nacionalno sodišče tako upoštevati le zamudo, nastalo zaradi razmer, ki niso izredne, in bo lahko predmet odškodnine, le če bo zamuda zadevnega leta v namembni kraj trajala tri ure ali več.
- 52 Če pa se izkaže, da je del zamude, za katerega letalski prevoznik trdi, da so krive izredne razmere, posledica izrednih razmer, glede katerih niso bili sprejeti ukrepi v skladu z zahtevami iz točke 50 te sodbe, se letalski prevoznik ne more sklicevati na take razmere in tako od celotnega trajanja zamude zadevnega leta v namembni kraj odšteti zamude, nastale zaradi izrednih razmer.
- 53 Tako bo moralo nacionalno sodišče za presojo, ali je treba v takih okoliščinah uporabiti člen 7 Uredbe št. 261/2004, upoštevati ne le zamudo zaradi okoliščin, ki niso izredne, ampak tudi zamudo zaradi izrednih razmer, ki pa niso bile predmet ukrepov v skladu z navedenimi zahtevami.
- 54 Glede na vse zgoraj navedene ugotovitve je treba na peto vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 14 razlagati tako, da je treba v primeru zamude leta v namembni kraj, ki traja tri ure ali več, katere vzrok niso le izredne razmere, ki jih ne bi bilo mogoče preprečiti z ukrepi, prilagojenimi okoliščinam, in glede katerih je letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe za preprečitev njihovih posledic, ampak tudi druge okoliščine, ki ne spadajo v to kategorijo, zamudo, nastalo zaradi teh prvih razmer, odšteti od celotnega trajanja zamude zadevnega leta v namembni kraj, da bi se presodilo, ali je treba za zamudo tega leta v namembni kraj plačati odškodnino, določeno v členu 7 te uredbe.

Četrto vprašanje

- 55 Predložitveno sodišče s četrtem vprašanjem, ki ga je treba obravnavati nazadnje, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 14 razlagati tako, da je letalski prevoznik, katerega letalo je trčilo s ptico, dolžan kot ustrezne ukrepe, ki jih mora sprejeti, v fazi načrtovanja svojih letov predvideti zadostno časovno rezervo za izvedbo potrebnih varnostnih pregledov.

- 56 V tej zadevi je treba ugotoviti, da iz opisa dejanskega stanja v postopku v glavni stvari, ki ga je opravilo predložitveno sodišče, nikakor ni razvidno, da bi bil lahko vzrok za zamudo spornega leta v namembni kraj, ki traja tri ure ali več, v tem, da zadevni letalski prevoznik morebiti ni predvidel zadostne časovne rezerve za izvedbo potrebnih varnostnih pregledov.
- 57 V skladu z ustaljeno sodno prakso pa, čeprav je ob upoštevanju razdelitve pristojnosti v postopku predhodnega odločanja le nacionalno sodišče tisto, ki mora opredeliti predmet vprašanj, ki jih namerava postaviti Sodišču, lahko to vseeno zavrne odločanje o vprašanju, zlasti če je problem, ki mu je predložen, povsem hipotetičen ali če nima na voljo dejanskih elementov, da bi lahko na postavljeno vprašanje dalo koristne odgovore (glej v tem smislu sodbo z dne 17. marca 2016, *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, točka 17 in navedena sodna praksa).
- 58 V tej zadevi gre za tak primer.
- 59 Zato na četrto vprašanje ni treba odgovoriti.

Stroški

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

Iz teh razlogov je Sodišče (tretji senat) razsodilo:

1. 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 v povezavi z uvodno izjavo 14 Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da trčenje med letalom in ptico spada pod pojem „izredne razmere“ v smislu te določbe.
2. Člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 14 je treba razlagati tako, da za odpoved ali veliko zamudo leta niso krive izredne razmere, če je ta odpoved ali ta zamuda nastala, ker je letalski prevoznik uporabil strokovnjaka po svoji izbiri, da bi ponovno opravil varnostne preglede, potrebne zaradi trčenja s ptico, potem ko je te že opravil strokovnjak, pooblaščen v skladu s predpisi, ki se uporabljajo.
3. Člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 14 je treba razlagati tako, da „ustrezni ukrepi“, ki jih mora letalski prevoznik sprejeti za zmanjšanje in preprečitev tveganj trčenja s pticami in tako za oprostitev obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 7 navedene uredbe, vključujejo sprejetje ukrepov preventivnega nadzora nad prisotnostjo navedenih ptic, če lahko take ukrepe, zlasti na tehnični in upravni ravni, dejansko sprejme ta letalski prevoznik, če mu ti ukrepi ne pomenijo nevzdržnih odrekanih glede na zmogljivosti njegove družbe in če je ta prevoznik dokazal, da so bili navedeni ukrepi dejansko sprejeti glede leta, povezanega s trčenjem s ptico, pri čemer mora predložitveno sodišče preveriti, ali so ti pogoji izpolnjeni.
4. Člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z njeno uvodno izjavo 14 je treba razlagati tako, da je treba v primeru zamude leta v namembni kraj, ki traja tri ure ali več, katere vzrok niso le izredne razmere, ki jih ne bi bilo mogoče preprečiti z ukrepi, prilagojenimi okoliščinam, in glede katerih je letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe za preprečitev njihovih posledic, ampak tudi druge okoliščine, ki ne spadajo v to kategorijo, zamudo, nastalo zaradi

teh prvih razmer, odšteti od celotnega trajanja zamude zadevnega leta v namembni kraj, da bi se presodilo, ali je treba za zamudo tega leta v namembni kraj plačati odškodnino, določeno v členu 7 te uredbe.

Podpisi