



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 4. aprila 2019*

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Uredba (ES) št. 261/2004 – Člen 5(3) –
Odškodnina potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov – Obseg –
Izjema od obveznosti zagotovitve odškodnine – Pojem ‚izredne razmere‘ – Poškodovanje pnevmatike
letala s tujkom na vzletno-pristajalni stezi letališča“

V zadevi C-501/17,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo
Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija) z odločbo z dne 25. julija 2017, ki je na Sodišče
prisnela 18. avgusta 2017, v postopku

Germanwings GmbH

proti

Wolfgangu Pauelsu,

SODIŠČE (tretji senat),

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

generalni pravobranilec: E. Tanchev,

sodni tajnik: D. Dittert, vodja oddelka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 17. septembra 2018,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za Germanwings GmbH W. Bloch in Y. Pochyla, Rechtsanwälte,
- za W. Pauelsa E. Stamer in M. Hofmann, Rechtsanwälte,
- za nemško vlado T. Henze, J. Möller, M. Hellmann, M. Kall, J. Techert in A. Berg, agenti,
- za poljsko vlado B. Majczyna, agent,
- za Evropsko komisijo K. Simonsson, B. Bertelmann in K.-Ph. Wojcik, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 22. novembra 2018

* Jezik postopka: nemščina.

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 Wolfgangom Pauelsom in družbo Germanwings GmbH, letalskim prevoznikom, ker je zadnjenavedena družba temu potniku zavrnila plačilo odškodnine za let, ki je imel veliko zamudo.

Pravni okvir

- 3 V uvodnih izjavah 14 in 15 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:
 - „(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 stvkih, 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(1) in (3) te uredbe, naslovljen „Odpoved leta“, 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, razen če:
 - (i) so o odpovedi obveščeni najmanj dva tedna pred odhodom po voznem redu; ali
 - (ii) so o odpovedi obveščeni dva tedna do sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ dve uri pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot štiri ure po prihodu po voznem redu; ali
 - (iii) so o odpovedi obveščeni manj kot sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu.

[...]

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 pod točko (a) določa:

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

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

[...]“

Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

6 W. Pauels je pri družbi Germanwings rezerviral let iz Dublina (Irska) v Düsseldorf (Nemčija).

7 Let je bil opravljen 28. avgusta 2015 in je imel pri prihodu zamudo tri ure in osemindvajset minut.

8 Družba Germanwings je zavrnila zahtevo W. Pauelsa za odškodnino z obrazložitvijo, da je zamuda zadevnega leta nastala zaradi „izrednih razmer“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, zaradi česar naj bi bila oproščena plačila odškodnine iz člena 5(1) te uredbe.

9 Družba Germanwings v zvezi s tem trdi, da je zamuda nastala, ker je bil med pripravami na vzlet pri spornem letu v pnevmatiki letala, uporabljenega za ta let, najden vijak, zaradi česar je bilo treba zadevno pnevmatiko zamenjati.

10 Amtsgericht Köln (okrajno sodišče v Kölnu, Nemčija), na katero se je obrnil W. Pauels, je družbi Germanwings naložilo plačilo zneska 250 EUR, povišanega za zamudne obresti, ker je menilo, da je škoda, ki je zaradi vijaka na vzletno-pristajalni stezi letališča nastala na pnevmatiki, okoliščina, ki je neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika in nad katero je imel ta prevoznik dejanski nadzor. Amtsgericht Köln (okrajno sodišče v Kölnu) je v utemeljitev svoje odločitve dodalo, da je njegova analiza v skladu z namenom zakonodajalca, kot to izhaja iz preverjanja vzletno-pristajalne steze in zakonske obveznosti izvedbe tega preverjanja.

11 Družba Germanwings je zoper to odločbo vložila pritožbo pri Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu). Meni, da je Amtsgericht Köln (okrajno sodišče v Kölnu) preveč razširilo področje njenega nadzora. V zvezi s tem trdi, da bi bilo treba uporabo vzletno-pristajalnih stez letališča pripisati zračnemu prometu na splošno in ne konkretnemu obsegu nalog letalskega prevoznika. Meni, da čiščenje vzletno-pristajalnih stez prav tako ne spada k nalogam letalskega prevoznika in je zunaj njegovega nadzora.

12 Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu) meni, da je rešitev spora o glavni stvari odvisna od vprašanja, ali je z vidika člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe poškodba pnevmatike zaradi prisotnosti vijaka na vzletno-pristajalnih stezah te uredbe del običajnega opravljanja dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in je torej okoliščina, nad katero ta prevoznik zaradi njene narave ali vzroka dejansko nima nadzora.

13 Poudarja, da je bilo v več prejšnjih postopkih ugotovljeno, da spada poškodba pnevmatike letala zaradi žebeljev ali drugih primerljivih predmetov na vzletno-pristajalni stezi med „izredne razmere“, saj je prisotnost takih tujkov – drugače kot predčasna okvara nekaterih delov letala kljub rednemu vzdrževanju – nevarnost, nad katero letalski prevoznik nima nadzora, in je torej zunanji dogodek.

- 14 Vendar navaja tudi sodno prakso drugih sodišč, ki gre v nasprotno smer, zlasti po sprejetju sklepa z dne 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), pri čemer pa meni, da poškodbe pnevmatike letala zaradi tujka na vzletno-pristajalni stezi ni mogoče enačiti s trkom mosta za vkrcanje, za kar gre v tem sklepu, ampak bi ga bilo treba enačiti s trkom ptic, za kar gre v sodbi z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342). V zvezi s tem ugotavlja, da spada čiščenje vzletno-pristajalnih stez na področje varnosti letališča in zanj ni odgovoren letalski prevoznik.
- 15 Zato meni, da je treba na Sodišče nasloviti vprašanje, pri čemer meni, da so – če se ugotovi, da gre z „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 – potrebna dodatna navodila.
- 16 Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu) je v teh okoliščinah prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali gre pri poškodbi letalske pnevmatike zaradi vijaka, ki leži na vzletno-pristajalni stezi (poškodba zaradi tujka), za izredne razmere v smislu člena 5(3) [Uredbe št. 261/2004]?“

Vprašanje za predhodno odločanje

- 17 Predložitveno sodišče v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe razlagati tako, da spada poškodovanje pnevmatike letala s tujkom, kot je prosti delec, ki leži na vzletno-pristajalni stezi, pod pojem „izredne razmere“ v smislu te določbe.
- 18 Spomniti je treba, 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 4. maja 2017, Pešková in Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, točka 19 in navedena sodna praksa).
- 19 Letalski prevoznik je tako v skladu z uvodnima izjavama 14 in 15 ter členom 5(3) te uredbe, kot jih razlaga Sodišče, oproščen od obveznosti plačila odškodnine potnikom iz člena 7 Uredbe št. 261/2004, če lahko dokaže, da so za odpoved ali zamudo leta pri prihodu, ki traja tri ure ali več, krive „izredne razmere“, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi (sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, točka 20 in navedena sodna praksa) in da je – če je prišlo do take okoliščine – sprejel položaju ustrezne ukrepe s tem, da je uporabil celotno osebje ter vsa razpoložljiva materialna in finančna sredstva, da bi preprečil, da bi bil zadevni let zaradi te okoliščine odpovedan ali imel veliko zamudo, pri čemer pa od njega ni mogoče zahtevati, da privoli v nevzdržne žrtve glede na zmogljivosti svoje družbe v danem trenutku (glej v tem smislu sodbo z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, točki 29 in 34).
- 20 V skladu z ustaljeno sodno prakso je za „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 mogoče šteti dogodke, ki po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in nad katerimi ta prevoznik dejansko nima nadzora (glej v tem smislu sodbi z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 23, in z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, točka 22), pri čemer sta ta pogoja kumulativna (sodba z dne 17. aprila 2018, Krüsemann in drugi, C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 in od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258, točka 34).
- 21 V zvezi z vprašanjem, ali je mogoče poškodbo pnevmatik letala, ki so nujne za njegovo delovanje, šteti za „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, je treba najprej ugotoviti, da je predčasna ali celo nepričakovana okvara nekaterih delov konkretnega letala načeloma dogodek, ki je neločljivo povezan z njegovim sistemom delovanja (glej v tem smislu sodbi z dne 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, točki 41 in 42, in z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, točka 23).

- 22 Letalski prevozniki se – glede na posebne okoliščine, v katerih se opravlja zračni promet, in stopnjo tehnološke zapletenosti letal – s takimi okvarami namreč redno soočajo (glej v tem smislu sodbo z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 24; sklep z dne 14. novembra 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, točka 19, in sodbo z dne 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, točki 37 in 42).
- 23 V zvezi s tem ni sporno, da so letalske pnevmatike deli, ki so pri vzletih in pristankih podvrženi močnim silam in zato zanje obstaja stalna nevarnost poškodbe, zaradi česar so potrebni redni in še posebej strogi varnostni pregledi, ki so del običajnih pogojev delovanja družb za letalski prevoz.
- 24 Vendar pa za zadevno okvaro, če ta nastane izključno zaradi trčenja s tujkom, kar mora dokazati letalski prevoznik, ni mogoče šteti, da je neločljivo povezana s sistemom delovanja letala.
- 25 Za to gre zlasti v primeru poškodbe letala, nastale zaradi njegovega trčenja s ptico (sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, točka 24), in tudi, kot v zadevi iz postopka v glavni stvari, poškodbe pnevmatike s tujkom, kot je prosti delec, ki leži na vzletno-pristajalni stezi letališča.
- 26 Zato za okvaro pnevmatike, ki nastane izključno zaradi trka s tujkom, ki leži na vzletno-pristajalni stezi letališča, ni mogoče šteti, da je po svoji naravi ali vzroku neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika. Poleg tega je treba ob upoštevanju posebnih omejitev, ki veljajo za letalskega prevoznika pri vzletu in pristanku in ki so zlasti povezane s hitrostjo, pri kateri se vzlet in pristank opravita, in varnostjo potnikov na krovu, ter dejstva, da vzdrževanje vzletno-pristajalnih stez nikakor ni v pristojnosti zadevnega prevoznika, šteti, da ta okoliščina ni pod njegovim dejanskim nadzorom.
- 27 Zato je treba tako okvaro šteti za „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.
- 28 Kot izhaja iz točke 78 sklepnih predlogov generalnega pravobranilca, je ta ugotovitev v skladu s ciljem zagotavljanja visoke ravni varstva letalskih potnikov, ki mu sledi Uredba št. 261/2004, ki je – kot je pojasnjeno v uvodni izjavi 1 te uredbe – da se letalskih prevoznikov ne spodbuja k opustitvi sprejemanja ukrepov z dajanjem prednosti ohranitvi in točnosti njihovih letov na račun njihove varnosti.
- 29 Te ugotovitve poleg tega ni mogoče ovreči z rešitvijo, sprejeto v sklepu z dne 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), v katerem je Sodišče razsodilo, da trka letaliških pomičnih stopnic za vkrcanje z letalom ni mogoče šteti za „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.
- 30 To napravo je namreč treba pri zračnem prevozu potnikov nujno uporabiti, saj potnikom omogočijo, da se povzpnejo na letalo in sestopijo z njega (sklep z dne 14. novembra 2014, C-394/14, Siewert, EU:C:2014:2377, točka 19), pritrđitev te naprave pa se običajno opravi s sodelovanjem posadke zadevnih letal. Zato te okoliščine ni mogoče šteti niti za neločljivo povezano z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika niti za okoliščino, ki ni pod njegovim dejanskim nadzorom.
- 31 Vendar pa je letalski prevoznik, kot je bilo navedeno v točki 19 te sodbe, v primeru „izrednih razmer“ obveznosti plačila odškodnine potnikom iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 oproščen, le če lahko dokaže, da je sprejel položaju ustrezne ukrepe s tem, da je uporabil celotno osebje ter vsa razpoložljiva materialna in finančna sredstva, da bi preprečil, da bi bil zadevni let zaradi te okoliščine odpovedan ali imel veliko zamudo, pri čemer pa od njega ni mogoče zahtevati, da privoli v nevzdržne žrtve glede na zmogljivosti svoje družbe v danem trenutku.

- 32 V zvezi s tem je bilo na obravnavi ugotovljeno, da so letalske pnevmatike redno vzdrževane in so predmet standardiziranih postopkov zamenjave, v okviru katerih imajo letalski prevozniki na letališčih, s katerih opravljajo lete, vključno s tistimi, ki niso njihova glavna letališča, z vzdrževalnimi letališkimi službami sklenjene pogodbe o zamenjavi pnevmatik, s katerimi jim je zagotovljena prednostna obravnava pri zamenjavi navedenih pnevmatik.
- 33 Zato mora zadevni letalski prevoznik v položaju, kot je ta v postopku v glavni stvari, dokazati, da je uporabil celotno osebje ter vsa razpoložljiva materialna in finančna sredstva, da bi se izognil temu, da bi zaradi zamenjave pnevmatike, ki je bila poškodovana s tujkom na vzletno-pristajalni stezi letališča, prišlo do velike zamude zadevnega leta, kar pa mora preveriti predložitveno sodišče.
- 34 V teh okoliščinah je treba na postavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe razlagati tako, da spada poškodba letalske pnevmatike s tujkom, kot je prosti delec, ki leži na vzletno-pristajalni stezi letališča, pod pojem „izredne razmere“ v smislu te določbe.

Vendar mora letalski prevoznik, katerega let je imel veliko zamudo zaradi takšnih „izrednih razmer“, da se ga oprosti obveznosti plačila odškodnine potnikom iz člena 7 Uredbe št. 261/2004, dokazati, da je uporabil celotno osebje ter vsa razpoložljiva materialna in finančna sredstva, da bi se izognil temu, da bi zaradi zamenjave pnevmatike, ki je bila poškodovana s tujkom, kot je prosti delec, ki je ležal na vzletno-pristajalni stezi letališča, prišlo do velike zamude zadevnega leta.

Stroški

- 35 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:

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 te uredbe je treba razlagati tako, da spada poškodba letalske pnevmatike s tujkom, kot je prosti delec, ki leži na vzletno-pristajalni stezi letališča, pod pojem „izredne razmere“ v smislu te določbe.

Vendar mora letalski prevoznik, katerega let je imel veliko zamudo zaradi takšnih „izrednih razmer“, da se ga oprosti obveznosti plačila odškodnine potnikom iz člena 7 Uredbe št. 261/2004, dokazati, da je uporabil celotno osebje ter vsa razpoložljiva materialna in finančna sredstva, da bi se izognil temu, da bi zaradi zamenjave pnevmatike, ki je bila poškodovana s tujkom, kot je prosti delec, ki je ležal na vzletno-pristajalni stezi letališča, prišlo do velike zamude zadevnega leta.

Podpisi