Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
YVESA BOTA,
predstavljeni 28. julija 2016[1]

Zadeva C-315/15

Marcela Pešková,
Jiří Peška
proti
Travel Service a. s.

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6, Češka republika))

„Predhodno odločanje — Zračni prevozi — Odškodnina za potnike v primeru odpovedi ali velike zamude leta — Obseg — Oprostitev obveznosti plačila odškodnine — Trčenje ptice in letala — Pojem ‚dogodek' v smislu sodne prakse Sodišča in pojem ‚izredne razmere' v smislu Uredbe (ES) št. 261/2004 — Pojem ‚razumni ukrep' — Dogodek, ki je neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika"

1. Sodišče mora v tej zadevi v bistvu odločiti, ali trčenje ptice in letala, ki je povzročilo več kot triurno zamudo pri prihodu tega letala, pomeni „izredne razmere" v smislu Uredbe (ES) št. 261/2004[2], kar dejanskega letalskega prevoznika oprošča njegove obveznosti, da potnikom plača odškodnino za to zamudo.

2. V teh sklepnih predlogih bom pojasnil razloge, na podlagi katerih menim, da je treba člen 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 razlagati tako, da trčenje ptice in letala, ki povzroči več kot triurno zamudo pri prvotno predvidenem prihodu, ne pomeni „izrednih razmer" v smislu te določbe, in torej dejanskega letalskega prevoznika ne more oprostiti obveznosti plačila odškodnine.

1 — Jezik izvirnika: francoščina.

2 — Uredba 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).

I – **Pravni okvir**

3. V uvodni izjavi 14 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„Kakor v okviru Montrealske konvencije[3] 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.“

4. Člen 5(3) te uredbe določa:

„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. V skladu s členom 7(1)(a) navedene uredbe pri sklicevanju na ta člen potniki prejmejo odškodnino v višini 250 EUR za lete do vključno 1500 kilometrov.

6. Nazadnje, člen 13 Uredbe št. 261/2004 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 [nacionalno] 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.“

II – **Dejansko stanje v sporu o glavni stvari**

7. Marcela Pešková in Jiří Peška sta bila 10. avgusta 2013 na letu družbe Travel Service a. s. (v nadaljevanju: tožena stranka v postopku v glavni stvari) iz Burgasa (Bolgarija) v Ostravo (Češka republika).

8. Načrtovana smer leta je bila: Praga (Češka republika) – Burgas – Brno (Češka republika) – Burgas – Ostrava. Med letom v smeri Praga–Burgas je bila ugotovljena tehnična napaka na povratnem mehanizmu, ki so jo popravljali eno uro in 45 minut. Tožena stranka v postopku v glavni stvari trdi, da je med pristajanjem v Brnu letalo trčilo v ptico, zaradi česar je to letalo pregledal tehnik tožene stranke v postopku v glavni stvari, ki je prišel iz Slanýja (Češka republika). Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6, Češka republika) pojasnjuje, da je pregled že opravila druga družba. Vendar lastnik letala, družba Sunwing, ni priznal njenega pooblastila. Zato je tehnik tožene stranke v postopku v glavni stvari znova pregledal mesto trčenja, vendar ni odkril ničesar.

3 — Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, sklenjena v Montrealu 28. maja 1999, ki jo je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999 in je bila v njenem imenu odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491).

9. Ker sta tehnična napaka na povratnem mehanizmu in trčenje letala v ptico povzročila, da je letalo v Ostravi pristalo z zamudo petih ur in 20 minut, sta M. Pešková in J. Peška s tožbo, ki je na predložitveno sodišče prispela 26. novembra 2013, od tožene stranke v postopku v glavni stvari zahtevala vsak odškodnino v višini 250 EUR na podlagi člena 7(1)(a) Uredbe št. 261/2004.

10. Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6) je s sodbo z dne 22. maja 2014 ugodilo njunemu predlogu, ker sta ta dogodka povzročila zamudo in ker ju ni mogoče opredeliti kot „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) te uredbe. Po mnenju predložitvenega sodišča je očitno, da ima tožena stranka v postopku v glavni stvari popoln nadzor nad tem, kako kot letalski prevoznik upravno rešuje tehnične težave v zvezi s „ponovno usposobitvijo“ letala po trčenju v ptico. Navedlo je tudi, da tožena stranka v postopku v glavni stvari ni dokazala, da je naredila vse za preprečitev zamude letala, temveč je samo trdila, da „je bilo treba“ po trčenju letala v ptico počakati na prihod pooblaščenega tehnika.

11. Tožena stranka v postopku v glavni stvari je 2. julija 2014 vložila pritožbo zoper to sodbo. Ta pritožba je bila zavrnjena s sklepom Městský soud v Praze (občinsko sodišče v Pragi, Češka republika) z dne 17. julija 2014 z obrazložitvijo, da ni dopustna, ker je bilo z navedeno sodbo odločeno o dveh ločenih zahtevkih, od katerih nobeden ni presegal 10.000 čeških kron (CZK) (približno 365 EUR).

12. Tožena stranka v postopku v glavni stvari je zato pri Ústavní soud (ustavno sodišče, Češka republika) vložila ustavno pritožbo zoper sodbo Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6) z dne 22. maja 2014. Ústavní soud (ustavno sodišče) je s sodbo z dne 20. novembra 2014 razveljavilo sodbo z dne 22. maja 2014 z obrazložitvijo, da krši temeljni pravici tožene stranke v postopku v glavni stvari do poštenega sojenja in zakonitega sodnika, ker mora Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6) kot zadnjestopenjsko sodišče Sodišču predložiti vprašanje za predhodno odločanje na podlagi člena 267 PDEU. Ústavní soud (ustavno sodišče) je tudi navedlo, da Sodišče do zdaj še ni dalo popolne razlage Uredbe št. 261/2004 v zvezi z naravo odgovornosti po trčenju letala v ptico v povezavi z drugimi dogodki drugačne narave, v tem primeru dogodki tehnične narave. Poleg tega po njegovem mnenju niti iz sodne prakse Sodišča niti iz te uredbe ne izhaja jasno, da se lahko take okoliščine obravnavajo kot „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) navedene uredbe.

13. Zato je v teh okoliščinah Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6) odločilo, da pri Sodišču vloži predlog za sprejetje predhodne odločbe.

III – **Vprašanja za predhodno odločanje**

14. Ker Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6) dvomi o tem, kako razlagati Uredbo št. 261/2004, je 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 navedenega 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 razumne ukrepe, ki jih mora letalski prevoznik sprejeti za preprečitev takšnega trčenja? 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 št. 261/2004] in ali je mogoče v takem primeru pri sklopu tehničnih in upravnih ukrepov, ki jih mora letalski prevoznik izvesti po trčenju med letalom in ptico, pri katerem letalo ni bilo poškodovano, šteti, da gre za ‚izredne razmere' v smislu uvodne izjave 14 [te uredbe]?

4. Če gre pri sklopu tehničnih in upravnih ukrepov, izvedenih 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 razumne 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?"

IV – **Analiza**

A – *Uvodne ugotovitve*

15. Preučitev vzroka, predloženega Sodišču, me v želji po pojasnitvi privede do naslednjega vprašanja.

16. Na področju odškodnin potnikom v primeru zamude v zračnem prevozu ima sodna praksa Sodišča po mojem mnenju dvojno značilnost, prvič, da je natančna, in drugič, da varuje potnike. Ob prebiranju nekaterih pisnih stališč, predloženih Sodišču, od katerih se nekatera sklicujejo predvsem – tudi če le glede povrnitve morebitne škode – na „nepredstavljive stroške", se moram vprašati, ali zahteva za spremembo sodne prakse, ker menim, da gre v tem primeru za tako, ki jo zahtevajo stranke, izhaja iz dejstva, da se za trenutno sodno prakso šteje, da letalskim družbam povzroča čezmerno finančno breme.

17. To je mogoče slišati. Ampak, čeprav bi bilo to res, menim, da je rešitev za popravek tega morebiti pretiranega učinka v zakonodajni spremembi, in ne v prilagoditvi sodne prakse, ki po eni strani daje Sodišču vlogo, ki naj ne bi bila ravno njegova, in po drugi strani lahko privede do nevarnosti, da se podrejo že jasno začrtane smernice. Sodišče jih je poleg tega že začrtalo z uporabo svoje običajne metode razlage in v skladu z izrazi, ki jih je uporabilo, in z razlogi, ki jih je navedel zakonodajalec Unije.

18. Kot bom imel priložnost pozneje pojasniti v okviru svojega razlogovanja, želja, da se zaradi semantičnih razlik zavrne analogija, ki obstaja med mnogimi situacijami, čeprav ne vidim, katero pravno načelo naj bi to zahtevalo, dejansko pomeni napotovanje na kazuistiko, ki vodi bodisi do pretvorbe Sodišča, kot najvišjega sodišča Unije, v sodišče, ki odloča o dejstvih, bodisi do prepustitve rešitev nacionalnemu sodišču z vsemi s tem povezanimi nevarnostmi za razlike.

19. Menim, da je v tem nevarnost za nejasnost in pravno negotovost.

20. Prav tako bi bila po mojem mnenju logična rešitev, skladna z normalnim delovanjem institucij glede njihovih ustreznih pristojnosti, v sprejetju zakonodajne rešitve, s katero bi bilo popravljeno besedilo, katerega prvotna oblika je privedla do posledic, za katere zakonodajalec Unije meni, da se ne smejo obdržati.

B – *Predhodna vprašanja*

21. Predložitveno sodišče želi s prvim vprašanjem v bistvu izvedeti, ali je treba člen 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 razlagati tako, da je treba trčenje ptice in letala, ki povzroči več kot triurno zamudo glede na prvotno predvideni prihod, obravnavati kot „izredne razmere“ v smislu te določbe, kar torej letalskega prevoznika oprošča obveznosti plačila odškodnine letalskim potnikom.

22. Spomniti je treba, da v skladu s členom 5(3) te uredbe dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnino v skladu s členom 7 navedene uredbe, 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.

23. Sodišče je pojasnilo, da je treba ta člen 5(3), ker pomeni izjemo od načela plačila odškodnine potnikom, razlagati ozko. [4]

24. Poleg tega je okoliščine, ki spremljajo tak dogodek, 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. [5]

25. V zvezi s tem iz stališč, predloženih Sodišču v tej zadevi, izhaja, da obstaja določena zmeda med tema pogojema. Prebral sem namreč, da ker dogodka ni bilo mogoče predvideti in letalski prevoznik nanj ni mogel dejansko vplivati, bi ga bilo treba samodejno opredeliti kot „izredne razmere“ v smislu Uredbe št. 261/2004.

26. Pogoji, ki jih je Sodišče naštelo v zgoraj navedeni sodni praksi, pa so kumulativni. Tako dogodek pomeni izredne razmere, če na eni strani ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika in če na drugi strani ta nanj zaradi njegovih značilnosti ali izvora ni mogel dejansko vplivati.

27. Zato neobstoj enega od teh pogojev preprečuje opredelitev dogodka kot „izredne razmere“. To torej velja za trčenje letala in ptice. Čeprav letalski prevoznik nanj zaradi njegovih značilnosti ali izvora ne more dejansko vplivati, pa ga nasprotno ni mogoče obravnavati, kot da ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem njegove dejavnosti.

28. Nevarnost trka s prostoživečimi živalmi v dejavnosti zračnega prevoza je dobro znan pojav, ki ga zadevni akterji popolnoma razumejo. Od faze izdelave letala so namreč deli letala, ki so najbolj občutljivi ob trčenju v ptico – in sicer zlasti motor in vetrobransko steklo pilotske kabine – predmet testiranj, da lahko letalo pridobi spričevalo o plovnosti, na podlagi katerega lahko leti. [6] Proizvajalci zrakoplovov tako za preizkus odpornosti letala na trčenje v ptice pogosto uporabljajo „ptičje topove“, ki izstreljujejo trupla ptic s hitrostjo, s katero letalo leti na višini, na kateri so srečanja s takimi pticami pogosta, to je pri vzletu in pristanku. Struktura letala mora tako biti taka, da lahko prenese trčenje v ptice različnih velikosti glede na model letala in model motorja. [7]

4 — Sodba z dne 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, točka 35 in navedena sodna praksa).

5 — Glej sodbo z dne 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, točka 36 in navedena sodna praksa).

6 — Glej Sklep št. 2003/9/RM Evropske agencije za varnost v letalstvu (EASA) z dne 24. oktobra 2003 na tem spletnem naslovu: https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf.

7 — Glej str. 60 in naslednje tega sklepa.

29. Proizvajalci letal niso edini, ki upoštevajo nevarnost trkov s prostoživečimi živalmi. Na večini letališč se namreč uporabljajo različna sredstva za odganjanje ptic in drugih živali z obrobja stez, kot so rakete, laserske bakle ali celo oponašanje krikov v stiski. Za zmanjšanje privlačnosti območja v bližini letališča se lahko sprejmejo tudi posebni ukrepi, kot so izsušitev močvirja ali prepoved gojenja kultur, ki so preveč privlačne za ptice. [8]

30. Znano je tudi, da so nekatera obdobja ugodnejša od drugih za trčenje v ptice, pri čemer sta najbolj nevarna čas selitev in prvih poletov mladih ptic, ki niso vajene letal, najnevarnejši čas dneva pa je ob zori in mraku. [9]

31. Trčenja ene ali več ptic v letalo so torej običajen pojav, ki je znan različnim gospodarskim subjektom, ki delujejo v zračnem prevozu. Glede na ameriško študijo o nevarnosti trkov v prostoživeče živali iz leta 2011 je bilo od vzpostavitve baze podatkov Federal Aviation Administration (FAA) leta 1990 prijavljenih 99.411 trčenj živali v letalo. V veliki večini primerov – to je 97,4 % – je šlo za trčenje v ptico. [10] V Franciji je vsako leto zabeleženih približno 700 trčenj ptic v letalo. [11]

32. Tudi sami piloti imajo pomembno vlogo pri obvladovanju nevarnosti trkov v prostoživeče živali, in to pred letom, med njim ali po njem. Pred letom se piloti namreč seznanijo zlasti z razpoložljivimi informacijami o tem, ali so na odhodnem ali namembnem letališču ali v njegovi bližini ptice, ki jih v posebnih sporočilih objavijo vladne agencije za nadzor zračnega prometa. [12] Če obstaja tveganje, lahko piloti zaprosijo za posredovanje, da bi ptice odgnali. Prav tako morajo piloti med vožnjo po tleh pozorno opazovati stezo, da odkrijejo vsakršno prisotnost ptic, in če jo, da na to opozorijo. Nazadnje, o vsakem trčenju v ptico je treba sestaviti zapisnik. [13]

33. Zato je treba ugotoviti, da trčenje ptice v letalo nikakor ni dogodek, ki je „zunaj običajnega“ [14], ravno nasprotno. Pogostost takih trčenj, njihovo upoštevanje pri zasnovi letala, vodenju letališč in v različnih fazah leta po mojem mnenju zadostno dokazujejo, da je tak dogodek povsem neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika. Nasprotno razlogovanje bi privedlo do tega, da bi se dogodek, ki je popolnoma običajen, pravno opredelil za „izreden“.

34. Nevarnost je določena, poznana, upoštevana in prisotna od trenutka vzleta ali pristanka, to pomeni, da je neločljiva s samo letalsko dejavnostjo. Poleg tega se mi zdi jasno, da nihče resno ne prereka te značilnosti.

35. Cilj, ki se uresničuje, je dejansko prenos neugodnosti, ki izhajajo iz uresničitve te nevarnosti, na potnika.

36. Za dosego tega cilja je nujno, kot sem poudaril v uvodnih ugotovitvah, da se Sodišče ponovno vrne k svoji sodni praksi, kot je določena v sodbi z dne 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618). Vendar menim, da med dvema obravnavanima situacijama obstaja podobnost, ki je ni mogoče zanikati, čeprav stranke temu nasprotujejo.

8 — Glej tehnično informativno gradivo generalnega direktorata za civilno letalstvo iz marca 2007 na tem spletnem naslovu: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/peril_animalier.pdf.

9 — *Idem.*

10 — Glej povzetek Airport Cooperative Research Program (ACRP), naslovljen „Bird harassment, repellent, and deterrent techniques for use on and near airports“, na voljo na tem spletnem naslovu: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_syn_023.pdf.

11 — Glej statistične podatke tehnične službe za civilno letalstvo na tem spletnem naslovu: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/picaweb.php.

12 — Ta sporočila se imenujejo Notice to Airmen (NOTAM).

13 — Glej na tem spletnem naslovu: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/prevention.php.

14 — Glej sodbo z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, točka 29).

37. Ne vidim namreč niti enega razloga, na podlagi katerega bi sprejel razlogovanje, ki se razlikuje od tistega, ki ga je Sodišče sprejelo v tej sodbi. Tako je navedlo, da je okvara, ki je nastala zaradi predčasne odpovedi nekaterih delov zrakoplova, vsekakor nepričakovan dogodek. Dodalo pa je, da 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 [15]. Sodišče je ugotovilo, da je v okviru dejavnosti letalskega prevoznika ta nepričakovani dogodek neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika, saj se ta prevoznik običajno srečuje s tako vrsto nepričakovanih tehničnih napak [16].

38. Na obravnavi je bilo rečeno, da dogodkov, kakršna sta okvara, ki je nastala zaradi predčasne odpovedi dela letala, in trčenje letala in ptice, ni mogoče primerjati, ker ima prvi notranji razlog, drugi pa zunanji, povedano jasneje, to pomeni, ali je razlog notranji ali zunanji glede na letalo. Sprašujem pa se, na kateri pravni podlagi bi bilo mogoče iz tega elementa izpeljati posledice, tako diametralno nasprotne, ki tako močno posegajo v varstvo potrošnikov.

39. Ta trditev, zaradi katere je uporaba pravnega načela odvisna od vprašanja, ali je nevarnost znotraj strukture letala ali zunaj nje, nikakor ne spreminja pravne narave dogodka. Ne glede na to, ali se ta nevarnost nahaja znotraj ali zunaj trupa letala, je glede na sodno prakso Sodišča pomembno le vprašanje, ali je ta nevarnost neločljivo povezana z običajno dejavnostjo letalskega prevoznika, kar menim, da sem dokazal.

40. Povedano drugače, sprejetje tega merila, ki so ga predlagale stranke, bi pomenilo preobrat v ustaljeni sodni praksi z zamenjavo enega pravnega merila z drugim, popolnoma materialnim, ki bi odpravil prvega. Ne glede na to, ali znotraj ali zunaj letala, nevarnost ostaja neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika.

41. Vidim prednost, ki je med drugim stranke ne zanikajo, ki bi na podlagi tega izhajala za letalske družbe, kot tudi ustrezne neugodnosti, ki bi nastale potrošnikom. Zaradi tega, če obstaja potreba po gospodarskem uravnoteženju teh različnih interesov s spremembo prava, menim, da ga lahko izvede zgolj zakonodajalec Unije.

42. Poleg tega se je na obravnavi opozarjalo na zamude, nastale zaradi zelo težkih vremenskih razmer, ki naj bi v tem primeru upravičevali opredelitev „izredne razmere“. Vendar se mi zdi vsekakor pretirano enačiti trčenje letala in ptice v fazi vzleta ali pristanka z naravnim dogodkom, navedenim na obravnavi.

43. Drugače bi bilo lahko samo, če bi let ptic, ki bi priletele v velikem številu, začasno preprečil vzlet letala ali bi bil potreben prisilni pristanek na nadomestnem letališču. Zgolj ta situacija bi bila po mojem po analogiji mnenju primerljiva s situacijo, ki je nastala zaradi izrednih vremenskih razmer.

44. Zato menim, da je treba člen 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 razlagati tako, da trčenje ptice in letala, ki povzroči več kot triurno zamudo glede na prvotno predvideni prihod, ne pomeni „izrednih razmer“ v smislu te določbe in torej dejanskega letalskega prevoznika ne more oprostiti obveznosti plačila odškodnine.

15 — Sodba z dne 17. septembra 2015, van der Lans (C 257/14, EU:C:2015:618, točka 41).

16 — Sodba z dne 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, točka 42).

45. Poleg tega moram pojasniti, da lahko v skladu s členom 13 te uredbe letalski prevoznik, če plača tako odškodnino, zahteva nadomestilo od vsake osebe, vključno s tretjimi osebami, v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo. S tako odškodnino se lahko omili ali celo izniči finančno breme, ki ga nosijo navedeni prevozniki zaradi teh obveznosti, ki izhajajo iz navedene uredbe.[17] Če bi dejanski letalski prevoznik med drugim menil, da je upravljavec letališča odgovoren za sprejetje zadostnih ukrepov za odganjanje ptic in da se to po njegovem mnenju ni zgodilo, bi lahko posledično vložil odškodninski zahtevek.

46. Glede na odgovor na prvo vprašanje po mojem mnenju ni treba odgovoriti na drugo, tretje in četrto vprašanje.

47. Predložitveno sodišče želi s petim vprašanjem v resnici izvedeti, kako je treba razumeti dogodka, ki sta povzročila zamudo petih ur in 20 minut pri prihodu, z vidika pravice do odškodnine, ki jo imajo letalski potniki v primeru zamude njihovega letala na podlagi Uredbe št. 261/2004.

48. Iz dejanskega stanja v sporu o glavni stvari, kot ga je predstavilo predložitveno sodišče, je razvidno, da je zamuda, nastala zaradi tehnične napake, trajala eno uro in 45 minut. Po trčenju ptice in letala je skupna zamuda zaradi teh dveh dogodkov trajala pet ur in 20 minut. Zato je to trčenje povzročilo zamudo treh ur in 35 minut. Ker pa trčenje ptice in letala, kot sem ugotovil zgoraj, ne pomeni „izrednih razmer“ v smislu Uredbe št. 261/2004, zgolj zamuda, nastala zaradi trčenja ptice in letala, zadostuje za utemeljitev pravice do odškodnine, ki jo imajo letalski potniki na zadevnem letu. Zato po mojem mnenju ni treba preučiti petega vprašanja.

V – **Predlog**

49. Glede na navedeno Sodišču predlagam, naj na vprašanja Obvodní soud pro Prahu 6 (okrožno sodišče v Pragi 6, Češka republika) odgovori:

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 trčenje ptice in letala, ki povzroči več kot triurno zamudo glede na prvotno predvideni prihod, ne pomeni „izrednih razmer“ v smislu te določbe in torej dejanskega letalskega prevoznika ne more oprostiti obveznosti plačila odškodnine.

17 — Glej sodbo z dne 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, točka 46 in navedena sodna praksa).