Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
EVGENIJA TANCHEVA,
predstavljeni 22. novembra 2018 [1]

Zadeva C-501/17

Germanwings GmbH
proti
Wolfgang Pauels

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija))

„Predlog za sprejetje predhodne odločbe – Zračni prevoz – Uredba (ES) št. 261/2004 – Odškodnina potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov – Pravica do odškodnine – Izjema – Pojem ‚izredne razmere' – Poškodba zaradi tujka – Poškodba letalske pnevmatike zaradi vijaka, ki leži na vzletni ali pristajalni stezi"

1. V zadevnem predlogu za sprejetje predhodne odločbe bo moralo Sodišče pojem „izredne razmere" v okviru odškodnine potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov dobesedno „razstaviti do zadnjega vijaka". Vzrok za to je dejstvo, da je v tem primeru poškodbo letalske pnevmatike povzročil vijak, ki je ležal na vzletni ali pristajalni stezi pri zadevnem letu (v nadaljevanju: zadevni dogodek).

2. S predlogom se zahteva razlaga člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 [2] in ga je vložilo Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija) v okviru spora med Wolfgangom Pauelsom in letalskim prevoznikom Germanwings GmbH, ker je slednji zavrnil izplačilo odškodnine omenjenemu potniku, katerega let je imel veliko zamudo.

3. S tem povezane ekonomske implikacije so znatne. Glede na statistične podatke, ki jih je uprava za civilno letalstvo Združenega kraljestva predložila Evropski komisiji, se na izredne razmere kot obrambo sklicuje v „približno 30 % vseh pritožb" poleg tega pa mobilizirajo „več kot 70 % virov nacionalnih organov". [3] Zato ni mogoče dovolj poudariti pomena pojma izrednih razmer. [4]

1 Jezik izvirnika: angleščina.

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 (v nadaljevanju: uredba o pravicah letalskih potnikov).

3 Glej Prassl, J., *Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence*, EuCML, 2016, str. 136. Avtor navaja tudi, da „letalski prevozniki izjemno trmasto zavračajo, da bi v celoti izpolnili svoje obveznosti, dokler se jih ne pozove pred sodišče".

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

I. Pravni okvir

4. V uvodnih izjavah 1, 4, 14 in 15 uredbe o pravicah letalskih potnikov 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.

[…]

(4) Zato mora Skupnost zvišati standarde varstva, ki jih določa navedena uredba, da okrepi pravice potnikov in zagotovi letalskim prevoznikom delovanje na liberaliziranem trgu pod usklajenimi pogoji.

[…]

(14) Kakor v okviru Montrealske konvencije je treba obveznosti dejanskih letalskih prevoznikov omejiti ali izključiti v primerih, kadar se zgodi dogodek zaradi izrednih razmer, ki se jim 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.“

5. Pod naslovom „Odpoved leta“ člen 5(1) in (3) 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, 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;

(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, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.“

6. Pod naslovom „Pravica do odškodnine“ člen 7(1)(a) uredbe o pravicah letalskih potnikov določa:

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

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

[…]“

7. 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 pravice 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 spora v glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

8. W. Pauels je rezerviral let pri družbi Germanwings iz Dublina v Düsseldorf za 28. avgust 2015. Glede na vozni red naj bi ta v Düsseldorf prispel ob 14.30 po lokalnem času.

9. Letalo je dejansko prispelo v Düsseldorf šele ob 17.48 po lokalnem času, z več kot triurno zamudo pri prihodu.

10. Družba Germanwings nasprotuje odškodninskemu zahtevku W. Pauelsa in navaja, da je bil med pripravami na vzlet pri spornem letu v pnevmatiki letala, uporabljenega za ta let, najden vijak. Vijak se je zaril v pnevmatiko med predhodnim letom na vzletni stezi v Düsseldorfu ali pristajalni stezi v Dublinu. Pnevmatiko je bilo zato treba zamenjati, kar je povzročilo zamudo.

11. Po mnenju družbe Germanwings gre pri zadevnem škodnem dogodku za izredne razmere v smislu člena 5(3) uredbe o pravicah letalskih potnikov, zaradi katerih naj ne bi bila odgovorna. Zato navaja, da ji ni treba plačati odškodnine.

12. Amtsgericht Köln (okrajno sodišče v Kölnu, Nemčija) je družbi Germanwings v skladu s tožbo naložilo, naj W. Pauelsu plača 250 EUR skupaj z obrestmi v višini 5 odstotnih točk nad veljavno temeljno obrestno mero od 16. septembra 2015 do plačila.

13. Navedeno sodišče je navedbe družbe Germanwings, ki jih je W. Pauels izpodbijal, v zvezi z vzrokom velike zamude pri prihodu v Düsseldorf štelo za resnične in glede tega v bistvu navedlo, da družba Germanwings zaradi tega ni oproščena obveznosti plačila odškodnine, saj naj bi bila poškodba pnevmatike letala zaradi vijaka na vzletni ali pristajalni stezi razmera, neločljivo povezana z običajnim opravljanjem letalskih dejavnosti, ki naj bi bila dejansko obvladljiva. To je tudi v skladu z namenom nemškega zakonodajalca, kot naj bi izhajal iz zakonske ureditve preverjanja vzletno-pristajalne steze. Na operativno področje obvladovanja letalskega prevoznika naj ne bi spadalo le opravljanje njegove letalske dejavnosti v ožjem pomenu, kot so vzlet, let in pristanek, temveč vse storitve, ki jih zagotavljajo tretje osebe in ki jih uporablja letalski prevoznik na letališču, brez katerih ne bi bilo mogoče opravljati običajnih letalskih dejavnosti. Po navedbah Amtsgericht Köln (okrajno sodišče v Kölnu) je Sodišče to pojasnilo v sklepu z dne 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Družba Germanwings je zoper sodbo Amtsgericht vložila pritožbo. Pri tem se sklicuje na to, da je Amtsgericht precenilo njeno področje obvladovanja in ni upoštevalo, da Sodišče ni odločilo, da vse storitve na letališču, ki jih zagotavljajo tretje osebe in jih uporabljajo letalski prevozniki, spadajo med letalske dejavnosti letalskega prevoznika.

15. Predložitveno sodišče poudarja, da se je zgoraj omenjeni sklep v zadevi Siewert nanašal na poškodbo letala zaradi pomičnih stopnic, ki so bile pripeljane do letala za vkrcanje potnikov, torej za uporabo storitve izvajalca storitve, ki je potrebna za izvedbo specifičnega leta, ki ga mora izvesti letalski prevoznik. To, da se potnikom omogoči vkrcanje na letalo za let, ki so ga rezervirali, naj bi bila naloga letalskega prevoznika. V tem smislu naj bi bila obravnavana zadeva že po svojem temelju neprimerljiva. V obravnavanem primeru naj bi bilo namreč letalo slučajno poškodovano zaradi uporabe vzletne in pristajalne steze, ki naj bi jo v enaki meri uporabljali vsi letalski prevozniki. Zato naj bi bilo treba to uporabo pripisati zračnemu prometu na splošno in je ni mogoče šteti za konkretno nalogo letalskega prevoznika. Poleg tega naj čiščenje vzletne in pristajalne steze ne bi spadalo med naloge letalskega prevoznika, zato naj jih družba Germanwings tudi ne bi mogla obvladovati. Čiščenje vzletno-pristajalnih stez naj se ne bi nanašalo na posamezni let letalskega prevoznika niti na varno vkrcanje ali izkrcanje potnikov na letalo ali iz njega za let, ki je bil rezerviran, temveč na varnost letališča in s tem na splošno varnost zračnega prometa.

16. Družba Germanwings trdi tudi, da naj mnenja prvostopenjskega sodišča ne bi bilo mogoče sprejeti že zato, ker onemogoča, da bi bile lahko okoliščine, ki preprečujejo izvedbo načrtovanega leta, okoliščine, ki „niso neločljivo povezane z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika“. Temeljna zahteva za ugotovitev, da gre v primeru tehnične okvare za izredne razmere, torej, da gre za dogodek, ki „ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika“, naj bi bila tako odveč.

17. Glede na vse to Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu) meni, da je odločitev o pritožbi odvisna od tega, ali gre pri poškodbi letalske pnevmatike zaradi vijaka, ki leži na vzletni ali pristajalni stezi, za izredne razmere v smislu člena 5(3) uredbe o pravicah letalskih potnikov. Zato je Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali gre pri poškodbi letalske pnevmatike zaradi vijaka, ki leži na vzletni ali pristajalni stezi (poškodba zaradi tujka/‚Foreign Object Damage‘), za izredne razmere v smislu člena 5(3) [uredbe o pravicah letalskih potnikov]?“

III. Postopek pred Sodiščem

18. Pisna stališča so predložili W. Pauels, nemška in poljska vlada ter Komisija. Družba Germanwings in vse zgoraj navedene stranke (razen poljske vlade) so ustno podale stališča na obravnavi 17. septembra 2018.

IV. Analiza

A. Povzetek pisnih stališč strank

19. Prvič, kar zadeva *dopustnost*, Komisija trdi, da bi se lahko s tem predlogom za sprejetje predhodne odločbe v tem smislu vzbujal dvom. Komisija glede vsebine predloga trdi, da se predlog nanaša na trditve strank, za katere je predložitveno sodišče štelo, da so pravilne, in ne na ugotovljena dejstva. Komisija meni, da bi predlog za sprejetje predhodne odločbe lahko postal neupošteven, če bi bil z naknadnimi pripravljalnimi ukrepi povzročen dvom o dejstvih, za katera je predložitveno sodišče štelo, da so pravilna. Komisija v vsakem primeru sklepa, da je predlog dopusten.

20. Kar zadeva *vsebino*, W. Pauels trdi, da poškodba letalske pnevmatike zaradi vijaka, ki leži na vzletni ali pristajalni stezi, ni izredna razmera. Zatrjuje, da je tak dogodek neločljivo povezan z dejavnostjo letalskega prevoznika. Tujki se lahko vsak dan pojavijo na vzletno-pristajalni stezi, česar se letalski prevozniki dobro zavedajo, čiščenje vzletno-pristajalne steze pa je ena od rutinskih nalog upravljavcev letališč. Dodaja, da se letalske pnevmatike, ki so izpostavljene izjemnemu pritisku, redno pregledujejo neposredno pred vsakim poletom in jih je treba redno menjavati. Zato se ne more šteti, da dogodek, kot je obravnavani, ni neločljivo povezan z dejavnostjo letalskega prevoznika; še zlasti zato, ker je treba pojem „izredne razmere“ razlagati ozko.

21. Če se tak dogodek vseeno ne bi štel za neločljivo povezanega z dejavnostjo letalskega prevoznika, ga je treba zaradi njegovih značilnosti ali izvora šteti kot dejansko obvladljivega, saj upravljavci letališč vzletno-pristajalne steze redno pregledujejo.

22. Nemška in poljska vlada ter Komisija trdijo, da poškodba letalske pnevmatike zaradi vijaka, ki leži na vzletni ali pristajalni stezi, predstavlja „izredne razmere“.

23. Nemška vlada meni, da je tveganje, povezano s prisotnostjo tujkov na vzletno-pristajalnih stezah, za letalskega prevoznika neizogibno in neobvladljivo. Vzrok za prisotnost tujkov je zunaj delovanja letalskega prevoznika in ni povezan z izvedbo zadevnega leta – to pa ne velja za predčasne okvare nekaterih delov letala, ki se lahko pojavijo kljub rednemu servisiranju in ki so bile obravnavane v sodbah Wallentin-Hermann [5] in van der Lans. [6] Pri letalskih prevoznikih lahko pogosteje pride do primera, ko pnevmatiko poškoduje tujek na vzletno-pristajalni stezi, kar pa ne pomeni, da se tak primer ne uvršča med izredne razmere, upoštevajoč dejstvo, da se pogostost dogodkov ni upoštevala kot merilo razlikovanja. [7] Poleg tega nemška vlada trdi, da upravljavec letališča ni kršil obveznosti, ki bi jo bilo mogoče pripisati zadevnemu letalskemu prevozniku. V obravnavani zadevi upravljavec letališča ni ravnal neskladno s svojimi obveznostmi glede vzdrževanja in upravljanja. Strožji nadzor od že uvedenega bi resno škodoval zračnemu prometu.

24. Poljska vlada meni, da škoda, kot je obravnavana, ki jo povzroči tretja oseba, ki ne izpolnjuje svojih obveznosti, ne spada med običajne dejavnosti letalskega prevoznika. Ker letalski prevoznik ne more predvideti, da upravljavec letališča ne bo izpolnil svojih obveznosti, mu v zvezi s tem ni treba upoštevati tveganja morebitne poškodbe njegovega letala. V tem okviru je lahko letalski prevoznik odgovoren samo za hitro popravilo poškodovanega letala.

25. Po mnenju Komisije zadevni dogodek ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika in letalski prevoznik nanj ne more vplivati. V tem pogledu ni dejansko povezan z delovanjem sistema letala – v nasprotju predvsem s pomičnimi stopnicami za vkrcanje. V tem smislu je primerljiv s trčenjem s ptico, na katerega letalski prevoznik prav tako ne more vplivati. Da letalski prevoznik na to ne more vplivati, potrjuje dejstvo, da so za varnost in pregledovanje vzletno-pristajalnih stez odgovorni upravljavci letališča. Nazadnje, dejstvo, da je do dogodka prišlo na pristajalni ali vzletni stezi med prejšnjim letom, ne preprečuje, da bi se dogodek štel za „izredne razmere“. [8]

5 Sodba z dne 22. decembra 2008 (C-549/07, EC:C:2008:771).

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

7 Sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

8 To izhaja iz sodbe z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

B. Presoja

1. Uvodne ugotovitve

26. Menim, da dopustnost predloga za sprejetje predhodne odločbe v tem primeru ni sporna, saj jo je izpostavila le Komisija[9] – v dejansko teoretičnih pripombah – in Komisija sama ugotavlja, da predlog v nobenem primeru ni nedopusten. Prvič, v okviru sodelovanja Sodišča z nacionalnimi sodišči za vprašanja, ki se nanašajo na pravo Unije, velja domneva upoštevnosti.[10] Drugič, iz sodne prakse Sodišča izhaja, da pravo Unije ne prepoveduje, da bi predložitveno sodišče po razglasitvi odločbe v postopku predhodnega odločanja izvedlo novo zaslišanje strank in/ali nove pripravljalne ukrepe, na podlagi katerih bi lahko spremenilo dejanske in pravne ugotovitve, ki jih je podalo v okviru predloga za sprejetje predhodne odločbe, pod pogojem, da to sodišče zagotovi polni učinek razlage prava Unije, kot jo je podalo Sodišče.[11]

27. Kar zadeva vsebino, predložitveno sodišče v predložitveni odločbi meni, da v zadevnem primeru obstajajo izredne razmere. Dejansko je predložitveno sodišče že v več postopkih, ki so potekali pred obravnavanim sporom, odločilo, da poškodba pnevmatike ali druga tehnična okvara letala, ki so jo povzročili manjši predmeti na vzletno-pristajalni stezi, kot so žeblji ali primerljivi predmeti, pomeni izredne razmere, zaradi katerih letalskemu prevozniku ni treba plačati odškodnine potnikom.

28. Prišel sem do zaključka, da je ta pristop pravilen.[12] V spodnji analizi obravnavam predvsem sodno prakso Sodišča in pojem izrednih razmer v zvezi s tehničnimi težavami. Dalje, uporabil bom preizkus Sodišča, sestavljen iz dveh elementov: (i) težavo mora biti mogoče pripisati dogodku, ki ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika, in (ii) ta nanj zaradi njegovih značilnosti ali izvora ni mogel vplivati. Na koncu bom obravnaval dodatni pogoj ustreznih ukrepov in izogibanje izrednim razmeram/preprečevanje izrednih razmer. Ugotovil bom, da poškodba letalske pnevmatike zaradi vijaka, ki leži na vzletni ali pristajalni stezi, *spada v okvir pojma „izredne razmere“* v smislu člena 5(3) uredbe o pravicah letalskih potnikov.

29. Menim tudi, da mora Sodišče pojasniti to vprašanje še zlasti zato, ker nacionalna sodna praksa v Nemčiji (in drugih državah članicah[13]) ne obravnava enotno vprašanja, ali bi bilo treba dogodek, kot je zadevni, šteti za „izredne razmere“ v smislu te določbe.

30. V Nemčiji so na primer različna prvostopenjska sodišča in drug senat predložitvenega sodišča v svoji odločbi[14] (po odločitvi Sodišča glede pomičnih stopnic za vkrcanje v letalo v zadevi Siewert[15]) zavzeli nasprotno mnenje in razsodili, da v primeru, kot je obravnavani, ne gre za „izredne razmere“.

31. Zato je razjasnitev tega vprašanja pomembna s praktičnega vidika ter bo pripomogla k večji pravni varnosti potnikov in letalskih prevoznikov.

9 Poleg tega nobena stranka ni menila, da je treba to zadevo preučiti na obravnavi pred Sodiščem.

10 Glej na primer sodbo z dne 16. decembra 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, točka 67).

11 Sodba z dne 5. julija 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, točka 30 in točka 2 izreka).

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

13 To med drugim izhaja iz Prassl, J., „Tackling Diversity Through Uniformity?“, v Bobek, M., in Prassl, J., *op. cit.*, str. 335, van der Wijngaart, T., *op. cit.*, Führich, E., *op. cit.*, in Politis, A., *Rechtsprechung: Anmerkung – Pešková u. Peška*, NJW, 37/2017, str. 2669.

14 To je 24. senat za civilne zadeve pri Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu).

15 Sklep Sodišča z dne 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

32. Sodišče je imelo že več priložnosti za razlago člena 5(3) uredbe o pravicah letalskih potnikov. Kratek pregled teh zadev je podan v nadaljevanju.

33. V zadevi Pešková in Peška,[16] ki je zlasti upoštevna v tem primeru, je Sodišče odločilo, da trčenje letala in ptice ter škoda, nastala zaradi tega trčenja, nista bila neločljivo povezana s sistemom delovanja letala, po svoji naravi ali vzroku pa nista neločljivo povezana z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika in ta nanju nima vpliva – zato tako trčenje predstavlja izredne razmere.

34. V zadevi McDonagh[17] je Sodišče v ta pojem vključilo tudi zaprtje zračnega prostora zaradi izbruha islandskega ognjenika Eyjafjallajökull.

35. Po drugi strani pa je v zadevi van der Lans[18] Sodišče razsodilo, da tehnična napaka, 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 člena 5(3).

36. V zadevah Wallentin-Hermann[19] ter Sturgeon in drugi[20] je Sodišče ugotovilo, da tehnična napaka na letalu ne spada pod ta pojem, razen če je nastala zaradi dogodkov, ki glede na značilnosti ali izvor niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika in nad katerimi ta nima dejanskega vpliva.

37. V zadevi Siewert[21] je Sodišče razsodilo, da dogodka, kot je trk letaliških pomičnih stopnic za vkrcanje z letalom, ni mogoče opredeliti kot „izredne razmere“. K tej zadevi se bom vrnil kasneje.

2. Pojem izrednih razmer v zvezi s tehničnimi težavami

38. Najprej je treba omeniti, da ta pojem ni ne opredeljen ne jasno določen v uredbi o pravicah letalskih potnikov.

39. V odgovor na to je Sodišče opredelilo načelo pravilo-izjema: tehnične napake praviloma spadajo v operativno tveganje letalskega prevoznika, ker so del običajnega opravljanja njegove dejavnosti in lahko le izjemoma predstavljajo izredne razmere (načeloma kadar niso neločljivo povezane z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika in letalski prevoznik nanje ne more vplivati).

40. V zadevi Pešková in Peška[22] je Sodišče nedavno opozorilo, da je zakonodajalec Unije v primeru odpovedi leta ali velike zamude, ki traja tri ure ali več, določil obveznosti letalskih prevoznikov glede plačila odškodnine potnikom v členu 5(1) uredbe o pravicah letalskih potnikov. V skladu z uvodnima izjavama 14 in 15 ter členom 5(3) te uredbe je z odstopanjem od odstavka 1 tega člena določeno, da je letalski prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 7 uredbe o pravicah letalskih potnikov, če lahko dokaže, da so za odpoved ali zamudo leta krive izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Člen 5(3) je zato treba razlagati ozko.[23]

16 Sodba z dne 4. maja 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

17 Sodba z dne 31. januarja 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

18 Sodba z dne 17. septembra 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

19 Sodba z dne 22. decembra 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

20 Sodba z dne 19. novembra 2009 (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716).

21 Sklep Sodišča z dne 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

22 Sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, točka 19 in naslednje). Glej tudi Wienbracke, M., *Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel*, EuZW, 2017, 571.

23 Sodba z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, točka 20).

41. Sodišče je odločilo, da „ni mogoče izključiti, da tehnične napake spadajo med te izredne razmere, če nastanejo zaradi dogodkov, ki *niso neločljivo povezani* z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in nad katerimi *ta nima dejanskega vpliva*. Tako naj bi bilo na primer, če bi proizvajalec letal, ki sestavljajo floto zadevnega letalskega prevoznika, ali pristojni organ ugotovil, da imajo ta letala, medtem ko so že v uporabi, skrito napako, ki je nastala pri izdelavi in ki vpliva na varnost letov. To bi veljalo tudi, če bi na letalih nastale poškodbe zaradi sabotaže ali terorističnih dejanj.“ [24]

42. Obravnavani dogodek (in poškodba) spada v kategorijo tehničnih težav in s tem med „nepredvidene pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta“, omenjene v uvodni izjavi 14 uredbe o pravicah letalskih potnikov.

43. Zato očitno ne gre za skrito napako, ki je nastala pri izdelavi in ki vpliva na varnost letov, kar je primer tehnične težave, za katero je Sodišče menilo, da bi lahko spadala med „izredne razmere“ (sodbi Wallentin-Hermann in van der Lans [25]).

44. Vendar se strinjam s Komisijo, da bi bilo treba zgoraj navedeno sodno prakso razlagati tako, da je Sodišče s primerom skrite napake, ki je nastala pri izdelavi, želelo le pojasniti, da bi bilo treba tehnične napake, ki so posledica dogodkov, na katere zadevni letalski prevoznik nima vpliva, obravnavati kot izredne razmere.

45. Kot je poudarila nemška vlada, je Sodišče v zadevi McDonagh [26] sklenilo, da se „v vsakdanjem jeziku […] izraz ‚izredne razmere‘ dobesedno nanaša na razmere ‚zunaj običajnega‘. V okviru letalskega prevoza ta izraz označuje dogodek, ki ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega prevoznika in nanj ta nima dejanskega vpliva zaradi njegove narave in njegovega izvora […]. Povedano drugače, […], gre za vse okoliščine, *na* katere letalski prevoznik ne more vplivati, ne glede na naravo in težo teh okoliščin“.

46. Poleg tega to potrjujejo tudi pripravljalni dokumenti v zvezi s členom 5(3) uredbe o pravicah letalskih potnikov. V postopku njihovega sprejemanja je bila „višja sila“ spremenjena v „izredne razmere“. V skladu z izjavo Sveta v Skupnem stališču je bila ta sprememba storjena v korist pravne jasnosti. [27]

47. Iz zgornjega izhaja, da Sodišče ni poskušalo omejiti izraza „izredne razmere“ tako, da bi vključeval samo tehnične napake, katerih izvor je podoben kot pri skriti napaki, ki je nastala pri izdelavi.

48. Sodišče je v dosedanji sodni praksi o tehničnih težavah kot izrednih razmerah iz člena 5(3) uredbe o pravicah letalskih potnikov vzpostavilo preizkus iz dveh elementov: (i) težavo mora biti mogoče pripisati dogodku – kot so dogodki, opredeljeni v uvodni izjavi 14 te uredbe – ki ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika (prvi element), in (ii) ta nanj zaradi njegovih značilnosti ali izvora ni mogel vplivati (drugi element). Poudariti velja, da je treba ta elementa (pogoja) oceniti za vsak primer posebej in da sta kumulativna. [28] Posamezno ju bom obravnaval v nadaljevanju.

24 Sodba z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, točka 26) (moj poudarek).

25 Sodbi z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, točka 26), in z dne 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, točka 38 in naslednje). V povezavi z zadnjenavedenim primerom glej sodbo pritožbenega sodišča (Anglija in Wales) v zadevi Huzar/Jet2.com Limited [2014] EWCA, civ. 791 (o napaki v napeljavi sistema ventilov za gorivo). Glej tudi van der Wijngaart, T., *op. cit*.

26 Sodba z dne 31. januarja 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, točka 29).

27 Glej moje sklepne predloge v združenih zadevah 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:2018:243, točka 57).

28 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). Sodišče tam poudarja tudi, da razmere iz te uvodne izjave niso nujno in samodejno razlogi za oprostitev obveznosti plačila odškodnine iz člena 5(1)(c) uredbe o pravicah letalskih potnikov.

a) Neločljiva povezanost

49. V zvezi s prvim elementom, ki je omenjen v zgornji točki (neločljiva povezanost), je treba upoštevati, da se je Sodišče v svoji sodni praksi, ki izhaja iz sodbe Wallentin-Hermann [29], odločilo za omejevalen pristop glede razpoložljivosti obrambe v primeru tehničnih težav.

50. Vse stranke (razen W. Pauelsa) trdijo, da zadevni dogodek (poškodba letalske pnevmatike zaradi vijaka, ki leži na vzletni ali pristajalni stezi) ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika.

51. V zadevi Pešková in Peška [30] je Sodišče razsodilo, 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."

52. Vendar je v naslednji točki (24) te sodbe razsodilo, da ker „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 povezana 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 o pravicah letalskih potnikov]."

53. Po mojem mnenju sta dejansko stanje, na katerem temelji ta sodba, in tu obravnavano dejansko stanje primerljiva. Zadevni dogodek je primerljiv s trčenjem s ptico (Pešková in Peška [31]), vendar poudarjam, da ni primerljiv s trkom pomičnih stopnic za vkrcanje z letalom (Siewert [32]).

54. V zadevi Siewert je bilo za Sodišče odločujoče to, da se stopnice nujno uporabljajo pri letalskem prevozu potnikov, v tem pa je odločilna razlika med omenjeno zadevo in obravnavano poškodbo pnevmatike zaradi tujka, ki leži na vzletno-pristajalni stezi.

55. V nasprotju s pomičnimi stopnicami za vkrcanje, ki jih letalski prevozniki namerno uporabljajo za vkrcanje potnikov v letalo in izkrcanje iz njega, je v tem primeru vijak ležal na vzletno-pristajalni stezi brez vednosti letalskega prevoznika in neodvisno od njegove volje oziroma v nasprotju z njo.

56. Kot je poudarila Komisija, ti predmeti lahko povzročijo poškodbe, vendar to ne spada v okvir običajnega opravljanja dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika.

57. Res je, da je uporaba vzletno-pristajalne steze nedvomno del običajnega opravljanja dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika, kar je W. Pauels večkrat ponovil. Vendar to samo po sebi ni odločujoče. Res je tudi, da je uporaba zračnega prostora nedvomno del običajnega opravljanja dejavnosti letalskega prevoznika, pa vendar je Sodišče razsodilo, da trčenje s ptico predstavlja izredne razmere: ni neločljivo povezano s sistemom delovanja letala.

58. Iz tega izhaja, da tudi vijaki, ki ležijo na vzletno-pristajalni stezi, niso neločljivo povezani s sistemom delovanja letala. Nasprotno, vijakom in drugim tujkom na vzletno-pristajalni stezi se je treba izogibati, kolikor je to mogoče, saj predstavljajo znatno tveganje za varnost in letalo ne bi smelo priti v stik z njimi.

59. W. Pauels je v bistvu trdil, da je zadevni dogodek pogosta in običajna težava, zato ne more predstavljati izrednih razmer.

29 Sodba z dne 22. decembra 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

30 Sodba z dne 4. maja 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, točka 23 in navedena sodna praksa).

31 Sodba z dne 4. maja 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

32 Sklep Sodišča z dne 14. novembra 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

60. V predložitveni odločbi je navedeno, da ni zelo redek pojav, da se letalska pnevmatika med vzletom ali pristankom poškoduje zaradi vijaka ali primerljivega tujka, ki leži na vzletno-pristajalni stezi. Po mojem mnenju to ne pomeni, da bi morala pogostost dogodka biti razmejitveno merilo/merilo razlikovanja.

61. Podobno utemeljitev je zagovarjal generalni pravobranilec Y. Bot v zadevi Pešková in Peška.[33] Trdil je, da takšni dogodki (trčenje s ptico) ne morejo spadati pod izredne razmere, ker so trki ptic in letala pogosti ter pojav, znan raznim gospodarskim subjektom, ki delujejo v zračnem prevozu. Vendar Sodišče ni sprejelo te utemeljitve in je prišlo do ugotovitve, da kljub tem trditvam trčenje s ptico predstavlja izredne razmere.

62. Glede na zgoraj navedeno zadevni dogodek ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika.

b) Vpliv

63. Kar zadeva drugi element preizkusa (vpliv), menim, da je v obravnavanem primeru letalski prevoznik, katerega letalo ima zaradi tujka, ki leži na vzletno-pristajalni stezi, poškodovano pnevmatiko, soočen z dogodkom, na katerega nima dejanskega vpliva.

64. Razlog je v tem, da za vzdrževanje in čiščenje vzletno-pristajalnih stez ni odgovoren letalski prevoznik, temveč upravljavec letališča.

65. Kot je predložitveno sodišče pravilno ugotovilo v sodbi z dne 19. januarja 2016[34], je v uvodni izjavi 14, ki se nanaša na člen 5(3) uredbe o pravicah letalskih potnikov, zakonodajalec Unije podal samo primere izrednih razmer, našteti primeri pa kažejo, da ti dejavniki ne spadajo v organizacijsko in tehnično odgovornost letalskega prevoznika, ki nanje ne more vplivati in jih torej ne more preprečiti. Ne spadajo niti v tako imenovano operativno tveganje, ki mu je izpostavljeno letalo. Ker je za varnost vzletno-pristajalnih stez in nadzor nad njimi odgovoren upoštevni upravljavec letališča in ker ta redno preverja prisotnost tujkov, sami letalski prevozniki nimajo vpliva na izvedbo in število pregledov niti jih sami ne smejo izvajati (prav tako pa za to nimajo sredstev).

66. Predložitveno sodišče pravzaprav meni, da so tujki na vzletno-pristajalnih stezah nevarnost, ki je letalski prevozniki ne morejo obvladovati, in predstavljajo – drugače kot predčasne odpovedi posameznih delov letala kljub rednemu vzdrževanju – dogodek, ki so ga povzročili zunanji dejavniki.[35]

67. Vsekakor se strinjam s predložitvenim sodiščem, da je treba tujke na vzletno-pristajalnih stezah, ki povzročijo poškodbe letala, opredeliti kot izredne razmere v smislu člena 5(3) uredbe o pravicah letalskih potnikov.

68. Kot je poudarila poljska vlada, je za nadzor stanja vzletno-pristajalnih stez odgovoren upravljavec letališča, in ne letalski prevoznik. To pomeni, da je poškodba dela letala zaradi tujka lahko kvečjemu rezultat neizpolnitve obveznosti upravljavca letališča.

69. Da je za to odgovoren upravljavec letališča, izhaja predvsem iz Uredbe Komisije (EU) št. 139/2014[36] ter veljavne nacionalne zakonodaje.

33 Sklepni predlogi generalnega pravobranilca Y. Bota v zadevi Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2016:623).

34 Zadeva 11 S 389/14.

35 Trdi, da je treba dogodke opredeliti kot dogodke/razmere, ki so jih povzročili zunanji dejavniki, saj niso neločljivo povezani z izvedbo leta in letalski prevoznik nanje nima vpliva.

36 Uredba Komisije z dne 12. februarja 2014 o določitvi zahtev in upravnih postopkov v zvezi z aerodromi v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL 2014, L 44, str. 1).

70. Točka ADR.OPS.C.010 „Vozišča, druge talne površine in drenaža“ poddela C – Vzdrževanje aerodroma (ADR.OPS.C) Priloge IV k zgornji uredbi določa, da „(a) operator aerodroma pregleda površine na vseh območjih premikanja, vključno z vozišči (vzletno-pristajalnimi stezami, voznimi stezami in ploščadmi), bližnjimi območji in drenažo, da bi redno ocenil njihovo stanje v okviru programa preventivnih in korektivnih ukrepov vzdrževanja aerodroma“, in „(b) operator aerodroma med drugim: (1) vzdržuje površine na vseh območjih premikanja, da bi preprečil in odstranil vse proste predmete/delce, ki bi lahko povzročili poškodbo na zrakoplovih ali poslabšali delovanje njihovih sistemov; (2) vzdržuje površino vzletno-pristajalnih stez, voznih stez in ploščadi, da bi preprečil nastanek škodljivih nepravilnosti“.

71. Moje mnenje (kot tudi mnenje predložitvenega sodišča) je, da vijaki, žeblji ali drugi majhni predmeti kot tujki na vzletno-pristajalni stezi ne služijo izvajanju letalskih dejavnosti, temveč ogrožajo varnost. To, da padejo na vzletno-pristajalno stezo, je naključen dogodek, ki ga letalski prevoznik preprosto ne more predvideti in ga znotraj svoje operativne sfere ne more obvladovati. Tako kot ukrepi za odganjanje ptic, ki naj bi preprečili njihovo trčenje, se ukrepi za preprečevanje tujkov na vzletno-pristajalni ne nanašajo na posamezen let letalskega prevoznika niti na varno vkrcanje potnika na rezervirani let ali izkrcanje, temveč na varnost letališča in s tem varnost zračnega prometa na splošno. Načeloma torej niso znotraj področja odgovornosti posameznega letalskega prevoznika, temveč je zanje v določenem primeru odgovoren upravljavec letališča, ki mora presoditi ustreznost ukrepov, ki bodo izvedeni, ter izbrati primerna in učinkovita sredstva, da odpravi te razmere.[37]

72. W. Pauels trdi, da so letalske pnevmatike pri vzletu in pristanku izpostavljene izjemnemu pritisku, da se redno pregledujejo v okviru kontrole pred letom in jih mora letalski prevoznik redno menjavati,[38] kar bi moralo preprečiti, da se zadevni dogodek opredeli za izredne razmere.

73. Toda moje mnenje je, da glede na zgoraj navedeno trditev ni mogoče šteti, da je zadevni dogodek neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in/ali da ta nanj lahko vpliva.

74. Podobno kot je sodišče odločilo v zadevi Pešková in Peška[39] glede trčenja s ptico, vijak na vzletno-pristajalni stezi, ki povzroči poškodbo letala, ne spada v okvir opravljanja dejavnosti letalskega prevoznika, saj nima nič opraviti z izjemnim pritiskom in zahtevami med vzletom in pristankom letala. Zadevnemu dogodku se ni mogoče izogniti z menjavo pnevmatik, ko se obrabijo; tudi popolnoma novo pnevmatiko lahko poškoduje vijak na vzletno-pristajalni stezi.

75. Zato v nasprotju s trditvami iz pisnega stališča W. Pauelsa tega primera ni mogoče primerjati z zadevo Siewert.[40]

76. Morda je koristno izpostaviti pristop Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče, Nemčija) glede tega, kaj spada v okvir običajnega opravljanja dejavnosti letalskega prevoznika (v sodbi v zadevi glede trčenja s ptico).[41] Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) je razsodilo, da ne spada v ta okvir, če je namen sprejetega ukrepa zagotoviti *delovanje zračnega prevoza kot celote*. Torej gre za ukrep za varnost v zračnem prometu, in ne ukrep zadevnega letalskega prevoznika. Po mnenju

37 V tem istem smislu tu navajam sodbo Landgericht Darmstadt (deželno sodišče v Darmstadtu, Nemčija) glede poškodbe zaradi vijaka, ki ga je posesalo v motor (glej BeckRS 2014, 23957). Poleg tega iz predložitvene odločbe izhaja, da razpoložljivi tehnični sistemi za pregledovanje vzletno-pristajalne steze in odstranitev tujkov na njej (še) niso napredni in zato ne morejo zagotoviti varne zaščite. Varnostni sistem, neodvisen od vremenskih razmer, ki naj bi v prihodnosti neprekinjeno preverjal prisotnost tujkov na vzletnih in pristajalnih stezah ter v primeru nevarnosti sprožil alarm, je že več let v razvoju.

38 Glej točko 20 teh sklepnih predlogov.

39 Sodba z dne 4. maja 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

40 Sklep Sodišča z dne 14. novembra 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

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

Bundesgerichtshof (zvezno vrhovno sodišče) ukrepi, ki zadevajo vzdrževanje ali dejavnost posameznega letala, spadajo v okvir dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika (npr. tudi prevoz potnikov), medtem ko so ukrepi, ki se ne nanašajo na delovanje posameznega letala, ukrepi, ki lahko predstavljajo izredne razmere, če ne spadajo v okvir dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika.

77. V obravnavanem primeru so bili torej ukrepi, ki bi jih bilo mogoče sprejeti, da se prepreči poškodovanje pnevmatike, na katero se nanaša postopek v glavni stvari, zunaj vpliva letalskega prevoznika. Poleg tega se ukrepi, ki bi jih lahko sprejel upravljavec letališča, ne nanašajo na izvedbo določenega leta, temveč na splošno zagotovilo, da zračni promet na zadevnem letališču poteka tekoče. Vzletno-pristajalne steze se ne vzdržujejo za določen let. Vzdržujejo se za zagotavljanje tekočega zračnega prometa kot celote.

78. Nazadnje menim (kot tudi Komisija), da opredelitev „izrednih razmer“ v obravnavanem primeru enako upravičuje cilj zagotavljanja visoke ravni varstva letalskih potnikov, ki mu sledi uredba o pravicah letalskih potnikov, in sicer, da se letalskih prevoznikov ne spodbuja k opustitvi sprejemanja ukrepov, potrebnih zaradi poškodbe zaradi tujka, z dajanjem prednosti ohranitvi in točnosti njihovih letov na račun njihove varnosti. [42]

79. Glede na zgoraj navedeno zadevni dogodek izpolnjuje preizkus, kar zadeva vpliv, in je dogodek zunaj dejanskega vpliva letalskega prevoznika.

3. Ustrezni ukrepi za preprečitev izrednih razmer

80. Glede na sodno prakso Sodišča [43] „mora tisti, ki se želi na sklicevati [na izredne razmere], med drugim dokazati – ker ni posledica vseh izrednih razmer izjema od obveznosti plačila odškodnine – da se razmeram nikakor ne bi bilo mogoče izogniti z ukrepi, ki bi bili prilagojeni okoliščinam, torej z *ukrepi*, ki takrat, ko nastanejo izredne razmere, ustrezajo predvsem pogojem, ki jih tehnično in ekonomsko lahko izpolni zadevni letalski prevoznik. Ta mora […] dokazati, da se, čeprav bi uporabil celotno osebje ter vsa materialna in finančna sredstva, s katerimi razpolaga, očitno *ne bi mogel izogniti izrednim razmeram*, s katerimi je bil soočen in zaradi katerih je bil let odpovedan, razen če bi privolil v nevzdržne žrtve glede na zmogljivosti svoje družbe v ustreznem trenutku“ (moj poudarek).

81. Res je, da se vprašanje za predhodno odločanje ne nanaša izrecno na dodatni pogoj ustreznih ukrepov in izogibanje izrednim razmeram/preprečevanje izrednih razmer.

82. Toda ker bo moralo predložitveno sodišče oceniti, ali bi bilo v okoliščinah zadevnega primera mogoče šteti, da je letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe glede na razmere, menim, da je koristno obravnavati tudi ta pogoj – da se predložitvenemu sodišču zagotovi ustrezen odgovor za uporabo prava Unije v sporu, ki mu je predložen. [44]

83. Sodišče je dejansko odločilo, da „[t]o, da je nacionalno sodišče predlog za sprejetje predhodne odločbe formalno oblikovalo tako, da se je sklicevalo na nekatere določbe prava Unije, ni ovira za to, da Sodišče nacionalnemu sodišču ne bi predložilo vseh elementov razlage, ki bi lahko bili koristni pri sojenju o zadevi, o kateri odloča, ne glede na to, ali jih je nacionalno sodišče v vprašanjih navedlo. Glede na to mora Sodišče iz vseh elementov, ki jih je predložilo nacionalno sodišče, zlasti iz obrazložitve predložitvene odločbe, izluščiti elemente prava Unije, ki jih je treba razložiti ob upoštevanju predmeta spora.“ [45]

42 Glej sodbo z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, točka 25).

43 Sodba z dne 12. maja 2011, Eglītis in Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, točka 25).

44 Glej sodbo z dne 28. junija 1978, Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139, točka 57).

45 Sodba z dne 29. septembra 2016, Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732, točka 43).

84. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je pojem ustrezni ukrepi individualiziran in prožen [46] ter „[je treba] upoštevati le ukrepe, ki se [letalskemu prevozniku] dejansko lahko naložijo, *ob izključitvi tistih, ki spadajo pod pristojnost tretjih oseb, kot so med drugim upravljavci letališč ali pristojni kontrolorji zračnega prometa*.[47]

85. Zato mora nacionalno sodišče „presoditi, ali je bil, zlasti na tehnični in upravni ravni, zadevni letalski prevoznik […] dejansko v položaju, da bi lahko neposredno ali posredno sprejel preventivne ukrepe, ki omogočajo zmanjšanje in celo preprečitev tveganj [poškodbe pnevmatike zaradi tujkov na vzletno-pristajalni stezi]“.[48]

86. Glede na vse zgornje ugotovitve je treba člen 5(3) uredbe o pravicah letalskih potnikov razlagati tako, da poškodba letalske pnevmatike zaradi vijaka, ki leži na vzletni ali pristajalni stezi, spada v okvir pojma „izredne razmere“ v smislu te določbe.

87. Ob tem želim poudariti, da se vsaka menjava letalske pnevmatike ne uvršča med izredne razmere: treba je razlikovati med poškodbo pnevmatike v obravnavanem primeru in običajno obrabo – ta zadnjenavedena se ne šteje za izjemno okoliščino.

V. Predlog

88. Zato Sodišču predlagam, naj na vprašanje za predhodno odločanje, ki ga je predložilo Landgericht Köln (deželno sodišče v Kölnu, Nemčija), 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 je treba razlagati tako, da poškodba letalske pnevmatike zaradi vijaka na vzletni ali pristajalni stezi spada v okvir pojma „izredne razmere“ v smislu te določbe.

46 Sodba z dne 12. maja 2011, Eglītis in Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, točka 30).

47 Sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, točka 43) (moj poudarek).

48 Sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, točka 44).