SODBA SODIŠČA (četrti senat)

z dne 22. decembra 2008 *

V zadevi C-549/07,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 234 ES, ki ga je vložilo Handelsgericht Wien (Avstrija) z odločbo z dne 30. oktobra 2007, ki je prispela na Sodišče 11. decembra 2007, v postopku

Friederike Wallentin-Hermann

proti

Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA,

SODIŠČE (četrti senat),

v sestavi K. Lenaerts, predsednik senata, T. von Danwitz, E. Juhász, G. Arestis in J. Malenovský (poročevalec), sodniki,

* Jezik postopka: nemščina.

generalna pravobranilka: E. Sharpston,
sodni tajnik: R. Grass,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za F. Wallentin-Hermann ona sama, odvetnica,

– za Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA O. Borodajkewycz, odvetnik,

– za avstrijsko vlado E. Riedl, zastopnik,

– za grško vlado S. Chala in D. Tsagkaraki, zastopnici,

– za poljsko vlado M. Dowgielewicz, zastopnik,

– za portugalsko vlado L. Fernandes, zastopnik,

– za vlado Združenega kraljestva C. Gibbs, zastopnica, skupaj z D. Beardom, barrister,

– za Komisijo Evropskih skupnosti R. Vidal Puig in M. Vollkommer, zastopnika,

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

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago 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 L 46, str. 1).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru postopka med F. Wallentin-Hermann in družbo Alitalia – Linee Aree Italiane SpA (v nadaljevanju: Alitalia), ker ta tožeči stranki v postopku v glavni stvari ni priznala odškodnine zaradi odpovedi leta.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

3 Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sprejeta 28. maja 1999 v Montrealu (v nadaljevanju: Montrealska konvencija), je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL L 194, str. 38). Ta konvencija je za Skupnost začela veljati 28. junija 2004.

4 Členi od 17 do 37 Montrealske konvencije so zajeti v njenem Poglavju III z naslovom „Odgovornost prevoznika in obseg odškodnine“.

5 Člen 19 te konvencije z naslovom „Zamuda“ določa:

„Prevoznik je odgovoren za škodo zaradi zamude v letalskem prevozu oseb, prtljage ali tovora. Prevoznik pa ni odgovoren za škodo zaradi zamude, če dokaže, da so on, njegovi uslužbenci in pooblaščenci sprejeli vse ukrepe, ki se od njih lahko upravičeno zahtevajo, da bi se izognili škodi, ali da takih ukrepov niso mogli sprejeti.“

Pravo Skupnosti

6 V Uredbi št. 261/2004 so med drugim vsebovane te uvodne izjave:

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

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

[…]

(12) [Treba je] zmanjšati težave in nevšečnosti, ki jih potnikom povzroča odpoved letov. To je treba doseči s prepričevanjem letalskih prevoznikov, naj potnike obvestijo o odpovedih pred odhodom po voznem redu in jim dodatno ponudijo ustrezno spremembo poti, da potniki lahko opravijo druge postopke. Če letalskim prevoznikom to ne uspe, bi morali potnikom plačati odškodnino, razen kadar so vzrok odpovedi izredne razmere, ki se jim ni bilo mogoče izogniti, tudi če so bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

[…]

(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.“

7 Člen 5 Uredbe št. 261/2004 z naslovom „Odpoved leta“ določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

(a) zadevnim potnikom ponudi pomoč dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 8; in

(b) zadevnim potnikom ponudi pomoč dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 9(1)(a) in 9(2), kakor tudi pomoč, predvideno v členu 9(1)(b) in 9(1)(c), v primeru spremembe poti, kadar je utemeljeno pričakovani čas odhoda novega leta najmanj naslednji dan po načrtovanem času odhoda odpovedanega leta; in

(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.

[…]“

8 Člen 7(1) Uredbe št. 261/2004 z naslovom „Pravica do odškodnine“ določa:

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

(a) 250 eurov za lete do vključno 1 500 kilometrov;

(b) 400 eurov za vse lete znotraj Skupnosti nad 1 500 kilometrov in za vse druge lete med 1 500 in 3 500 kilometri;

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

[…]“

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

9 Iz predložitvene odločbe izhaja, da je F. Wallenti-Hermann pri družbi Alitalia zase ter za moža in hčer rezervirala tri sedeže na letu z Dunaja (Avstrija) v Brindisi (Italija) s postankom v Rimu (Italija). Odhod z Dunaja je bil predviden 28. junija 2005 ob 6.45, prihod v Brindisi pa isti dan ob 10.35.

10 Po prijavi na let so bili vsi trije potniki pet minut pred predvidenim časom odhoda obveščeni, da je bil njihov let odpovedan. Nato so bili premeščeni na let družbe Austrian Airlines v Rim, kamor so prispeli ob 9.40, kar je 20 minut po odhodu njihovega letala za Brindisi, ki so ga torej zamudili. F. Wallentin-Hermann in njena družina so prispeli v Brindisi ob 14.15.

11 Let družbe Alitalia z odhodom z Dunaja je bil odpovedan zaradi zapletene napake na motorju, ki je prizadela turbino in ki so jo odkrili med kontrolnim pregledom dan pred predvidenim odhodom. Družba Alitalia je bila o tem obveščena ob 1.00 ponoči pred tem letom. Popravilo letala, za katerega je bil potreben prevoz nadomestnih delov in tehničnega osebja, je bilo končano 8. julija 2005.

12 F. Wallentin-Hermann je zaradi odpovedi njenega leta pri družbi Alitalia na podlagi členov 5(1)(c) in 7(1) Uredbe št. 261/2004 zahtevala odškodnino v znesku 250 EUR in 10 EUR za telefonske stroške. Družba Alitalia je ta zahtevek zavrnila.

13 Bezirksgericht für Handelssachen Wien (okrajno sodišče za trgovinske zadeve na Dunaju) je v sodnem postopku, ki ga je sprožila F. Wallentin-Hermann, ugodilo njenemu odškodninskemu zahtevku med drugim zato, ker tehnične napake na zadevnem letalu niso spadale med „izredne razmere“, zaradi katerih v skladu s členom 5(3) Uredbe št. 261/2004 ne bi bilo treba plačati odškodnine.

14 Družba Alitalia je vložila pritožbo zoper to odločbo pri Handelsgericht Wien (trgovinsko sodišče na Dunaju), ki je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali gre za izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe […] št. 261/2004 […] ob upoštevanju uvodne izjave 14 te uredbe, če zaradi tehnične napake na letalu, namreč poškodbe motorja, pride do odpovedi leta in ali je treba razloge iz člena 5(3) [te] uredbe, zaradi katerih ni treba plačati odškodnine, razlagati v smislu določb Montrealske konvencije (člen 19)?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali gre v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 pri letalskih prevoznikih, ki nadpovprečno pogosto navajajo tehnične napake kot razlog za odpoved leta, za izredne razmere le na podlagi pogostosti teh navedb?

3. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali je letalski prevoznik sprejel vse ‚ustrezne ukrepe' v skladu s členom 5(3) Uredbe št. 261/2004, če dokaže, da so bile izpolnjene minimalne zakonske zahteve glede vzdrževalnih del na letalu, in ali to zadostuje, da je letalski prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine v skladu s členom 5 te uredbe v povezavi s členom 7 te uredbe?

4. Če je odgovor na prvo vprašanje nikalen, ali med izredne razmere v smislu člena 5(3) Uredbe [št. 261/2004] spadajo primeri višje sile ali naravnih pojavov, ki niso nastali zaradi tehnične napake in tako niso povezani z letalskim prevoznikom?"

Vprašanja za predhodno odločanje

Prvo in četrto vprašanje

15 Predložitveno sodišče s prvim in četrtim vprašanjem, ki ju je treba preučiti skupaj, v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe razlagati tako, da tehnična napaka na letalu, zaradi katere je let odpovedan, spada med „izredne razmere“ v smislu te določbe oziroma ali se ta pojem nasprotno nanaša na okoliščine, ki niso tehnične napake. Predložitveno sodišče sprašuje, ali je treba razloge iz navedene določbe, zaradi katerih ni treba plačati odškodnine, razlagati v skladu z določbami Montrealske konvencije, zlasti njenega člena 19.

16 Ugotoviti je treba, da pojem izredne razmere ni naveden med pojmi, opredeljenimi v členu 2 Uredbe št. 261/2004. Ta pojem tudi ni opredeljen v drugih členih navedene uredbe.

17 V skladu z ustaljeno sodno prakso je treba opredelitev pomena in obsega pojmov, ki jih pravo Skupnosti ne definira, določiti v skladu z njihovim običajnim pomenom v vsakdanjem jeziku, pri čemer je treba upoštevati kontekst, v katerem se uporabljajo, in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del so. Poleg tega, kadar se ti pojmi pojavljajo v določbi, ki pomeni izjemo od načela ali, natančneje, od pravil Skupnosti, katerih namen je varstvo potrošnikov, jih je treba razlagati ozko (glej v tem smislu sodbo z dne 10. marca 2005 v zadevi easyCar, C-336/03, ZOdl., str. I-1947, točka 21 in navedena

sodna praksa). Poleg tega je lahko v preambuli akta Skupnosti podrobneje opredeljena njegova vsebina (glej v tem smislu med drugim sodbo z dne 10. januarja 2006 v zadevi IATA in ELFAA, C-344/04, ZOdl., str. I-403, točka 76).

18 V zvezi s tem so iz uvodne izjave 1 in 2 Uredbe št. 261/2004 – v skladu s katerima mora ukrepanje Skupnosti na področju zračnega prevoza zlasti zagotavljati visoko raven varstva potnikov in na splošno upoštevati zahteve glede varstva potrošnikov, saj odpovedi letov potnikom povzročajo velike nevšečnosti – jasno razvidni cilji, ki jim sledi člen 5 te uredbe, ki določa obveznosti dejanskega letalskega prevoznika ob odpovedi (glej v tem smislu zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA, točka 69).

19 Kot je razvidno iz uvodne izjave 12 in člena 5 Uredbe št. 261/2004, je zakonodajalec Skupnosti nameraval zmanjšati težave in nevšečnosti, ki jih potnikom povzroča odpoved letov, s spodbujanjem letalskih prevoznikov, naj potnike vnaprej obvestijo o tem in naj v določenih okoliščinah predlagajo spremembo poti, ki ustreza predpisanim merilom. Če navedeni prevozniki teh ukrepov ne bi mogli sprejeti, je zakonodajalec Skupnosti želel, da potnikom plačajo odškodnino, razen kadar so vzrok odpovedi izredne razmere, ki se jim ni bilo mogoče izogniti, tudi če so bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

20 V teh okoliščinah je očitno, da čeprav člen 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 določa načelo pravice potnikov do odškodnine ob odpovedi leta, je treba odstavek 3 tega člena, v katerem so opredeljene okoliščine, v katerih dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati te odškodnine, šteti za izjemo od tega načela. To določbo je zato treba razlagati ozko.

21 Kot je razvidno iz uvodne izjave 14 Uredbe št. 261/2004, je v zvezi s tem zakonodajalec Skupnosti navedel, da 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 letalskega prevoznika.

22 Iz te navedbe v preambuli Uredbe št. 261/2004 je razvidno, da zakonodajalec Skupnosti teh dogodkov, ki so našteti zgolj kot primer, samih po sebi ni štel za izredne razmere, temveč je le opozoril, da lahko zaradi njih nastanejo take razmere. Torej niso vse razmere, ki spremljajo take dogodke, nujno razlogi za oprostitev obveznosti plačila odškodnine iz člena 5(1)(c) te uredbe.

23 Čeprav je zakonodajalec Skupnosti v zvezi s tem omenil „nepredviden[e] pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta“ in čeprav je tehnično napako na letalu mogoče šteti kot tako pomanjkljivost, vseeno velja, da 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 ki zaradi značilnosti ali izvora ni opazen pri dejanskem nadzoru.

24 Ob upoštevanju posebnih pogojev, v katerih se opravlja letalski prevoz, in stopnje tehnološke zapletenosti letal je treba ugotoviti, da se letalski prevozniki pri opravljanju svoje dejavnosti običajno soočajo z različnimi tehničnimi napakami, ki so neizogibna posledica delovanja teh letal. Poleg tega so ta letala zaradi preprečevanja nastanka takih napak in zaradi zaščite pred motnjami, ki ogrožajo varnost letov, predmet rednih in

izjemno strogih pregledov, ki so del pogojev delovanja družb za letalski prevoz. Treba je torej šteti, da je reševanje tehnične napake, ki je posledica pomanjkljivega vzdrževanja letala, neločljivo povezano z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika.

25 Tehnične napake, ki so odkrite pri vzdrževanju letal ali ki nastanejo zaradi pomanjkanja takega vzdrževanja, zato ne morejo kot take šteti za „izredne razmere“ iz člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.

26 Vendar 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 ki jih ta ne opazi pri dejanskem nadzoru. 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.

27 Predložitveno sodišče mora torej preveriti, ali so tehnične napake, ki jih je odkril letalski prevoznik, vpleten v zadevo v postopku v glavni stvari, nastale zaradi dogodkov, ki niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in ki jih ta ni opazil pri dejanskem nadzoru.

28 Glede vprašanja, ali je treba razlog iz člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, zaradi katerega ni treba plačati odškodnine, razlagati v skladu z določbami Montrealske konvencije, zlasti njenega člena 19, je treba ugotoviti, da je ta konvencija sestavni del pravnega reda Skupnosti. Med drugim je iz člena 300(7) ES razvidno, da so sporazumi, ki jih sklene Skupnost, za institucije Skupnosti zavezujoči, zato imajo prednost pred akti sekundarne zakonodaje (glej sodbo z dne 10. julija 2008 v zadevi Emirates Airlines, C-173/07, ZOdl., str. I-5237, točka 43).

29 Člen 19 Montrealske konvencije določa, da je prevoznika mogoče razbremeniti odgovornosti za škodo zaradi zamude, „če dokaže, da so on, njegovi uslužbenci in pooblaščenci sprejeli vse ukrepe, ki se od njih lahko upravičeno zahtevajo, da bi se izognili škodi, ali da takih ukrepov niso mogli sprejeti“.

30 V zvezi s tem je treba poudariti, da je v členu 5(3) Uredbe št. 261/2004 uporabljen pojem „izredne razmere“, medtem ko tega pojma ni v členu 19 Montrealske konvencije ali v kateri drugi njeni določbi.

31 Ugotoviti je treba tudi, da se navedeni člen 19 nanaša na zamude, medtem ko se člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 nanaša na odpoved leta.

32 Poleg tega – kot je razvidno iz točk od 43 do 47 zgoraj navedene sodbe IATA in ELFAA – sta člen 19 Montrealske konvencije in člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 umeščena v različne kontekste. Člen 19 in naslednji navedene konvencije namreč urejajo pogoje, pod katerimi lahko ob zamudi leta zadevni potniki vložijo odškodninske tožbe za vsak posamezen primer. S členom 5 Uredbe št. 261/2004 pa so nasprotno predpisani standardizirani in takojšnji ukrepi za nadomestitev škode. Ti ukrepi, ki so ločeni od tistih, za katere Montrealska konvencija določa pogoje za opravljanje dejavnosti, se tako uporabljajo pred slednjimi. Torej razlogi iz člena 19 navedene konvencije, zaradi katerih ni treba plačati odškodnine, ne morejo biti brez sprememb uporabljeni za člen 5(3) Uredbe št. 261/2004.

33 V teh okoliščinah Montrealska konvencija ne more določiti razlage razlogov iz navedenega člena 5(3), zaradi katerih ni treba plačati odškodnine.

34 V skladu z navedenim je treba na prvo in četrto predloženo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da tehnična napaka na letalu, zaradi katere je let odpovedan, ne spada med „izredne razmere“ v smislu te določbe, razen če je ta napaka nastala zaradi dogodkov, ki glede na značilnosti ali izvor niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in jih ta ne opazi pri dejanskem nadzoru. Montrealska konvencija ni odločilna za razlago razlogov iz člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, zaradi katerih ni treba plačati odškodnine.

Drugo vprašanje

35 Ob upoštevanju vseh zastavljenih vprašanj je treba šteti, da predložitveno sodišče s tem vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je možnost, da tehnične napake spadajo med „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, izključena že zaradi pogostosti tehničnih napak, če letalski prevozniki zaradi njih nadpovprečno pogosto odpovedujejo lete.

36 Kot je bilo navedeno v točki 27 te sodbe, mora predložitveno sodišče preveriti, ali so tehnične napake, na katere se sklicuje letalski prevoznik iz zadeve v postopku v glavni stvari, nastale zaradi dogodkov, ki niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti letalskega prevoznika in ki jih ta ne opazi pri dejanskem nadzoru. Iz te navedbe sledi, da pogostost tehničnih napak, ugotovljenih pri letalskem prevozniku, sama po sebi ni dejavnik, na podlagi katerega bi bilo mogoče ugotoviti obstoj ali neobstoj „izrednih razmer“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.

37 Glede na navedeno je treba na drugo predloženo vprašanje odgovoriti, da pogostost tehničnih napak, ugotovljenih pri letalskem prevozniku, sama po sebi ni dejavnik, na podlagi katerega bi bilo mogoče ugotoviti obstoj ali neobstoj „izrednih razmer“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.

Tretje vprašanje

38 Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba šteti, da je letalski prevoznik sprejel „vse ustrezne ukrepe“ v skladu s členom 5(3) Uredbe št. 261/2004, če dokaže, da so bile izpolnjene minimalne zakonske zahteve glede vzdrževalnih del na letalu, katerega let je bil odpovedan, in ali ti dokazi zadostujejo za to, da je navedeni prevoznik razbremenjen obveznosti plačila odškodnine iz členov 5(1)(c) in 7(1) te uredbe.

39 Treba je opozoriti, da zakonodajalec Skupnosti ni hotel določiti izjeme od obveznosti plačila odškodnine potnikom za odpovedan let za vse izredne razmere, temveč le za tiste, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, čeprav bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

40 Iz navedenega sledi, da mora tisti, ki se želi na to sklicevati, 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 ob nastanku izrednih razmer ustrezajo predvsem pogojem, ki jih tehnično in ekonomsko lahko izpolni zadevni letalski prevoznik.

41 Ta mora namreč 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.

42 Predložitveno sodišče mora preveriti, ali je zadevni letalski prevoznik v okoliščinah zadeve v postopku v glavni stvari sprejel ukrepe, ki so bili prilagojeni okoliščinam, torej ukrepe, ki so takrat, ko so nastale izredne razmere, katerih obstoj je ugotovil, ustrezali predvsem pogojem, ki bi jih tehnično in ekonomsko lahko izpolnil navedeni letalski prevoznik.

43 Glede na navedeno je treba na tretje predloženo vprašanje odgovoriti, da dejstvo, da je letalski prevoznik spoštoval minimalna pravila glede vzdrževanja letala, ni zadosten dokaz za to, da je sprejel „vse ustrezne ukrepe“ v skladu s členom 5(3) Uredbe št. 261/2004 in da je zato razbremenjen obveznosti plačila odškodnine iz členov 5(1)(c) in 7(1) te uredbe.

Stroški

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

Iz teh razlogov je Sodišče (četrti 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 je treba razlagati tako, da tehnična napaka na letalu, zaradi katere je let odpovedan, ne spada med „izredne razmere“ v smislu te določbe, razen če je ta napaka nastala zaradi dogodkov, ki glede na značilnosti ali izvor niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in jih ta ne opazi pri dejanskem nadzoru. Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sprejeta 28. maja 1999 v Montrealu, ni odločilna za razlago razlogov iz člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, zaradi katerih ni treba plačati odškodnine.**

2. **Pogostost tehničnih napak, ugotovljenih pri letalskem prevozniku, sama po sebi ni dejavnik, na podlagi katerega bi bilo mogoče ugotoviti obstoj ali neobstoj „izrednih razmer“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.**

3. Dejstvo, da je letalski prevoznik spoštoval minimalna pravila glede vzdrževanja letala, ni zadosten dokaz za to, da je sprejel „vse ustrezne ukrepe“ v skladu s členom 5(3) Uredbe št. 261/2004 in da je zato razbremenjen obveznosti plačila odškodnine iz členov 5(1)(c) in 7(1) te uredbe.

Podpisi