



## **Letalski prevozniki morajo tudi ob odpovedi leta zaradi nepričakovanih tehničnih napak potnikom povrniti škodo**

*Vendar nekatere tehnične težave, ki so med drugim posledica skritih napak, ki so nastale pri izdelavi in ki vplivajo na varnost letov, ali sabotáže ali terorističnih dejanj, lahko prevoznika razbremenijo obveznosti povračila škode*

V skladu s pravom Unije<sup>1</sup> mora letalski prevoznik ob odpovedi leta zadevnim potnikom zagotoviti oskrbo in odškodnino (med 250 in 600 EUR, odvisno od razdalje). Te odškodnine pa ni dolžan plačati, 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.

C. van der Lans je imela rezervirano letalsko vozovnico za let letalske družbe KLM iz Quita (Ekvador) v Amsterdam (Nizozemska). Letalo je v Amsterdam prispelo z 29-urno zamudo. Po trditvah družbe KLM je bila zamuda posledica izrednih razmer, in sicer kombinacije napak; dva sestavna dela sta bila v okvari, in sicer črpalka za gorivo in hidromehanska enota. Ta dela, ki nista bila na voljo, naj bi bilo treba z letalom prepeljati iz Amsterdama, da sta se lahko nato vgradila v zadevno letalo. Družba KLM je poleg tega navedla, da dela v okvari nista presešla svoje povprečne dobe uporabnosti in da njun proizvajalec ni z ničimer posebej nakazal možnosti napak, ko ta dela dosežeta določeno starost.

C. van der Lans se je obrnila na Rechtbank Amsterdam (sodišče v Amsterdamu), ki je sklenilo Sodišču predložiti vprašanja za predhodno odločanje. V bistvu je želelo izvedeti, ali tehnična napaka, ki se je nepričakovano pojavila in je ni mogoče pripisati slabemu vzdrževanju niti ni bila odkrita med rednim vzdrževanjem, zajeta z besedno zvezo „izredne razmere“ in torej prevoznika razbremeni obveznosti plačila odškodnine.

Sodišče je v današnji sodbi najprej opozorilo, da iz njegove sodne prakse izhaja, da tehnične napake dejansko lahko spadajo med take razmere. Vseeno pa je razmere, ki spremljajo pojav teh napak, mogoče opredeliti kot „izredne“ le, če se nanašajo na dogodek, ki ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in ta nanj zaradi njegovih značilnosti ali izvora ne more dejansko vplivati.<sup>2</sup> Po mnenju Sodišča bi bilo tako na primer, če bi proizvajalec letal, ki sestavljajo floto zadevnega letalskega prevoznika, ali pristojni organ ugotovil, da imajo ta letala, ki so sicer že v uporabi, skrito napako, ki je nastala pri izdelavi in ki vpliva na varnost letov. To bi veljalo tudi, če bi na zrakoplovih nastale poškodbe zaradi sabotáže ali terorističnih dejanj.

Ker pa pri delovanju zrakoplovov neizogibno nastanejo tehnične napake, se letalski prevozniki pri opravljanju svoje dejavnosti običajno srečujejo s takimi napakami. Glede na to se tehnične napake, ki so odkrite pri vzdrževanju zrakoplovov ali ki nastanejo zaradi pomanjkanja takega vzdrževanja, ne morejo kot take šteti za „izredne razmere“.

<sup>1</sup> Uredba (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

<sup>2</sup> Glej sodbo Sodišča z dne 22. decembra 2008, *Wallentin-Hermann*, (zadeva [C-549/07](#)), [sporočilo za medije št. 100/08](#).

Dalje je Sodišče navedlo, da je okvara, ki je nastala zaradi predčasne odpovedi nekaterih delov zrakoplova, vsekakor nepričakovan dogodek. Vendar pa 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.

Zato je ta nepričakovani dogodek v okviru dejavnosti letalskega prevoznika neločljivo povezan z običajnim opravljanjem te dejavnosti, saj se ta prevoznik običajno srečuje s tako vrsto nepričakovanih tehničnih napak. Poleg tega ima na preprečitev take okvare ali popravilo, ki ga ta zahteva, vključno z zamenjavo dela, ki je predčasno odpovedal, letalski prevoznik vsekakor dejanski vpliv, saj mora zagotavljati vzdrževanje in pravilno delovanje zrakoplovov, ki jih uporablja za svoje gospodarske dejavnosti.

Tehnična napaka zato ne more biti zajeta s pojmom „izredne razmere“.

V zvezi s tem je Sodišče poudarilo tudi, da izpolnitev obveznosti na podlagi evropskega prava ne vpliva na pravico tega letalskega prevoznika, da zahteva odškodnino od katere koli osebe, ki je povzročila zamudo, kot je med drugim proizvajalec nekaterih delov v okvari.

---

**OBVESTILO:** S predlogom za sprejetje predhodne odločbe lahko sodišča držav članic v zvezi s sporom, o katerem odločajo, Sodišču predložijo vprašanja o razlagi prava Unije ali veljavnosti aktov Unije. Sodišče ne odloči o nacionalnem sporu. Zadevo reši nacionalno sodišče v skladu z odločbo Sodišča. Ta odločba je enako zavezujoča za druga nacionalna sodišča, ki obravnavajo podoben problem.

---

*Neuradni dokument za medije, ki Sodišča ne zavezuje.*

*[Celotno besedilo](#) sodbe je objavljeno na spletni strani CURIA na dan razglasitve.*

*Kontaktna oseba: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 43032793*

*Posnetki razglasitve sodbe so na voljo na „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106*