SODBA SODIŠČA (tretji senat)

z dne 13. oktobra 2011*

V zadevi C-83/10,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Španija) z odločbo z dne 1. februarja 2010, ki je prispela na Sodišče 11. februarja 2010, v postopku

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Jezik postopka: španščina.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

proti

Air France SA,

SODIŠČE (tretji senat),

v sestavi K. Lenaerts, predsednik senata, J. Malenovský (poročevalec), sodnik, R. Silva de Lapuerta, sodnica, E. Juhász in D. Šváby, sodnika,

generalna pravobranilka: E. Sharpston,
sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za A. Sousa Rodríguez, Y. Lópeza Souso, R. M. Pugo Lueira, L. Á. Rodrígueza Gonzáleza, M. Pato Barreiro, M. Lópeza Alonsa in Y. Pato Rodríguez J. Portela Leiros, Procurador de los Tribunales, skupaj z J. Gonzálezom Pérezom, odvetnikom,

– za francosko vlado G. de Bergues in M. Perrot, zastopnika,

– za italijansko vlado G. Palmieri, zastopnica, skupaj z M. Russo, avvocato dello Stato,

– za poljsko vlado M. Szpunar, zastopnik,

– za vlado Združenega kraljestva S. Hathaway, zastopnik, skupaj z D. Beardom, barrister,

– za Evropsko komisijo L. Lozano Palacios in K. Simonsson, zastopnika,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalne pravobranilke na obravnavi 28. junija 2011

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago členov 2(l) in 12 Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med sedmimi potniki in družbo Air France SA (v nadaljevanju: družba Air France) glede plačila odškodnine za škodo, ki jim je po njihovem mnenju nastala zaradi velikih zamud in nevšečnosti, povezanih s tehničnimi težavami, ki jih je imelo letalo te letalske družbe med letom iz Pariza (Francija) v Vigo (Španija).

Pravni okvir

Mednarodno pravo

3 Evropska skupnost se je udeležila mednarodne diplomatske konference o letalskem pravu, ki je potekala v Montrealu od 10. do 28. maja 1999, na kateri je bila 28. maja 1999 sprejeta Konvencija o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (v nadaljevanju: Montrealska konvencija), in navedeno konvencijo 9. decembra 1999 tudi podpisala.

4 Svet Evropske unije je 5. aprila 2001 sprejel Sklep o sklenitvi Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (Montrealska konvencija) s strani Evropske skupnosti (2001/539/ES) (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491). Ta konvencija je za Evropsko unijo začela veljati 28. junija 2004.

5 Člen 19 Montrealske konvencije z naslovom „Zamuda“, ki je v poglavju III z naslovom „Odgovornost prevoznika in obseg odškodnine“, 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.“

6 Člen 22(1) te konvencije z naslovom „Omejitev odgovornosti za zamudo, prtljago in tovor“ iz istega poglavja določa:

„V primeru škode, ki jo je povzročila zamuda, kakor je določena v členu 19, je pri prevozu oseb odgovornost prevoznika za vsakega potnika omejena na 4150 posebnih pravic črpanja.“

7 Člen 29 Montrealske konvencije z naslovom „Podlaga za zahtevke“ določa:

„Pri prevozu potnikov, prtljage in tovora se lahko vsak zahtevek za odškodnino, ne glede na pravni temelj, ki je lahko ta konvencija, pogodba, nedopustno ravnanje ali drug pravni temelj, vloži le pod pogoji in omejitvami odgovornosti, kakor so določeni v tej konvenciji […]“.

Pravo Unije

Uredba (ES) št. 2027/97

8 Člen 1 Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 z dne 9. oktobra 1997 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 3, str. 489), kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 6, str. 246, v nadaljevanju: Uredba št. 2027/97), določa:

„S to uredbo se izvaja ustrezne določbe Montrealske konvencije […]".

9 Člen 3(1) Uredbe št. 2027/97 določa:

„Odgovornost letalskega prevoznika Skupnosti v zvezi s potniki in njihovo prtljago urejajo vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na takšno odgovornost."

Uredba št. 261/2004

10 V uvodnih izjavah 10 in 17 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„(10) Potniki, ki jim je bilo proti njihovi volji zavrnjeno vkrcanje, bi morali imeti bodisi možnost odpovedati svoj let s povračilom plačila za vozovnice bodisi let nadaljevati pod zadovoljivimi pogoji in dobiti ustrezno oskrbo med čakanjem na poznejši let.

[…]

(17) Potnikom, katerih leti imajo zamudo za določen čas, je treba zagotoviti ustrezno oskrbo in jim omogočiti, da odpovedo svoj let s povračilom stroškov za njihove vozovnice ali da pod zadovoljivimi pogoji let nadaljujejo."

11 Člen 1(1) te uredbe z naslovom „Predmet" določa:

„Ta uredba pod določenimi pogoji, ki so opredeljeni v nadaljnjem besedilu, uvaja minimalne pravice potnikov ob:

(a) zavrnitvi vkrcanja proti njihovi volji;

(b) odpovedi njihovega leta;

(c) zamudi njihovega leta."

12 Člen 2(l) te uredbe z naslovom „Opredelitve pojmov“ določa:

„V tej uredbi:

[…]

(l) ‚odpoved‘ pomeni dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen.“

13 Člen 5, od (1) do (3), te uredbe 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.

2. Kadar so potniki obveščeni o odpovedi leta, jim je treba zagotoviti informacije o drugih možnostih prevoza.

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."

14 Člen 6(1) Uredbe št. 261/2004 z naslovom „Zamuda leta“ določa:

„Kadar dejanski letalski prevoznik utemeljeno pričakuje, da bo imel let zamudo glede na odhod po voznem redu:

(a) za dve uri ali več za lete do vključno 1500 kilometrov; ali

(b) za tri ure ali več za vse lete znotraj Skupnosti, daljše od 1500 kilometrov, in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri; ali

(c) za štiri ure ali več za lete, ki jih ne zajemata točki (a) ali (b),

tedaj dejanski letalski prevoznik ponudi potnikom:

(i) pomoč, opredeljeno v členu 9(1)(a) in 9(2); in

(ii) pomoč, opredeljeno v členu 9(1)(b) in 9(1)(c), kadar je utemeljeno pričakovani čas odhoda najmanj naslednji dan od prvotno navedene ure odhoda; in

(iii) pomoč, opredeljeno v členu 8(1)(a), kadar je zamuda najmanj pet ur.“

15 Člen 7(1) te uredbe z naslovom „Pravica do odškodnine“ določa:

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

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

[…]“

16 Člen 8 te uredbe z naslovom „Pravica do povračila stroškov ali spremembe poti“ določa:

„1. Pri sklicevanju na ta člen se potnikom ponudi izbira med:

(a) – povračilom stroškov v roku sedmih dni na način iz člena 7(3) v višini polne cene vozovnice, po kateri je bila kupljena, za tisti del ali tiste dele poti, ki niso bili opravljeni, in za tisti del ali tiste dele poti, ki so bili že opravljeni, če let ne služi več namenu glede na potnikov prvotni potovalni načrt, in v tem primeru skupaj s

povratnim letom na izhodiščno mesto odhoda takoj, ko je mogoče;

(b) spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza na njihov končni namembni kraj takoj, ko je mogoče; ali

(c) spremembo poti pod primerljivimi pogoji prevoza na njihov končni namembni kraj pozneje, ko potnikom ustreza, glede na razpoložljivost sedežev.

[…]

3. Kadar ima mesto, naselje ali regija več letališč in dejanski letalski prevoznik ponudi potniku let na drugo letališče od tistega, za katerega je imel rezervacijo, tedaj dejanski letalski prevoznik nosi stroške prevoza potnika od alternativnega letališča bodisi do tistega, za katerega je imel rezervacijo, ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se dogovori s potnikom."

17 Člen 9(1) in (2) Uredbe št. 261/2004 z naslovom „Pravica do oskrbe" določa:

„1. Pri sklicevanju na ta člen se potnikom brezplačno ponudi:

(a) obroke hrane in osvežilne napitke, primerne čakalnemu času;

(b) hotelsko nastanitev kadar:

– je prenočitev čez noč ali več noči nujna, ali

– je nujen daljši postanek, kakor ga je potnik načrtoval;

(c) prevoz med letališčem in krajem nastanitve (hotel ali drugo).

2. Poleg tega se potnikom ponudi, da brezplačno opravijo dva telefonska klica, brezplačno pošljejo dve sporočili po teleksu ali faksu ali po elektronski pošti.“

18 Člen 12(1) te uredbe z naslovom „Dodatna odškodnina“ določa:

„Ta uredba ne posega v pravice potnika do dodatne odškodnine. Odškodnina, ki je odobrena na podlagi te uredbe, se lahko odšteje od takšne odškodnine.“

Spor o glavni stvari in vprašanji za predhodno odločanje

19 Tožeče stranke v postopku v glavni stvari so z družbo Air France sklenile pogodbo o letalskem prevozu, da bi jih z letom 5578 prepeljala iz Pariza (Francija) v Vigo (Španija). Datum tega leta je bil 25. september 2008, ura odhoda z letališča Paris-Charles de Gaulle pa 19.40.

20 Pilot se je nekaj minut po vzletu letala ob predvidenem času zaradi tehnične okvare letala odločil za vrnitev na odhodno letališče – letališče Paris-Charles de Gaulle. V spisu postopka v glavni stvari nič ne kaže na to, da je letalo po vrnitvi na odhodno letališče nato ponovno vzletelo in prispelo z zamudo v namembni kraj.

21 Trem potnikom zadevnega leta je bil ponujen let naslednjega dne, 26. septembra 2008, ob 7.05 z letališča Paris-Orly v Porto (Portugalska), od koder so prispeli v Vigo s taksijem. Drugemu potniku je bil ponujen let istega dne iz Pariza v Vigo prek Bilbaa. Družba Air France je preostale potnike vkrcala na svoj let Pariz–Vigo, ki je bil prav tako predviden 26. septembra 2008, in to ob isti uri kot let, pri katerem je prišlo do okvare (19.40). Razen enega potnika ni noben potnik leta s prejšnjega dne dobil nastanitve na stroške družbe Air France ali prejel kakršne koli pomoči te letalske družbe.

22 Sedem potnikov leta 5578, in sicer tožeče stranke v postopku v glavni stvari, je pred Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (gospodarsko sodišče v Pontevedri) zoper družbo Air France vložilo odškodninski zahtevek zaradi neizpolnitve pogodbe o letalskem prevozu.

23 Tožeče stranke v postopku v glavni stvari zahtevajo odškodnino iz člena 7 Uredbe št. 261/2004 v pavšalnem znesku 250 EUR na osebo, kot je določen v tej določbi. Ena od tožečih strank poleg tega zahteva povračilo stroškov, ki so ji nastali s prevozom s taksijem z letališča v Portu v Vigo. Druga tožeča stranka zahteva povračilo stroškov prehrane na letališču v Parizu in stroškov, povezanih z oskrbo njenega psa en dan več kot predvideno na začetku. Vse tožeče stranke nazadnje zahtevajo, naj se družbi Air France naloži plačilo dodatnega zneska iz naslova povračila nepremoženjske škode, ki naj bi jim nastala.

24 V teh okoliščinah je Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„1. Ali je pojem ‚odpoved', opredeljen v členu 2(l) [Uredbe št. 261/2004], treba razumeti izključno v smislu neopravljenega vzleta pod predvidenimi pogoji ali tudi v smislu vsakega primera, ko letalo, na katerem ima potnik rezerviran sedež, vzleti, vendar ne pride na cilj, vključno s prisilno vrnitvijo na odhodno letališče zaradi tehničnih težav[?]

2. Ali je pojem ‚dodatna odškodnina' iz člena 12 navedene uredbe treba razumeti v smislu, da ob odpovedi leta nacionalnemu sodišču dovoljuje, da v skladu z merili, določenimi v nacionalni zakonodaji, in sodno prakso o neizpolnitvi pogodbe določi odškodnino tudi za nepremoženjsko škodo zaradi neizpolnitve pogodbe o letalskem prevozu, ali, nasprotno, v smislu, da mora omenjena odškodnina ustrezati samo nastalim stroškom potnikov, ki so bili pravilno izkazani, a jih letal-

ski prevoznik ni povrnil v zadostni meri glede na zahteve iz členov 8 in 9 [Uredbe št. 261/2004], ne da bi se pri tem prvi sklicevali na omenjene določbe; ali, nazadnje, v smislu, da sta ta dva pojma o dodatni odškodnini med seboj združljiva[?]“

Vprašanji za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

25 Glede plačila odškodnine potnikom na podlagi določb člena 5 v povezavi s členom 7 Uredbe št. 261/2004 predložitveno sodišče, ki je pozvano, naj odloči, ali je mogoče zadevni let opredeliti kot „odpovedan“ v smislu člena 2(l) te uredbe, v bistvu sprašuje, ali se pojem „odpoved“ nanaša izključno na primer neobstoja kakršnega koli vzleta zadevnega letala ali zajema tudi primer, v katerem se je bilo to letalo, ki je vzletelo, prisiljeno vrniti na odhodno letališče zaradi tehnične okvare na napravi.

26 Najprej je treba spomniti, da člen 2(l) te uredbe opredeljuje „odpoved“ kot „dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto, ni bil opravljen“. Da bi bilo mogoče opredeliti pojem „odpoved“, je treba prej pojasniti pojem „let“ v smislu tega člena.

27 Sodišče je v zvezi s tem že ugotovilo, da let v bistvu sestavlja en zračni prevoz, ki je tako na nek način „enota“ tega prevoza, ki ga izvede letalski prevoznik, ki določi svojo pot (sodba z dne 10. julija 2008 v zadevi Emirates Airlines, C-173/07, ZOdl.,

str. I-5237, točka 40). Poleg tega je pojasnilo, da je pot bistveni element leta, pri čemer se ta opravi po voznem redu, ki ga vnaprej določi prevoznik (sodba z dne 19. novembra 2009 v združenih zadevah Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, ZOdl., str. I-10923, točka 30).

28 Iz izraza „pot“, ki pomeni pot, ki naj bi jo opravil zrakoplov od odhodnega letališča do letališča prihoda v določenem času, izhaja, da zato, da bi bilo mogoče šteti, da je bil let opravljen, ni dovolj, da je letalo vzletelo v skladu s predvideno potjo, temveč mora tudi prispeti v namembni kraj, kot je predviden na tej poti. Torej okoliščina, da je bil vzlet opravljen, vendar se je letalo potem vrnilo na odhodno letališče, ne da bi prispelo v namembni kraj, predviden na poti, povzroči, da za let, kot je bil predviden na začetku, ni mogoče šteti, da je bil opravljen.

29 Dalje, iz opredelitve iz člena 2(l) Uredbe št. 261/2004 nikakor ni razvidno, da bi se poleg dejstva, da prvotno predvideni let ni bil opravljen, za „odpoved“ tega leta v smislu tega člena zahtevalo sprejetje izrecne odločitve o njegovi odpovedi.

30 Sodišče je v zvezi s tem pojasnilo, da je načeloma mogoče sklepati, da gre za odpoved, če se let, ki je bil prvotno predviden in ki ima zamudo, nadomesti z drugim letom, to je kadar se let ne opravi, kot je bil prvotno načrtovan, in se potniki tega leta pridružijo potnikom leta, ki je bil tudi načrtovan, in to ne glede na let, ki so ga tako premeščeni potniki rezervirali (zgoraj navedena sodba Sturgeon in drugi, točka 36).

31 V takem primeru nikakor ni potrebno, da so bili vsi potniki, ki so rezervirali mesto na prvotno predvidenem letu, premeščeni na drugi let. V zvezi s tem je pomemben le posamezni položaj vsakega potnika, ki je tako premeščen, namreč dejstvo, da je bil prvotno predvideni let glede zadevnega potnika odpovedan.

32 V zvezi s tem je treba pripomniti, da se člen 1(1)(b) in uvodni izjavi 10 in 17 Uredbe št. 261/2004 v različnih jezikovnih različicah Uredbe nanašajo na odpoved „njihovega“ leta.

33 Tako ni sporno, da so bile vse tožeče stranke v postopku v glavni stvari premeščene na druge lete, predvidene naslednji dan po odhodu iz voznega reda, kar jim je omogočilo prihod v namembni kraj, namreč Vigo, v nekaterih primerih z vmesnim letom. „Njihov“ prvotno predviden let je zato treba opredeliti kot „odpovedan“.

34 Nazadnje je treba ugotoviti, da razlog, iz katerega se je moralo letalo vrniti na odhodno letališče in zato ni prispelo v namembni kraj, ne vpliva na opredelitev „odpovedi“ v smislu zgoraj navedene opredelitve iz člena 2(l) Uredbe št. 261/2004. Ta razlog je namreč pomemben le za ugotovitev – v okviru plačila odškodnine za škodo, ki so jo utrpeli potniki zaradi odpovedi njihovega leta – ali so za to odpoved v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 morebiti „krive izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi“, pri čemer odškodnina v tem primeru ni dolgovana.

35 Ob upoštevanju navedenega je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba pojem „odpoved“, kot je opredeljen v členu 2(l) Uredbe št. 261/2004, razlagati tako, da se v položaju, kot je ta v postopku v glavni stvari, ne nanaša izključno na neopravljen vzlet zadevnega letala, temveč zajema tudi primer, v katerem to letalo vzleti, vendar se mora nato iz kakršnega koli razloga vrniti na odhodno letališče, kjer so potniki tega letala premeščeni na druge lete.

Drugo vprašanje

36 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali lahko nacionalno sodišče iz naslova dodatne odškodnine iz člena 12 Uredbe št. 261/2004 letalskemu prevozniku naloži plačilo odškodnine za katero koli vrsto škode zaradi neizpolnitve pogodbe o letalskem prevozu, vključno z nepremoženjsko, in to v skladu z nacionalnimi pravili. Zlasti sprašuje, ali lahko ta dodatna odškodnina zajema stroške, ki so jih potniki morali plačati zaradi neizpolnitve obveznosti letalskega prevoznika glede pomoči in oskrbe iz členov 8 in 9 Uredbe št. 261/2004.

37 Najprej je treba spomniti, da je v členu 1 Uredbe št. 261/2004 poudarjeno to, da so pravice, ki jih ta člen določa v korist letalskih potnikov ob zavrnitvi vkrcanja proti njihovi volji, odpovedi njihovega leta ali zamudi leta, minimalne. Poleg tega člen 12 te uredbe z naslovom „Dodatna odškodnina“ določa, da ta uredba ne posega v pravice potnika do dodatne odškodnine. V njem je tudi pojasnjeno, da se lahko odškodnina, ki je odobrena na podlagi te uredbe, odšteje od take odškodnine.

38 Iz teh določb je razvidno, da odškodnina, ki je odobrena letalskim potnikom na podlagi člena 12 Uredbe št. 261/2004, dopolnjuje uporabo ukrepov, določenih v tej uredbi, tako da se potnikom povrne vsa škoda, ki jim je nastala zaradi neizpolnitve pogodbenih obveznosti letalskega prevoznika. Ta določba tako nacionalnemu sodišču dopušča, da letalskemu prevozniku naloži plačilo odškodnine za škodo, ki je potnikom nastala zaradi neizpolnitve pogodbe o letalskem prevozu, na drugačni pravni podlagi, kot je Uredba št. 261/2004, in sicer predvsem pod pogoji, določenimi v Montrealski konvenciji ali nacionalnem pravu.

39 V zvezi s tem je treba spomniti, da je Sodišče že presodilo, da standardizirani in takojšnji ukrepi, sprejeti na podlagi Uredbe št. 261/2004, sami ne preprečujejo, da bi zadevni potniki, če bi jim sama neizpolnitev pogodbenih obveznosti letalskega prevoznika povzročila tudi pravno priznano škodo, lahko vložili tožbe za nadomestilo navedene škode pod pogoji, določenimi z Montrealsko konvencijo (glej v tem smislu sodbo z dne 10. januarja 2006 v zadevi IATA in ELFAA, C-344/04, ZOdl., str. I-403, točka 47).

40 Zlasti v določbah členov 19, 22 in 29 Montrealske konvencije, ki se na podlagi člena 3(1) Uredbe št. 2027/97 uporabljajo za odgovornost letalskega prevoznika s sedežem na ozemlju države članice, so pojasnjeni pogoji, pod katerimi lahko po zamudi ali odpovedi leta zadevni potniki proti prevoznikom, ki so odgovorni za škodo zaradi neizpolnitve pogodbe o letalskem prevozu, vložijo individualne odškodninske tožbe.

41 V zvezi s tem je treba spomniti, da je Sodišče v sodbi z dne 6. maja 2010 v zadevi Walz (C-63/09, ZOdl., str. I-4239, točka 29) presodilo, da je treba pojma „odškodnina“ in „škoda“ iz poglavja III Montrealske konvencije razumeti tako, da vključujeta tako premoženjsko kot nepremoženjsko škodo. Iz tega izhaja, da je lahko škoda, ki jo je treba povrniti na podlagi člena 12 Uredbe št. 261/2004, ne le premoženjska, temveč tudi nepremoženjska.

42 Nasprotno, nacionalno sodišče ne more iz naslova dodatne odškodnine na podlagi člena 12 Uredbe št. 261/2004 letalskemu prevozniku naložiti, da potnikom, katerih let je imel zamudo ali je bil odpovedan, povrne stroške, ki so jih morali plačati zaradi neizpolnitve obveznosti pomoči tega letalskega prevoznika (povračilo cene vozovnice ali sprememba poti do končnega namembnega kraja, kritje stroškov prevoza od

letališča prihoda do tistega, do katerega je imel rezerviran let) in njegove obveznosti oskrbe (stroški prehrane, nastanitve in komunikacije), ki ju ima na podlagi členov 8 in 9 te uredbe.

43 Za zahteve letalskih potnikov, ki temeljijo na pravicah, ki so jim dodeljene s to uredbo, kot so tiste iz členov 8 in 9, namreč ni mogoče šteti, da ustrezajo „dodatni“ odškodnini v smislu, kot je bila opredeljena v točki 38 te sodbe.

44 Vendar če prevoznik ne izpolni obveznosti, ki so mu naložene na podlagi členov 8 in 9 Uredbe št. 261/2004, so letalski potniki upravičeni, da na podlagi elementov, navedenih v teh členih, uveljavljajo pravico do odškodnine.

45 Končno, ker nacionalno sodišče sprašuje, ali se je za uveljavljanje pravic letalskih potnikov iz členov 8 in 9 Uredbe št. 261/2004 na navedeni določbi treba sklicevati, je treba poudariti, kot je navedla generalna pravobranilka v točki 61 sklepnih predlogov, da nič v Uredbi št. 261/2004 ne nasprotuje dodelitvi odškodnine zaradi neizpolnitve obveznosti, določenih v členih 8 in 9 te uredbe, če se potniki niso sklicevali na te določbe.

46 Ob upoštevanju navedenega je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da je treba pojem „dodatna odškodnina“ iz člena 12 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da nacionalnemu sodišču dopušča, da pod pogoji, določenimi v Montrealski konvenciji ali nacionalnem pravu, naloži plačilo odškodnine za škodo zaradi neizpolnitve pogodbe o letalskem prevozu, vključno z nepremoženjsko škodo. Pojem „dodatna odškodnina“ pa

ne more služiti za pravno podlago nacionalnemu sodišču, da letalskemu prevozniku naloži, da potnikom, katerih let je imel zamudo ali je bil odpovedan, povrne stroške, ki so jim nastali zaradi neizpolnitve obveznosti tega prevoznika glede pomoči in oskrbe, določenih v členih 8 in 9 te uredbe.

Stroški

47 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 (tretji senat) razsodilo:

1. **Pojem „odpoved“, kot je opredeljen v členu 2(l) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 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 se v položaju, kot je ta v postopku v glavni stvari, ne nanaša izključno na neopravljen vzlet zadevnega letala, temveč zajema tudi primer, v katerem to letalo vzleti, vendar se mora nato iz kakršnega koli razloga vrniti v odhodno letališče, kjer so potniki tega letala premeščeni na druge lete.**

2. Pojem „dodatna odškodnina“ iz člena 12 Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da nacionalnemu sodišču dopušča, da pod pogoji, določenimi v Konvenciji o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz ali nacionalnem pravu, naloži plačilo odškodnine za škodo zaradi neizpolnitve pogodbe o letalskem prevozu, vključno z nepremoženjsko škodo. Pojem „dodatna odškodnina“ pa ne more služiti za pravno podlago nacionalnemu sodišču, da letalskemu prevozniku naloži, da potnikom, katerih let je imel zamudo ali je bil odpovedan, povrne stroške, ki so jim nastali zaradi neizpolnitve obveznosti tega prevoznika glede pomoči in oskrbe, določenih v členih 8 in 9 te uredbe.

Podpisi