SKLEPNI PREDLOGI GENERALNE PRAVOBRANILKE ELEANOR SHARPSTON, predstavljeni 28. junija 2011[1]

1. V tej zadevi Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra (sodišče za gospodarske zadeve št. 1 v Pontevedri) sprašuje, ali pojem „odpoved“ v smislu Uredbe št. 261/2004[2] obsega primer, ko letalo vzleti, vendar se mora zaradi tehničnih težav vrniti na odhodno letališče. Prosi tudi za razlago pojma „dodatna odškodnina“ iz člena 12 Uredbe.

Pravni okvir

Montrealska konvencija

2. Konvencijo o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (v nadaljevanju: Montrealska konvencija) je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999 in odobrila 5. aprila 2001[3].

3. Tretja uvodna izjava preambule Montrealske konvencije priznava pomen varstva interesov uporabnikov mednarodnega letalskega prevoza in potrebe po pravičnem nadomestilu, ki temelji na načelu povračila.

4. Člen 19 Montrealske konvencije 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 zastopniki ukrenili vse, kar se

1 – Jezik izvirnika: angleščina.

2 – 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, v nadaljevanju: Uredba).

3 – Sklep Sveta z dne 5. aprila 2001 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). Montrealska konvencija je začela veljati 28. junija 2004 v Franciji, Španiji in Evropski uniji; zdaj velja v vseh državah članicah.

od njih lahko upravičeno zahteva, da bi se izognili škodi, ali da tako niso mogli ukrepati."

5. V skladu s členom 3(1) Uredbe št. 2027/97[4] veljajo za odgovornost letalskih prevoznikov Unije v zvezi s potniki in njihovo prtljago vse določbe Montrealske konvencije, ki se nanašajo na tako odgovornost.

Uredba št. 261/2004

6. Uredba med drugim vsebuje 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. […]

(13) Potniki, katerih leti so bili odpovedani, morajo imeti možnost dobiti povrnjene stroške za vozovnice ali ustrezno spremembo poti pod zadovoljivimi pogoji in ustrezno oskrbo med čakanjem na poznejši let.

(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

4 – Uredba Sveta (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v zvezi z letalskim prevozom potnikov in njihove prtljage, kakor je bila spremenjena z Uredbo (ES) št. 889/2002 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. maja 2002 o spremembi Uredbe Sveta (ES) št. 2027/97 o odgovornosti letalskih prevoznikov v primeru nesreč (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 3, str. 489).

mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. […]

[…]“

7. V skladu s členom 1(1) Uredba uvaja minimalne pravice potnikov ob (a) zavrnitvi vkrcanja proti njihovi volji, (b) odpovedi njihovega leta, (c) zamudi njihovega leta. V skladu s členom 3(1)(a) se Uredba uporablja med drugim za potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice.

8. V členu 2(1) je pojem „odpoved“ opredeljen kot „dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden […], ni bil opravljen“[5].

9. Člen 5 je naslovljen „odpoved leta“. V skladu s členom 5(1)(a) in (b) v primeru odpovedi leta dejanski letalski prevoznik zadevnim potnikom ponudi pomoč, predvideno v členih 8, 9(1)(a) in 9(2). Poleg tega zadevnim potnikom v primeru spremembe poti, kadar je utemeljeno pričakovani čas odhoda novega leta najmanj naslednji dan po načrtovanem času odhoda odpovedanega leta, ponudi pomoč, predvideno v členu 9(1)(b) in (c).

10. V skladu s členom 5(1)(c) imajo potniki, katerih let je bil odpovedan, 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.“

5 – Opredelitev vsebuje tudi pogoj „in na katerem je bilo rezervirano najmanj eno mesto“. Dana zadeva pa se ne nanaša na lete, ki so bili odpovedani, preden so bila mesta rezervirana.

11. Člen 5(3) določa:

„Dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine v skladu s členom 7, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi."

12. Člen 7, naslovljen „Pravica do odškodnine", v odstavkih 1 in 2 določa:

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

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

(b) 400 eurov za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;

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

Za določitev oddaljenosti, ki jo je treba upoštevati, se šteje zadnji kraj, na katerega bo potnik zaradi zavrnitve vkrcanja ali odpovedi leta prispel z zamudo glede na predvideni vozni red letov.

2. Kadar se potnikom v skladu s členom 8 ponudi sprememba poti do njihovega končnega namembnega kraja z alternativnim letom, katerega čas prihoda ne presega predvidenega časa prihoda prvotno rezerviranega leta za

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

(b) tri ure za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri; ali

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

tedaj dejanski letalski prevoznik lahko zniža odškodnino iz odstavka 1 za 50 %."

13. Člen 8 je naslovljen „Pravica do povračila stroškov ali spremembe poti". Pri sklicevanju nanj se potnikom v skladu s členom 8(1) ponudi izbira med (a) povračilom v višini polne cene vozovnice za del poti ali celotno pot, in če je potrebno, 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) tako spremembo poti, vendar kasneje.

14. Člen 8(3) zavezuje letalskega prevoznika, da kadar ponudi potniku let na drugo letališče v mestu, naselju ali regiji, mora nositi stroške prevoza potnika od tega alternativnega letališča bodisi do tistega, za katerega je imel rezervacijo ali do drugega bližnjega kraja, o katerem se je dogovoril s potnikom.

15. Člen 9 je naslovljen „Pravica do oskrbe“. Pri sklicevanju na ta člen je treba potnikom ponuditi (brezplačno, vendar v odvisnosti od pogojev, ki se spreminjajo glede na dolžino zamude) (a) obroke hrane in osvežilne napitke, (b) hotelsko nastanitev in (c) prevoz med letališčem in krajem nastanitve potnika; poleg tega je treba potnikom v skladu s členom 9(2) ponuditi, da brezplačno opravijo dva telefonska klica, brezplačno pošljejo dve sporočili po teleksu ali faksu ali po elektronski pošti.

16. Člen 12 je naslovljen „Dodatna odškodnina“. Člen 12(l) 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.“

Dejansko stanje, postopek in vprašanja za predhodno odločanje

17. Tožeče stranke – María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González in njuna hčerka Yaiza Pato Rodríguez, stara štiri leta (družina Pato Rodríguez); Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez in njun sin Yago López Sousa, star šest let (družina López Sousa) ter Rodrigo Manuel Puga Lueiro – so rezervirale let z Air France iz Pariza (Charles de Gaulle) v Vigo (Peinador) s časom odhoda 25. septembra 2008 ob 19.40.

18. Letalo je vzletelo, kot je bilo predvideno, vendar se je pilot po nekaj minutah zaradi tehničnih težav v letalu odločil za vrnitev na letališče Charles de Gaulle.

19. Osebje Air France je le R. Pugu Lueiru ponudilo pomoč ali prenočišče v hotelu. Preostali so prespali na drugem terminalu letališča Charles de Gaulle, saj so terminal, s katerega bi morali vzleteti, ob polnoči zaprli.

20. Air France je družino Pato Rodríguez preusmerila na let z odhodom 26. septembra ob 7.05 iz Pariza (Orly) v Porto. V kraj svojega

bivališča, mesto Vigo, so iz Porta potovali s taksijem in zanj plačali 170 EUR.

21. Družina López Sousa je bila preusmerjena na let iz Pariza v Vigo z odhodom 26. septembra ob 19.40. Med čakanjem niso bili deležni nobene pomoči.

22. R. Puga Lueiro je dobil sedež na letalu na relaciji iz Pariza v Vigo skozi Bilbao 26. septembra zjutraj.

23. Tožeče stranke so proti Air France skupaj vložile tožbo na predložitveno sodišče zaradi neizpolnitve pogodbe o letalskem prevozu. Vsaka od njih je v skladu s členom 7 Uredbe zahtevala 250 EUR.

24. Družina Pato Rodríguez je zahtevala dodatnih 170 EUR za povračilo stroškov prevoza s taksijem od letališča v Portu do Viga. Družina López Sousa je zahtevala povračilo stroškov prehrane na letališču v višini 20,5 EUR in 23,2 EUR za dodaten dan varstva njihovega psa. Končno, vsaka izmed tožečih strank zahteva tudi dodatnih 650 EUR iz naslova nepremoženjske škode, razen R. Puga Lueira, ki iz tega naslova zahteva odškodnino v višini 300 EUR.

25. V predložitveni odločbi nacionalno sodišče ugotavlja, da se mu v obravnavani zadevi postavljajo vprašanja o razlagi Uredbe. Navaja, da med strankama obstajajo razlike glede razlage obsega pojma odpovedi, ki jih ni mogoče rešiti z uporabo predpisa. Tako je Sodišču v predhodno odločanje predložilo ti vprašanji:

„(a) Ali je pojem ‚odpoved', opredeljen v členu 2(l) [Uredbe], treba razumeti izključno v smislu neopravljenega vzleta pod predvidenimi pogoji ali tudi v smislu vsake okoliščine, ki privede do tega, da letalo, na katerem ima potnik rezerviran sedež, vzleti, vendar ne pride na cilj, vključno s prisilno vrnitvijo na odhodno letališče zaradi tehničnih težav?

(b) Ali je pojem ‚dodatna odškodnina' iz člena 12 [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 letalski prevoznik ni povrnil v zadostni meri glede na zahteve iz členov 8 in 9 [Uredbe], ne da bi se pri tem prvi sklicevali na omenjene določbe, ali, nazadnje, v smislu, da sta ta

pojma o dodatni odškodnini med seboj združljiva?“

26. Pisna stališča so predložile tožeče stranke v postopku pred predložitvenim sodiščem, francoska, italijanska in poljska vlada, vlada Združenega kraljestva in Komisija. Air France je svoja stališča posredovala po poteku roka ter tudi po njihovem zavrženju s strani Sodišča ni poskusila predstaviti svojih stališč z zahtevo po obravnavi. Nobena od preostalih strank ni zahtevala obravnave, zato ta ni bila opravljena.

Presoja

Prvo vprašanje

27. Predložitveno sodišče želi pojasnitev opredelitve pojma „odpoved“ iz člena 2(l) Uredbe. Navaja dve možnosti. Prvič, razlaga pojma „odpoved“ v smislu „neopravljenega leta pod predvidenimi pogoji“. Drugič, razlaga pojma v smislu „vsake okoliščine, ki privede do tega, da letalo […] vzleti, vendar ne pride na cilj, vključno s prisilno vrnitvijo na odhodno letališče zaradi tehničnih težav“.

28. Vendar pa ugotavljam, da se v zadevi v glavni stvari konkretno obravnava primer, ko je bilo letalo – očitno po le nekaj minutah – prisiljeno k vrnitvi na odhodno letališče zaradi tehničnih težav. Tako se strinjam s tožečimi strankami v postopku v glavni stvari, da predložitveno sodišče potrebuje odgovor na vprašanje, ali ta posebni primer pomeni odpoved v smislu Uredbe. Za namene v dani zadevi je nepotrebno in menim, da tudi nespametno, če bi Sodišče upoštevalo druge mogoče primere, ko letalo vzleti z odhodnega letališča pod predvidenimi pogoji, vendar pristane drugje, kot pa na načrtovanem letališču. Vsakršen poskus vseobsežnega odgovora najverjetneje ne bi upošteval enega ali več mogočih primerov.

29. Dalje iz dejstev, navedenih v predložitveni odločbi, ne izhaja, da bi se zadevni let po vrnitvi letala na odhodno letališče pozneje nadaljeval. Tožeče stranke so na cilj končno prispele z drugimi leti.[6] Tako ni treba

6 – Nedvomno ni mogoče izhajati iz tega, da je let, ki je bil predviden in se je začel 26. septembra 2008 ob 19.40 in na katerega je bila družina López Sousa preusmerjena, isti let, ki je bil predviden in se je začel 25. septembra ob 19.40.

preveriti, ali bi, če bi se let z zamudo ponovno začel, ta zamuda lahko bila enakovredna odpovedi, in če bi bila, kako dolga zamuda bi bila za to potrebna.

30. Dalje se strinjam s Komisijo, da razlog za vrnitev letala ni pomemben pri ugotavljanja, ali je let odpovedan. Če je let odpovedan, bi razlog lahko bil pomemben pri ugotavljanju, ali gre za odpoved „zaradi izrednih razmer, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi“ v smislu člena 5(3) Uredbe, saj v tem primeru ni podana obveznost plačila odškodnine. Za samo ugotovitev odpovedi razlog ni pomemben niti v okoliščinah, kot so podane v tej zadevi, niti v drugih okoliščinah. V obravnavani zadevi niso bile posredovane podrobnosti glede vrnitve na odhodno letališče, prav tako pa se ni postavilo vprašanje, ali bi lahko bile te okoliščine „izredne“ v smislu člena 5(3).

31. Zato menim, da bi moralo biti prvo vprašanje preučeno v spremenjeni obliki: Ali je treba pojem „odpoved“, kot ga opredeljuje člen 2(l) Uredbe, razlagati izključno v smislu neopravljenega leta pod predvidenimi pogoji ali vključuje tudi primere, ko se letalo vrne na odhodno letališče in se let ne nadaljuje?

32. Brez težav odgovorim na vprašanje, da je let odpovedan v smislu Uredbe tudi v primeru, ko letalo vzleti ob predvidenem času odhoda in ne prispe v predvideni kraj, ampak se vrne na odhodno letališče in ne nadaljuje poti.

33. Uredba ne vsebuje opredelitve „leta“, je pa Sodišče razložilo pojem, kot „da ga v bistvu sestavlja en zračni prevoz, ki je nekako tudi ‚enota‘ tega prevoza, ki ga izvede letalski prevoznik, ki določi njegov načrt“.[7] Bistven je torej letalski prevoz potnikov in njihove prtljage z letališča A na letališče B.[8]

34. „Odpoved“ leta pa je opredeljena. Pomeni „dejstvo, da let, ki je bil prvotno predviden […], ni bil opravljen“. Ta opredelitev je objektivna. Sklicuje se na dejansko neopravljeni let, in ne na odločitev, da se let ne opravi, in predvsem ne na čas, ko naj bi se taka odločitev sprejela.

7 – Sodba z dne 10. julija 2008 v zadevi Emirates Airlines (C-173/07, ZOdl., str. I-5237, točka 40).

8 – Seveda obstajajo primeri, v katerih (po navadi mala) komercialna letala omogočajo potnikom kratke izlete, morda panoramske polete, ali nudijo prve letalske izkušnje in se iz očitnih razlogov vrnejo na odhodno letališče. Ne le, da ti poleti niso pomembni za dani primer, ampak je tudi dvomljivo, ali spadajo na področje uporabe Uredbe.

35. Menim, da se načrtovani let za prevoz potnikov in njihove prtljage z letališča A na letališče B, ki se začne iz točke A ob predvidenem času, vendar se zadevno letalo nato vrne v A in ne nadaljuje poti, ampak se potnike in njihovo prtljago preprosto odloži, ne more šteti za opravljenega. Noben del „enote prevoza“, ki bi ga moral opraviti letalski prevoznik v skladu z načrtom, ki ga je sam določil, namreč ni bil opravljen. Nič od bistva tega dejanja ni bilo uresničeno. Letalski prevoznik ni prepeljal nobenega potnika ali kosa prtljage kamorkoli. Potniki so v enakem položaju, kot če bi ostali v odhodnem terminalu brez upanja, da bi se lahko vkrcali za predvideni let. Najti je treba druge možnosti prevoza do točke B, saj jih predvideni let ne bo privedel do tja.

36. Menim, da to nedvomno pomeni „neizvedbo“ zadevnega leta.

37. Vendar francoska vlada in vlada Združenega kraljestva nasprotujeta razlagi, po kateri je lahko let odpovedan po vzletu letala.

38. Združeno kraljestvo se sklicuje, prvič, na ugotovitve Sodišča v sodbi Sturgeon[9], v skladu s katerimi „ni mogoče šteti, da je let, ki ima zamudo, ne glede na njeno trajanje oziroma čeprav je zamuda velika, odpovedan, če je odhod opravljen, kot je bil prvotno načrtovan.“ Glede na navedeno meni, da se let ne more šteti za odpovedanega, če je letalo vzletelo v skladu s prvotnim načrtom izvajalca leta.

39. Menim, da tako sklepanje ni mogoče. Citirana navedba zadeva lete z zamudo – pri katerih se zgodi odhod in ki dosežejo cilj pozneje, kot je načrtovano. Ne zadeva pa neuspešnih letov – ko se zadevno letalo vrne na odhodno letališče, tako da je stanje enako, kot če letalo sploh ne bi vzletelo.

40. Francoska vlada se prav tako sklicuje na sodbo Sturgeon, predvsem na ugotovitev Sodišča[10], da „je načeloma mogoče sklepati, da gre za odpoved, če se let, ki je bil prvotno predviden in ima zamudo, nadomesti z drugim letom, to je kadar se let ne opravi, kot je bil prvotno načrtovan“. Francoska vlada iz navedenega *a contrario* sklepa, da ne gre za odpoved leta, če se prvotno predvideni let ne opusti.

9 – Sodba z dne 19. novembra 2009 v združenih zadevah Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, ZOdl., str. I-10923, točka 34).

10 – Zgoraj navedena sodba Sturgeon in drugi, točka 36.

41. Ponovno, menim, da tako sklepanje ni utemeljeno. Kot sem obrazložila, se je zadeva Sturgeon nanašala na let, ki je imel zamudo in ni bil odpovedan, medtem ko v obravnavani zadevi nič ne kaže na tako dejstvo. Poleg tega po eni strani dejstvo, da je mogoče v nekaterih okoliščinah sklepati, da gre za odpoved, ne pomeni, da v drugačnih okoliščinah nikakor ne gre za odpoved. Po drugi strani se zdi, vsaj za nekatere od tožečih strank, da so bile njihove rezervacije dejansko preusmerjene na drug let. Poleg tega je bil let, kot je bil prvotno načrtovan, z izjemo samega odhoda, dejansko opuščen. Načrt leta in prihod na cilj (kar je prav gotovo bistvo vsakega zračnega prevoza ali njegovega dela) sta bila odpovedana in nadomeščena z vrnitvijo na odhodno letališče, tako da noben bistveni del prvotno predvidenega načrta ni bil izveden.

42. Združeno kraljestvo dalje navaja, da od treh okoliščin, glede katerih Uredba določa minimalne pravice, zavrnitev vkrcanja in zamuda odhoda po svoji naravi zadevata okoliščine pred odhodom letala. Zato se mora odpoved prav tako nanašati na okoliščine pred odhodom letala.

43. Menim, da tako sklepanje ni logično. Prav tako bi lahko argumentirali, da zavrnitev vkrcanja in odpoved vključujeta, da se potnik ne more vkrcati za let, za katerega ima rezervacijo, zato se morajo tudi zamude nanašati na tako okoliščino – kar bi bilo nesmiselno, ker v primeru zamude potnik vseeno potuje na letu, za katerega ima rezervacijo.

44. Združeno kraljestvo želi ponazoriti, da samo sprememba prvotnega načrtovanja leta – kot je sprememba načrta leta ali sprememba cilja – ne pomeni odpovedi tega leta, ne v običajnem pomenu besede ne v skladu z opredelitvijo člena 2(l) Uredbe. Dodaja, da če bi se pojem „odpoved“ uporabil za primere, ko let preprosto ni opravljen v skladu z načrtom, ampak se opravi le del poti, bi bilo težko ali nemogoče uporabiti „razrede razdalj“ za odškodnino v skladu s členom 7(1) Uredbe.

45. Svoje stališče o tem sem že predstavila, in sicer da se ta predlog za sprejetje predhodne odločbe nanaša le na okoliščine preproste in dokončne vrnitve na odhodno letališče, ne da bi letalo prispelo v katerikoli drugi kraj, in da naj Sodišče svojo odločitev omeji le na te okoliščine. Zato menim, da so navedbe

Združenega kraljestva glede tega neupoštevne za odločitev v tej zadevi.

46. Še več drugih trditev, podobno formuliranih, navajata tako francoska vlada kot tudi vlada Združenega kraljestva.

47. Prvič, izpostavljata cilj Uredbe, spodbujanje letalskih prevoznikov, naj potnike obvestijo o odpovedih čim prej pred predvidenim odhodom[11], in njihovo odvračanje od odpovedi letov iz zgolj komercialnih razlogov (verjetno v primerih, kadar je let zaradi premalo rezervacij neprofiten)[12]. Ko letalo vzleti, zagotovo ni več možnosti za obveščanje potnikov pred predvidenim odhodom o „odpovedi", prav tako pa ni podanih komercialnih razlogov letalskega prevoznika, da se let ne bi nadaljeval. Tako ni v skladu s ciljem in namenom Uredbe, da bi se kot odpoved opredelilo karkoli, kar se zgodi z letom po opravljenem načrtovanem odhodu.

48. Strinjam se, da cilja preprečevanja odpovedi in čimprejšnjega obveščanja spadata med cilje Uredbe. Prav tako je res, da je predpostavka za odškodnine v zvezi z odpovedjo, iz uvodne izjave 12, opustitev obvestitve potnikov, ki pa ni upoštevna, če je let odpovedan po vzletu letala. Če bi bil to edini cilj v zvezi z odpovedjo, bi lahko bile navedbe vlad morda utemeljene. Vendar ima Uredba druge cilje – predvsem zagotavljanje visoke ravni varstva potnikov.[13] Menim, da je jasno, da odvračanje od odpovedi in spodbujanje vnaprejšnje napovedi odpovedi spadata med ukrepe za dosego prednostnega cilja zagotavljanja varstva potnikov. Odškodnina za odpoved v zadnjem trenutku prav tako pomeni dodaten ukrep, ki ni nič manj primeren za ta namen, če je odpoved podana po tem zadnjem trenutku.

49. Položaj, v katerem so se znašle tožeče stranke iz postopka v glavni stvari, v obravnavani zadevi očitno ne pomeni zavrnitve vkrcanja. V nasprotju z dejanskim stanjem

11 – Glej uvodno izjavo 12 Uredbe v zvezi s členom 5(1)(c) Uredbe, v skladu s katerima mora letalski prevoznik obvestiti potnike o odpovedi in lahko tako odvrne obveznost plačila odškodnine, če so izpolnjene nekatere dodatne predpostavke.

12 – Glej točko 1 obrazložitvenega memoranduma k prvotnemu predlogu Komisije k Uredbi, COM(2001) 784 konč., ki določa: „Zavrnitev vkrcanja in odpoved letov iz komercialnih razlogov povzročata nejevoljo ne le zaradi povzročitve velikih zamud in sprememb na predvidene načrte potovanja, ampak tudi ker predstavljata neuspeh prevoznika, da potnikov v nasprotju s svojo obveznostjo ne prepelje v primernem času."

13 – Glej zlasti uvodni izjavi 1 in 2 Uredbe in sodbo z dne 10. januarja 2006 v zadevi IATA in ELFAA (C-344/04, ZOdl., str. I-403, točka 69).

v zadevi Sturgeon naj letalski prevoznik niti ne bi trdil, da je prišlo do zamude. Če ne gre niti za odpoved, gre za očitno praznino v varstvu potnikov. Prevoznik bi lahko trdil, da v skladu z Uredbo ni bil odgovoren niti za pomoč ali oskrbo (dejansko se zdi, da je bilo tožečim strankam v tej zadevi ponujene zelo malo pomoči in oskrbe). Tako očitna praznina bi bila v popolnem nasprotju s ciljem zagotoviti visoko ravnen varstva potnikov. Pomenila bi, da so potniki, ki se znajdejo v takem položaju, upravičeni do manj ugodnega obravnavanja v primerjavi s tistimi, katerim je bil let odpovedan pred odhodom, in tudi tistimi, katerih let je imel nekajurno zamudo – čeprav iz položaja, v katerem so se znašli, izhajajo bistveno večje nevšečnosti.

50. Ker, kot navaja Komisija, iz Uredbe nič ne napotuje na to, da gre za „odpoved“ lahko le pred vzletom letala, se mi zdi, da take omejitve ni mogoče razumeti iz besedila, če bi se tako poglavitni cilj Uredbe spektakularno izničil.

51. Vendar želim opozoriti, da je odpoved leta po odhodu letala bolj verjetno posledica izrednih razmer v smislu člena 5(3) Uredbe kot pa odpoved v času, ki letalskemu prevozniku omogoča predhodno obvestitev potnikov. Prevoznik mora tako za odpoved leta po odhodu plačati odškodnino le, če bi se lahko vzroku za odpoved izognil s sprejetjem vseh ustreznih ukrepov. Če pa bi se lahko vzroku na ta način izognili, je podana odškodninska odgovornost v skladu s členom 19 Montrealske konvencije, pri čemer se lahko v skladu s členom 12(1) Uredbe odškodnina iz členov 5(1)(c) in 7 te uredbe odšteje od zneskov odškodnine, plačane na podlagi te odgovornosti.

52. Dalje, francoska vlada in vlada Združenega kraljestva opozarjata na nevarnost, da če bi se vrnitev letala na odhodno letališče obravnavala kot odpoved leta, bi lahko bili piloti pod pritiskom, da let nadaljujejo, namesto da bi se vrnili, in se tako izognejo plačilu odškodnine, ki bi jo moral plačati letalski prevoznik v skladu z Uredbo. Tak pritisk bi lahko ogrozil varnost letenja.

53. Ta trditev ni utemeljena. Tudi ob malo verjetni domnevi, da je letalska družba povsem ravnodušna do varnosti svojih potnikov,

menim, da nobena letalska družba ne bi raje tvegala nesreče z morebitnimi velikanskimi vsotami tako glede na lastno materialno škodo kot tudi glede na odškodnine žrtvam kot pa plačila določene, vendar omejene odškodnine v skladu z Uredbo. Še manj verjetno pa je, če je podana nujna vrnitev iz varnostnih razlogov zaradi izrednih razmer v smislu člena 5(3) Uredbe (kar najverjetneje bo podana, razen če prevoznik ni sprejel vseh ustreznih ukrepov) in tako prevoznik ni odgovoren za plačilo odškodnine, določene v členu 7. In ne glede na obveznost pilotov glede upoštevanja mednarodno dogovorjenih varnostnih postopkov in zahtev menim, da je zanje lastna varnost in varnost osebja ter potnikov pomembnejša kot pa gospodarsko blagostanje letalske družbe, ki jih zaposluje.

55. To je res tako. Vendar pa ne razumem, kako bi to lahko bilo pomembno za vprašanje, ali je podana pravica do odškodnine v skladu z Uredbo.

56. Zato menim, da pojem „odpoved“, kot je opredeljen v členu 2(1) Uredbe, obsega primere, ko letalo vzleti, vendar se vrne na odhodno letališče in ne nadaljuje poti.

Drugo vprašanje

57. Drugo vprašanje nacionalnega sodišča temelji na domnevi, da gre za odpoved. Sprašuje glede uporabe pojma „dodatna odškodnina“ iz člena 12(1) Uredbe, ki 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.“

54. Končno, obe vladi opozarjata, da lahko potniki tudi v primeru, ko nimajo nobene pravice do odškodnine iz člena 7 Uredbe, v okoliščinah, kakršne so v obravnavani zadevi, uveljavljajo odškodninske zahtevke v skladu s členom 19 Montrealske konvencije.

58. Na podlagi tega predložitveno sodišče sprašuje, prvič, ali lahko nacionalno sodišče, v skladu z nacionalnimi pravili in nacionalno

sodno prakso glede neizpolnitve pogodb, prizna odškodnino za škodo (vključno z nepremoženjsko škodo), ki nastane zaradi neizpolnitve pogodbe o letalskem prevozu. Ali pa je „dodatna odškodnina“ omejena le na nastale stroške potnikov, ki so bili pravilno izkazani, a jih letalski prevoznik glede na zahteve iz členov 8 in 9 Uredbe ni zadosti povrnil, čeprav se potniki niso izrecno sklicevali na ti določbi? Predložitveno sodišče prav tako sprašuje, ali sta prej omenjeni razlagi „dodatne odškodnine“ združljivi.

59. Odgovor na prvi del tega vprašanja je preprost. Člen 12(1) ne postavlja omejitev glede vrste škode, ki jo potnik lahko zahteva. Na to vprašanje mora odgovoriti nacionalno pravo, ki mora upoštevati Montrealsko konvencijo. V zvezi s tem je treba opozoriti, da je Sodišče v sodbi Walz[14] odločilo, da pojem „damage“ (škoda) v smislu Konvencije vključuje tako premoženjsko kot nepremoženjsko škodo.

14 – Sodba z dne 6. maja 2010 (C-63/09, ZOdl., str. I-4239, točka 29).

60. Tak odgovor je mogoč tudi za drugi del vprašanja. Dejstvo, da je pravica do odškodnine zagotovljena v skladu s členoma 5(1)(c) in 7 Uredbe, ne preprečuje potniku zahteve za dodatno odškodnino za stroške, ki so mu nastali, ker letalska družba ni izpolnila svojih obveznosti iz člena 8 ali 9. Čeprav ta odškodnina ni izrecno predvidena, je jasno, da bi bila obveznost glede nudenja pomoči in oskrbe brez učinka, če je ne bi bilo mogoče izvršiti.

61. Vendar pa nacionalno sodišče tudi sprašuje, ali se lahko nadomestilo za stroške, ki so nastali, ker letalska družba ni izpolnila svojih obveznosti iz člena 8 ali 9, zahteva tudi, „če se niso izrecno sklicevali na ti določbi“. Ni jasno, kaj natančno je s tem mišljeno. Tožeče stranke so v svojih stališčih, predloženih Sodišču, navedle dele tožbe, vložene pri nacionalnem sodišču, iz katerih izhaja, da so posebej uveljavljale neizpolnitev obveznosti pomoči, ki je predvidena v Uredbi, in so se pri tem sklicevale izključno na člen 9 Uredbe. Vendar ne glede na težave, ki naj bi obstajale v skladu z zahtevami nacionalnega postopkovnega prava, v Uredbi zagotovo ni ničesar, kar bi izključevalo odškodnino zaradi neizpolnitve obveznosti oskrbe in pomoči iz členov 8 in 9 le zaradi tega, ker se tožeča stranka nanju ne

bi izrecno sklicevala. Nacionalni predpis, ki bi vodil do takega stanja, bi bil namreč nedovoljen, saj bi tožečim strankam odrekel pravice, ki jih zagotavlja Uredba.

62. Po drugi strani pa je mogoče, da nacionalno sodišče sprašuje, ali bi tožeča stranka morala od letalske družbe v zadevnem času na podlagi členov 8 in 9 Uredbe zahtevati oskrbo in pomoč, da bi bil tak zahtevek dopusten. V tem primeru je odgovor na vprašanje nikalen. Čeprav člen 14 Uredbe zahteva od letalskih družb obveščanje potnikov o njihovih pravicah na podlagi Uredbe, obveznost nudenja oskrbe in pomoči nikakor ni pogojena z ustrezno zahtevo potnika. Besedilo členov 8 in 9 je jasno: „se potnikom ponudi […]“.

63. Še ena težava obstaja pri razlagi pojma „dodatna odškodnina“ iz člena 12(l) Uredbe glede vključitve stroškov, ki so nastali, ker letalska družba ni izpolnila svojih obveznosti iz člena 8 ali 9. V skladu s členom 12(1), drugi stavek, se lahko odškodnina, „odobrena na podlagi te uredbe“, odšteje od „dodatne odškodnine“. Če se odobrena odškodnina v skladu z Uredbo razlaga ozko, v smislu, da obsega le odškodnino, določeno v členu 7, bi to lahko pomenilo, da bi se lahko odštela od tiste odškodnine, ki je posledica opustitve nudenja oskrbe in pomoči in ki ni kot taka „odobrena na podlagi te uredbe“.

64. Taka razlaga bi bila nesmiselna. Obveznost plačila odškodnine v skladu s členom 7 in obveznost nudenja oskrbe in pomoči sta konkurirajoči in kumulativni obveznosti. Letalski prevoznik se ne more izogniti eni od obveznosti s tem, da jo vračuna v drugo. Tudi če bi bila ta razlaga pravilna, člen 12(1) določa le, da se *lahko* odškodnina, ki je odobrena na podlagi te uredbe, odšteje od dodatne odškodnine. Obveznost za odštetje ni podana in mora vedno pristojno sodišče pri presoji odločiti, ali je odštetje glede na okoliščine posameznega primera pravično. V obravnavanem primeru očitno ne bi bilo.

Predlog

65. Glede na vse navedeno Sodišču predlagam, naj na vprašanja, ki jih je predložilo Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra, odgovori:

Pojem „odpoved“, opredeljen v členu 2(l) 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, vključuje primere, ko letalo vzleti ter se nato vrne na odhodno letališče in ne nadaljuje poti.

Pojem „dodatna odškodnina“ iz člena 12(l) Uredbe št. 261/2004 vključuje odškodnino, ki se v skladu z nacionalnimi pravili in nacionalno sodno prakso glede neizpolnitve pogodb prizna za škodo (vključno z nepremoženjsko škodo), ki nastane zaradi neizpolnitve pogodbe o letalskem prevozu.

Če letalski prevoznik ni izpolnil obveznosti iz členov 8 in 9 Uredbe št. 261/2004, lahko prizadeti potniki zahtevajo povračilo vseh stroškov, ki so jim nastali zaradi te opustitve, ne glede na to, ali so zahtevali izpolnitev obveznosti v zadevnem času. Odškodnina, ki je zagotovljena v skladu s členom 7 te uredbe, se ne sme odšteti od tega povračila.