Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (četrti senat)

z dne 11. junija 2020*

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Uredba (ES) št. 261/2004 – Člen 5(3) – Člen 7(1) – Odškodnina potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov – Oprostitev – Pojem ‚izredne razmere' – ‚Moteči potniki' (*Unruly passengers*) – Možnost sklicevanja na nastanek izrednih razmer za let, na katerega te niso vplivale – Pojem ‚ustrezni ukrepi'"

V zadevi C-74/19,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (okrožno sodišče v Lizboni, Portugalska) z odločbo z dne 21. januarja 2019, ki je prispela na Sodišče 31. januarja 2019, v postopku

LE

proti

Transportes Aéreos Portugueses SA,

SODIŠČE (četrti senat),

v sestavi M. Vilaras, predsednik senata, S. Rodin, D. Šváby (poročevalec), sodnika, K. Jürimäe, sodnica, in N. Piçarra, sodnik,

generalni pravobranilec: P. Pikamäe,

sodna tajnica: M. Ferreira, glavna administratorka,

na podlagi pisnega postopka in obravnave z dne 5. decembra 2019,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za Transportes Aéreos Portugueses SA M. Riso, advogada,

– za portugalsko vlado L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa in L. Guerreiro, agenti,

– za nemško vlado J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl in A. Berg, agenti,

– za francosko vlado A.-L. Desjonquères in A. Ferrand, agenta,

– za avstrijsko vlado najprej G. Hesse, agent, nato J. Schmoll, agentka,

– za poljsko vlado B. Majczyna, agent,

* Jezik postopka: portugalščina.

– za Evropsko komisijo B. Rechena in N. Yerrell, agenta,

– za Agencijo Evropske unije za varnost v letalstvu (EASA) S. Rostren in R. Sousa Uva, agentki,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 27. februarja 2020

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, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med LE in družbo Transportes Aéreos Portugueses SA (v nadaljevanju: TAP), letalskim prevoznikom, ker je zadnjenavedena družba temu potniku zavrnila plačilo odškodnine za let, ki je imel veliko zamudo.

Pravni okvir

Mednarodno pravo

Tokijska konvencija

3 Konvencija o kaznivih dejanjih in nekaterih drugih dejanjih, storjenih na letalih (*Recueil des traités des Nations unies*, zvezek. 704, str. 219; v nadaljevanju: Tokijska konvencija) je bila podpisana v Tokiu 14. septembra 1963 in je začela veljati 4. decembra 1969.

4 Vse države članice so pogodbenice Tokijske konvencije, ne pa tudi Evropska unija.

5 Člen 1(1) te konvencije določa:

„Ta konvencija se uporablja:

(a) za kršitve kazenskega zakona;

(b) za dejanja, ki ne glede na to, ali gre za kazniva dejanja, lahko ogrozijo ali ogrožajo varnost zrakoplova ali oseb ali blaga na krovu ali ki ogrožajo red in disciplino na krovu.“

6 Člen 6(1) navedene konvencije določa:

„Kadar vodja zrakoplova utemeljeno domneva, da je oseba na krovu storila ali bo storila kaznivo dejanje ali dejanje iz člena 1(1), lahko v zvezi s to osebo sprejme potrebne razumne ukrepe, vključno s prisilnimi ukrepi:

(a) s katerimi se zagotovi varnost zrakoplova oziroma oseb ali blaga na krovu;

(b) s katerimi se ohranita red in disciplina na krovu;

(c) ki mu omogočajo predajo zadevne osebe pristojnim organom ali njeno izkrcanje v skladu z določbami tega poglavja.“

7 Potem ko je 1. januarja 2020 začel veljati Protokol o spremembi Konvencije o kaznivih dejanjih in nekaterih drugih dejanjih, storjenih na letalih, sestavljen v Montrealu 4. aprila 2014, je bil člen 6 Tokijske konvencije spremenjen. Vendar se ta sprememba vsaj *ratione temporis* ne uporablja za dejansko stanje v postopku v glavni stvari.

Sporazum o EGP

8 V poglavju „Prevoz“ člen 47(2) Sporazuma o Evropskem gospodarskem prostoru z dne 2. maja 1992 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 11, zvezek 52, str. 3), kakor je bil spremenjen s Sporazumom o udeležbi Republike Bolgarije in Romunije v Evropskem gospodarskem prostoru (UL 2007, L 221, str. 15) (v nadaljevanju: Sporazum o EGP), določa, da so posebne določbe o vseh vrstah prevoza v Prilogi XIII k Sporazumu o EGP.

9 Člen 126(1) tega sporazuma določa:

„Sporazum velja za ozemlja, na katerih se uporabljata Pogodba o ustanovitvi Evropske gospodarske skupnosti […], in pod pogoji iz [tega Sporazuma] ter na ozemljih […] Islandije, Kneževine Lihtenštajn [in] Kraljevine Norveške […].“

10 Pod naslovom „Sklicevanja na ozemlja“ je v točki 8 Protokola 1 k navedenemu sporazumu določeno:

„Kadar koli navedeni akti vsebujejo sklicevanja na ozemlje ‚Skupnosti‘ ali ‚skupnega trga‘, se ta za namene Sporazuma razumejo kot sklicevanja na ozemlja pogodbenic, kakor je opredeljeno v členu 126 Sporazuma.“

11 Pod naslovom „Uvod“ je v Prilogi XIII k Sporazumu o EGP, naslovljeni „Promet – Seznam iz člena 47“, določeno:

„Če akti iz te priloge vsebujejo pojme ali se sklicujejo na postopke, ki so specifični za pravni red Skupnosti, kot so:

– preambule,

– naslovniki aktov Skupnosti,

– sklicevanja na ozemlja ali jezike ES,

– sklicevanja na medsebojne pravice in obveznosti držav članic ES, njihovih oseb javnega prava, podjetij ali posameznikov, in

– sklicevanja na postopke obveščanja in notifikacije,

se uporablja Protokol 1 o horizontalnih prilagoditvah, če v tej prilogi ni določeno drugače.“

Pravo Unije

Uredba št. 261/2004

12 V uvodnih izjavah 1 in od 13 do 15 Uredbe št. 261/2004 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.

[…]

(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 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 [varnostjo], 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.“

13 Člen 3(1) Uredbe št. 261/2004 določa:

„Ta uredba se uporablja za:

(a) potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice, za katero se Pogodba uporablja;

(b) potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju tretje države in so namenjeni na letališče na ozemlju države članice, za katero se Pogodba uporablja, razen če ti potniki prejmejo storitve ali odškodnino in pomoč v tej tretji državi, če je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta iz Skupnosti.“

14 Člen 5 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,

[…]

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.

[…]“

15 Člen 7 navedene uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, v odstavku 1 določa:

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

[…]

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

[…]“

16 Člen 8 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Pravica do povračila stroškov ali spremembe poti“, v odstavku 1 določa:

„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.“

Uredba (ES) št. 216/2008

17 V točki 7.d Priloge IV, naslovljeni „Bistvene zahteve za letalske operacije iz člena 8“, k Uredbi (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 20. februarja 2008 o skupnih predpisih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Evropske agencije za varnost v letalstvu in razveljavitvi Direktive Sveta 91/670/EGS, Uredbe (ES) št. 1592/2002 in Direktive 2004/36/ES (UL 2008, L 79, str. 1), je določeno:

„V izrednih razmerah, ki ogrožajo polet ali varnost zrakoplova in/ali oseb na njem, mora vodja zrakoplova sprejeti vse ukrepe, za katere meni, da so potrebni zaradi varnosti. […]“

18 Uredba št. 216/2008 je bila z učinkom od 11. septembra 2018 razveljavljena z Uredbo (EU) 2018/1139 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 4. julija 2018 o skupnih pravilih na področju civilnega letalstva in ustanovitvi Agencije Evropske unije za varnost v letalstvu ter spremembi uredb (ES) št. 2111/2005, (ES) št. 1008/2008, (EU) št. 996/2010, (EU) št. 376/2014 ter direktiv 2014/30/EU in 2014/53/EU

Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi uredb (ES) št. 552/2004 in št. 216/2008 ter Uredbe Sveta (EGS) št. 3922/91 (UL 2018, L 212, str. 1). Vendar se Uredba 2018/1139 *ratione temporis* ne uporablja za spor o glavni stvari.

Uredba št. 965/2012

19 V točki „CAT.GEN.MPA.105 Odgovornosti vodje zrakoplova“, podtočka (a), Priloge IV, naslovljene „Operacije komercialnega zračnega prevoza“, k Uredbi Komisije (EU) št. 965/2012 z dne 5. oktobra 2012 o tehničnih zahtevah in upravnih postopkih za letalske operacije v skladu z Uredbo (ES) št. 216/2008 Evropskega parlamenta in Sveta (UL 2012, L 296, str. 1), kakor je bila spremenjena z Uredbo Komisije (EU) št. 800/2013 z dne 14. avgusta 2013 (UL 2013, L 227, str. 1) (v nadaljevanju: Uredba št. 965/2012), je določeno:

„Vodja zrakoplova […] poleg izpolnjevanja zahtev iz CAT.GEN.MPA.100:

[…]

4. ima pristojnost za izkrcanje vsake osebe ali dela tovora, ki lahko ogroža varnost zrakoplova ali oseb na njem;

5. ne dovoli prevoza na zrakoplovu osebi, za katero se zdi, da je pod tolikšnim vplivom alkohola ali mamil, da bi lahko ogrozila varnost zrakoplova ali oseb na njem;

[…]“

20 V točki „CAT.GEN.MPA.110 Pristojnosti vodje zrakoplova“ te priloge je določeno:

„Operator sprejme vse razumne ukrepe za zagotovitev, da vse osebe, ki se prevažajo na zrakoplovu, spoštujejo vse zakonite ukaze vodje zrakoplova, namenjene zagotavljanju varnosti zrakoplova ter oseb in imetja na njem.“

Uredba (EU) št. 376/2014

21 Člen 2, točka 7, Uredbe (EU) št. 376/2014 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 3. aprila 2014 o poročanju, analizi in spremljanju dogodkov v civilnem letalstvu, spremembi Uredbe (EU) št. 996/2010 Evropskega parlamenta in Sveta ter razveljavitvi Direktive 2003/42/ES Evropskega parlamenta in Sveta in uredb Komisije (ES) št. 1321/2007 in (ES) št. 1330/2007 (UL 2014, L 122, str. 18) določa:

„V tej uredbi se uporabljajo naslednje opredelitve:

[…]

7. ‚dogodek‘ pomeni kateri koli dogodek v zvezi z varnostjo, ki ogroža ali ki bi lahko, če se ne odpravi ali če ni obravnavan, ogrozil zrakoplov, osebe v njem ali katero koli drugo osebo in ki zlasti vključuje nesrečo ali resni incident“.

22 Člen 4(1)(a) Uredbe št. 376/2014 določa:

„O dogodkih, ki lahko predstavljajo veliko tveganje za varnost v letalstvu in ki spadajo v naslednje kategorije, poročajo osebe iz odstavka 6 v skladu s sistemom obveznega poročanja o dogodkih iz tega člena:

(a) dogodki v zvezi z delovanjem zrakoplova, na primer:
(i) dogodki v zvezi s trčenjem;
(ii) dogodki v zvezi z vzletanjem in pristajanjem;
(iii) dogodki v zvezi z gorivom;
(iv) dogodki med letom;
(v) dogodki v zvezi s komunikacijo;
(vi) dogodki v zvezi s poškodbami, z izrednimi in drugimi kritičnimi razmerami;
(vii) dogodki v zvezi z onesposobitvijo posadke in drugi dogodki v zvezi s posadko;
(viii) dogodki v zvezi z meteorološkimi razmerami ali varnostjo“.

Izvedbena uredba (EU) 2015/1018

23 Člen 1 Izvedbene uredbe Komisije (EU) 2015/1018 z dne 29. junija 2015 o določitvi seznama za razvrščanje dogodkov v civilnem letalstvu, o katerih je treba poročati v skladu z Uredbo št. 376/2014 (UL 2015, L 163, str. 1) določa:

„Podrobna razvrstitev dogodkov, ki jo je treba v okviru sistemov obveznega poročanja upoštevati pri poročanju o dogodkih v skladu s členom 4(1) Uredbe [št. 376/2014], je podana v prilogah I do V k tej uredbi.“

24 V točki 6(2) Priloge I k Izvedbeni uredbi 2015/1018 so kot dogodki v skladu s členom 4(1) Uredbe št. 376/2014 v povezavi z varnostjo navedene „[t]ežave pri nadzorovanju vinjenih, nasilnih ali nedisciplineranih potnikov“.

Spor o glavni stvari in vprašanja za predhodno odločanje

25 Oseba LE je pri družbi TAP rezervirala let iz Fortaleze (Brazilija) v Oslo (Norveška) z vmesnim letom za zvezo iz Lizbone (Portugalska).

26 Ta let je bil izveden 21. avgusta in 22. avgusta 2017 s skoraj 24-urno zamudo pri prihodu v Oslo. Do te zamude je prišlo, ker se oseba LE zaradi zamude pri prihodu prvega leta med Fortalezo in Lizbono ni mogla vkrcati na drugi let povezanega leta med Lizbono in Oslom. Zadnjenavedena zamuda je nastala, ker je bilo treba zrakoplov, s katerim je bil izveden ta let, ob njegovem prejšnjem letu med Lizbono in Fortalezo preusmeriti v Las Palmas de Gran Canaria (Španija), da bi se izkrcal moteči potnik, ki je ugriznil potnika ter napadel druge potnike in člane kabinskega osebja. Oseba LE je bila torej v Oslo prepeljana z naslednjim letom, ki ga je opravila družba TAP, in sicer naslednji dan.

27 Oseba LE je zaradi te več kot triurne zamude od družbe TAP zahtevala plačilo odškodnine v višini 600 EUR, določeno v členu 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 v povezavi s členom 7(1)(a) te uredbe, kakor ju razlaga Sodišče.

28 Ker je družba TAP zavrnila plačilo te odškodnine z obrazložitvijo, da je sporna velika zamuda nastala zaradi izrednih razmer in da naj s pošiljanjem drugega letala ne bi bilo mogoče odpraviti te zamude, je oseba LE vložila tožbo pri Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (okrožno sodišče v Lizboni, Portugalska).

29 Predložitveno sodišče dvomi o pravni opredelitvi okoliščine, zaradi katere je nastala navedena zamuda, in se sprašuje, ali se dejanski letalski prevoznik lahko sklicuje na takšno okoliščino, če je ta vplivala na zrakoplov, s katerim je bil opravljen zadevni let, vendar na letu pred tem letom, in o primernosti ukrepov, ki jih je sprejel ta prevoznik.

30 V teh okoliščinah je Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (okrožno sodišče v Lizboni) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali je dejstvo, da potnik med letom ugrizne druge potnike in napade kabinsko osebje, ki ga poskuša pomiriti, tako da je po mnenju vodje zrakoplova upravičeno, da se letalo preusmeri na najbližje letališče, zato da se navedeni potnik izkrca in se raztovori njegova prtljaga, zaradi česar ima to letalo zamudo pri prihodu v končni namembni kraj, zajeto s pojmom ‚izredne razmere' v smislu uvodne izjave 14 Uredbe št. 261/2004?

2. Ali je letalska družba lahko oproščena odgovornosti za zamudo pri odhodu letala na povratnem letu, na katerega se vkrca potnik, ki zahteva odškodnino (v obravnavani zadevi tožeča stranka), zaradi ‚izrednih razmer', ki so nastale na odhodnem letu, izvedenem neposredno pred tem z istim letalom?

3. Ali je letalska družba (v obravnavani zadevi tožena stranka) z analizo in odločitvijo, da se z napotitvijo drugega letala ne bo izognila že izkazani zamudi, in s premestitvijo potnika (v obravnavani zadevi tožeče stranke) po njegovem vmesnem postanku na let, izveden naslednjega dne, ker letalska družba na končni namembni kraj potnika leti le enkrat na dan, sprejela vse ustrezne ukrepe v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, čeprav tudi tako zamude ni bilo mogoče preprečiti?"

Vprašanja za predhodno odločanje

Uvodna ugotovitev

31 Uredba št. 261/2004 se v skladu z njenim členom 3(1)(b) med drugim uporablja za potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju tretje države in so namenjeni na letališče na ozemlju države članice, za katero se Pogodba DEU uporablja, razen če ti potniki prejmejo storitve ali odškodnino in pomoč v tej tretji državi, če je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta iz Skupnosti.

32 Prav tako se na podlagi člena 47(2) Sporazuma o EGP v povezavi s členom 126(1) tega sporazuma, točko 8 Protokola 1 k temu sporazumu in Prilogo XIII k navedenemu sporazumu, Uredba št. 261/2004 pod pogoji, določenimi v tej uredbi, uporablja za lete, ki odhajajo z letališča na ozemlju Norveške oziroma ki so namenjeni na letališče na tem ozemlju.

33 Zato in ker med postopkom pred Sodiščem ni bilo nikjer navedeno, da je zadevni potnik v Braziliji prejel storitve ali odškodnine in pomoči, kar pa mora preveriti predložitveno sodišče, let z vmesnim letom za zvezo, ki ga opravi letalski prevoznik iz Skupnosti, v obravnavanem primeru družba TAP, z odhodom iz Fortaleze in končnim namembnim krajem Oslo spada na področje uporabe Uredbe št. 261/2004.

Prvo vprašanje

34 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe razlagati tako, da je moteče vedenje potnika, zaradi katerega vodja zrakoplova preusmeri zadevni let na letališče, ki ni letališče prihoda, da bi se ta potnik izkrcal in njegova prtljaga raztovorila, zajeto s pojmom „izredne razmere" v smislu te določbe.

35 Opozoriti je treba, da je zakonodajalec Unije v primeru odpovedi leta ali velike zamude, ki traja tri ure ali več, nameraval urediti obveznosti letalskih prevoznikov iz člena 5(1) Uredbe št. 261/2004 (sodba z dne 4. aprila 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, točka 18).

36 Letalski prevoznik je tako v skladu z uvodnima izjavama 14 in 15 ter členom 5(3) te uredbe, kot jih razlaga Sodišče, oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004, če lahko dokaže, da so za odpoved ali zamudo leta pri prihodu, ki traja tri ure ali več, krive „izredne razmere“, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi, in da je – če je prišlo do takih razmer – sprejel položaju ustrezne ukrepe s tem, da je uporabil celotno osebje ter vsa materialna in finančna sredstva, ki jih je imel na voljo, da bi preprečil, da bi bil zadevni let zaradi teh razmer odpovedan ali imel veliko zamudo, ne da bi bilo od njega mogoče zahtevati, da privoli v nevzdržne žrtve glede na zmogljivosti svojega podjetja v upoštevnem trenutku (sodba z dne 4. aprila 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, točka 19).

37 Za „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 je v skladu z ustaljeno sodno prakso mogoče opredeliti dogodke, ki po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere ta dejansko ni mogel vplivati, pri čemer sta ta pogoja kumulativna (sodbi z dne 4. aprila 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, točka 20, in z dne 12. marca 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, točka 38).

38 V skladu z uvodno izjavo 14 navedene uredbe lahko takšne razmere nastanejo zlasti v primeru tveganj, povezanih z varnostjo (sodba z dne 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, točka 21).

39 Ni pa sporno, da moteče vedenje potnika – zaradi katerega vodja zrakoplova, ki mora v skladu s členom 6 Tokijske konvencije in točko 7.d Priloge IV k Uredbi št. 216/2008 sprejeti vse ukrepe, potrebne zaradi varnosti, preusmeri zadevni let na letališče, ki ni letališče prihoda, da bi se ta potnik izkrcal in njegova prtljaga raztovorila – dejansko ogroža varnost tega leta.

40 V zvezi s tem je treba navesti, da je zakonodajalec Unije, kot to izhaja iz člena 4(1)(a) Uredbe št. 376/2014 v povezavi s členom 2, točka 7, te uredbe, člena 1 Izvedbene uredbe 2015/1018 in točke 6(2) Priloge I k tej uredbi, določil, da težave pri nadzorovanju vinjenih, nasilnih ali nedisciplinirani potnikov lahko pomenijo veliko tveganje za varnost v letalstvu in da je treba o njih poročati v okviru sistema obveznega poročanja o dogodkih iz člena 4(1) Uredbe št. 376/2014.

41 Poleg tega na eni strani moteče vedenje, ki je tako resno, da je vodja zrakoplova zaradi njega izvedel preusmeritev zadevnega leta, ni neločljivo povezano z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega dejanskega letalskega prevoznika.

42 Čeprav je namreč letalski prevoz potnikov glavna naloga navedenega prevoznika in je ta zaradi te naloge seveda izpostavljen temu, da mora upravljati vedenja potnikov, ki jih prevaža, vedenje, kot je to v postopku v glavni stvari, ni vedenje, ki bi ga bilo mogoče pričakovati od potnika, ki mora ne samo upoštevati vse ukaze vodje zrakoplova za zagotovitev varnosti na krovu v skladu s točko „CAT.GEN.MPA.110 Pristojnosti vodje zrakoplova“ Priloge IV k Uredbi št. 965/2012, temveč tudi zagotoviti, da ne ogrozi pravilne izvedbe prevozne pogodbe, ki ga zavezuje v razmerju do zadevnega dejanskega letalskega prevoznika.

43 Na drugi strani zadevni dejanski letalski prevoznik nad takim vedenjem načeloma nima nadzora, prvič, ker gre za ravnanje potnika, čigar vedenja in odziva na zahteve posadke načeloma ni mogoče predvideti, in drugič, ker imajo vodja zrakoplova in posadka na zrakoplovu na voljo le omejena sredstva za obvladovanje takega potnika.

44 V zvezi s tem je treba poudariti, da je bila odločitev, ki jo je v odziv na to vedenje sprejel vodja zrakoplova, da se izvede preusmeritev zrakoplova za izkrcanje navedenega potnika in raztovor njegove prtljage v skladu s točko „CAT.GEN.MPA.105 Odgovornosti vodje zrakoplova“, točka (a), Priloge IV k Uredbi št. 965/2012, sprejeta v okviru odgovornosti, ki mu je naložena v skladu s členom 8 in točko 7.d Priloge IV k Uredbi št. 216/2008, da sprejme vse ukrepe, za katere meni, da so potrebni zaradi varnosti.

45 Vendar mora biti drugače, če se izkaže, kar mora preveriti predložitveno sodišče, da je zadevni dejanski letalski prevoznik prispeval k nastanku motečega vedenja zadevnega potnika ali če bi lahko ta prevoznik tako vedenje predvidel in sprejel ustrezne ukrepe takrat, ko bi to lahko storil brez znatnih posledic za potek zadevnega leta, in sicer s tem, da bi upošteval predznake takega vedenja.

46 V zvezi z zadnjenavedenim je lahko tako zlasti, kot so navedli generalni pravobranilec v točki 51 sklepnih predlogov, francoska in avstrijska vlada ter Evropska komisija, če je dejanski letalski prevoznik vkrcal potnika, ki je imel težave pri vedenju že pred ali celo med vkrcanjem, in to medtem ko je v skladu s točko „NCC.GEN.106 Odgovornosti in pristojnosti vodje zrakoplova“, točka (b), Priloge VI k Uredbi št. 965/2012 vodja zrakoplova pristojen, da zavrne prevoz ali izkrca vsako osebo, prtljago ali tovor, ki lahko ogroža varnost zrakoplova in vseh, ki so na njem.

47 V takem primeru bi zadevni letalski prevoznik nad motečim vedenjem potnika, čeprav ni neločljivo povezano z običajnim opravljanjem dejavnosti navedenega prevoznika, imel nadzor, s čimer je izključeno, da bi bilo mogoče takšno vedenje opredeliti kot „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004.

48 Glede na zgoraj navedeno je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe razlagati tako, da je moteče vedenje potnika, zaradi katerega vodja zrakoplova preusmeri zadevni let na letališče, ki ni letališče prihoda, da bi se ta potnik izkrcal in njegova prtljaga raztovorila, zajeto s pojmom „izredne razmere“ v smislu te določbe, razen če je dejanski letalski prevoznik prispeval k nastanku tega vedenja ali opustil sprejetje ustreznih ukrepov glede na predznake takega vedenja, kar mora preveriti predložitveno sodišče.

Drugo vprašanje

49 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe razlagati tako, da se lahko dejanski letalski prevoznik za to, da bi bil oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom v primeru velike zamude ali odpovedi leta, sklicuje na „izredne razmere“, ki niso vplivale na navedeni odpovedani let oziroma let z zamudo, temveč na prejšnji let, ki ga je izvedel ta letalski prevoznik z istim zrakoplovom.

50 Kot je bilo opozorjeno v točki 36 te sodbe, je lahko letalski prevoznik obveznosti plačila odškodnine potnikom na podlagi člena 5(1) in člena 7 Uredbe št. 261/2004 oproščen, če lahko dokaže zlasti, da je do odpovedi oziroma velike zamude zadevnega leta prišlo zaradi „izrednih razmer“.

51 V zvezi s tem je treba na eni strani navesti, da niti v uvodnih izjavah 14 in 15 Uredbe št. 261/2004 niti v členu 5(3) te uredbe možnost, ki je priznana dejanskim letalskim prevoznikom, da se sklicujejo na „izredne razmere“, ni omejena zgolj na primer, v katerem so te razmere vplivale na let z zamudo ali odpovedan let, pri čemer bi bil izključen primer, v katerem bi navedene razmere vplivale na prejšnji let, ki je bil izveden z istim zrakoplovom.

52 Na drugi strani je treba pri uravnoteženju interesov letalskih potnikov in interesov letalskih prevoznikov, zaradi katerega je bila sprejeta Uredba št. 261/2004 (sodbi z dne 19. november 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 67, in z dne 23. oktobra 2012, Nelson in drugi, C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točka 39), upoštevati način, na katerega letalski

prevozniki uporabljajo zrakoplove, zlasti to, kar so navedli zainteresirani subjekti, ki sodelujejo v tem postopku, da se lahko vsaj pri nekaterih vrstah letov z istim zrakoplovom izvede več zaporednih letov istega dne, kar pomeni, da se vsakršne izredne razmere, ki vplivajo na zrakoplov na prejšnjem letu, prenesejo na let ali lete po tem letu.

53 Zato mora dejanski letalski prevoznik imeti možnost, da se za to, da bi bil oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom v primeru velike zamude ali odpovedi leta, sklicuje na „izredne razmere“, ki so vplivale na prejšnji let, ki ga je izvedel ta letalski prevoznik z istim zrakoplovom.

54 Vendar in ob upoštevanju ne le cilja zagotavljanja visoke ravni varstva potnikov iz uvodne izjave 1 Uredbe št. 261/2004, ampak tudi besedila člena 5(3) te uredbe, mora za sklicevanje na take izredne razmere obstajati neposredna vzročna zveza med nastankom teh razmer, ki so vplivale na prejšnji let, in zamudo ali odpovedjo poznejšega leta, kar mora preučiti predložitveno sodišče ob upoštevanju dejanskih elementov, ki jih ima na voljo, in zlasti ob upoštevanju načina uporabe zadevnega zrakoplova.

55 Glede na zgoraj navedeno je treba na drugo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe razlagati tako, da se lahko dejanski letalski prevoznik za to, da bi bil oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom v primeru velike zamude ali odpovedi leta, sklicuje na „izredne razmere“, ki so vplivale na prejšnji let, ki ga je izvedel ta letalski prevoznik z istim zrakoplovom, če obstaja neposredna vzročna zveza med nastankom teh razmer in zamudo ali odpovedjo poznejšega leta, kar mora predložitveno sodišče preučiti zlasti ob upoštevanju načina, na katerega zadevni dejanski letalski prevoznik uporablja zadevni zrakoplov.

Tretje vprašanje

56 Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 5(3) Uredbe št.° 261/2004 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe razlagati tako, da to, da letalski prevoznik potniku zato, ker so na zrakoplov, s katerim se je ta prevažal, vplivale izredne razmere, zagotovi spremembo poti z letom, ki ga izvaja ta letalski prevoznik in ki povzroči, da ta potnik prispe dan po prvotno predvidenem dnevu, pomeni „ustrezen ukrep“, zaradi katerega je ta prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine iz člena 5(1)(c) in člena 7(1) te uredbe.

57 Kot je bilo opozorjeno v točki 36 te sodbe, je dejanski letalski prevoznik v primeru nastanka izrednih razmer oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom iz člena 5(1)(c) in člena 7(1) Uredbe št. 261/2004, le če lahko dokaže, da je sprejel položaju ustrezne ukrepe s tem, da je uporabil celotno osebje ter vsa materialna in finančna sredstva, ki jih je imel na voljo, da bi preprečil, da bi bil zadevni let zaradi teh razmer odpovedan ali imel veliko zamudo, pri čemer pa od njega ni mogoče zahtevati, da privoli v nevzdržne žrtve glede na zmogljivosti svojega podjetja v upoštevnem trenutku.

58 V skladu s ciljem zagotavljanja visoke ravni varstva potnikov iz uvodne izjave 1 Uredbe št. 261/2004 in zahtevo iz uvodnih izjav 12 in 13 ter člena 8(1) te uredbe, da se potnikom, ki so utrpeli odpoved ali veliko zamudo leta, zagotovi sprememba poti, ki je ustrezna, zadovoljiva in izvedena takoj, ko je mogoče, iz tega izhaja, da se letalski prevoznik, ki se želi obveznosti plačila odškodnine potnikom iz členu 5(1)(c) in člena 7 navedene uredbe oprostiti s sprejetjem ustreznih ukrepov, na katere je bilo opozorjeno v prejšnji točki, načeloma ne sme omejiti na to, da zadevnim potnikom ponudi spremembo poti do njihovega končnega namembnega kraja z naslednjim letom, ki ga izvaja ta letalski prevoznik in ki na cilj prispe dan po prvotno predvidenem dnevu prihoda.

59 V okviru skrbnosti, ki se zahteva od tega letalskega prevoznika, da se mu dovoli oprostitev obveznosti plačila odškodnine, mora navedeni prevoznik namreč uporabiti vsa sredstva, ki jih ima na voljo, za zagotovitev spremembe poti, ki je ustrezna, zadovoljiva in izvedena takoj, ko je mogoče, med katere spada iskanje drugih neposrednih ali posrednih letov, ki jih morda izvajajo drugi letalski prevozniki iz iste letalske zveze ali tudi ne in ki prispejo prej kot naslednji let zadevnega letalskega prevoznika.

60 Šele če ni nobenega razpoložljivega sedeža na drugem neposrednem ali posrednem letu, ki bi zadevnemu potniku omogočal, da v končni namembni kraj prispe prej kot z naslednjim letom zadevnega letalskega prevoznika, ali če bi izvedba take spremembe poti za tega letalskega prevoznika pomenila nevzdržno žrtev glede na zmogljivosti njegovega podjetja v upoštevnem trenutku, je treba šteti, da je navedeni letalski prevoznik s tem, da je zadevnemu potniku spremembo poti zagotovil z naslednjim letom, ki ga izvaja sam, uporabil vsa sredstva, ki jih je imel na voljo.

61 Na tretje vprašanje je treba zato odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št.°261/2004 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe razlagati tako, da to, da letalski prevoznik potniku zato, ker so na zrakoplov, s katerim se je ta prevažal, vplivale izredne razmere, zagotovi spremembo poti z letom, ki ga izvaja sam in ki povzroči, da ta potnik prispe dan po prvotno predvidenem dnevu, ne pomeni „ustreznega ukrepa“, zaradi katerega bi bil ta prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine iz člena 5(1)(c) in člena 7(1) te uredbe, razen če ni bilo druge možnosti neposredne ali posredne spremembe poti z letom, ki ga izvaja ta ali kateri koli drugi letalski prevoznik in ki prispe prej kot naslednji let zadevnega letalskega prevoznika, ali če bi izvedba take spremembe poti za navedenega letalskega prevoznika pomenila nevzdržno žrtev glede na zmogljivosti njegovega podjetja v upoštevnem trenutku, kar mora presoditi predložitveno sodišče.

Stroški

62 Ker je ta postopek za stranki v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški 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 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe je treba razlagati tako, da je moteče vedenje potnika, zaradi katerega vodja zrakoplova preusmeri zadevni let na letališče, ki ni letališče prihoda, da bi se ta potnik izkrcal in njegova prtljaga raztovorila, zajeto s pojmom „izredne razmere“ v smislu te določbe, razen če je dejanski letalski prevoznik prispeval k nastanku tega vedenja ali opustil sprejetje ustreznih ukrepov glede na predznake takega vedenja, kar mora preveriti predložitveno sodišče.**

2. **Člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe je treba razlagati tako, da se lahko dejanski letalski prevoznik za to, da bi bil oproščen obveznosti plačila odškodnine potnikom v primeru velike zamude ali odpovedi leta, sklicuje na „izredne razmere“, ki so vplivale na prejšnji let, ki ga je izvedel ta letalski prevoznik z istim zrakoplovom, če obstaja neposredna vzročna zveza med nastankom teh razmer in zamudo ali odpovedjo poznejšega leta, kar mora predložitveno sodišče preučiti zlasti ob upoštevanju načina, na katerega zadevni dejanski letalski prevoznik uporablja zadevni zrakoplov.**

3. **Člen 5(3) Uredbe št.°261/2004 v povezavi z uvodno izjavo 14 te uredbe je treba razlagati tako, da to, da letalski prevoznik potniku zato, ker so na zrakoplov, s katerim se je ta prevažal, vplivale izredne razmere, zagotovi spremembo poti z letom, ki ga izvaja sam in ki povzroči,**

da ta potnik prispe dan po prvotno predvidenem dnevu, ne pomeni „ustreznega ukrepa“, zaradi katerega bi bil ta prevoznik oproščen obveznosti plačila odškodnine iz člena 5(1)(c) in člena 7(1) te uredbe, razen če ni bilo druge možnosti neposredne ali posredne spremembe poti z letom, ki ga izvaja ta ali kateri koli drugi letalski prevoznik in ki prispe prej kot naslednji let zadevnega letalskega prevoznika, ali če bi izvedba take spremembe poti za navedenega letalskega prevoznika pomenila nevzdržno žrtev glede na zmogljivosti njegovega podjetja v upoštevnem trenutku, kar mora presoditi predložitveno sodišče.

Podpisi