



Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (osmi senat)

z dne 7. julija 2022*

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Uredba (ES) št. 261/2004 – Odškodnina in pomoč potnikom – Odpoved ali velika zamuda leta – Člen 5(3) – Izjema od obveznosti zagotovitve odškodnine – Izredne razmere – Splošna okvara v sistemu za dovod goriva letalom na letališču“

V zadevi C-308/21,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (prvostopenjsko sodišče na Azorih, civilni oddelek št. 4 v Ponta Delgadi, Portugalska) z odločbo z dne 25. januarja 2021, ki je na Sodišče prispela 14. maja 2021, v postopku

KU,

OP,

GC

proti

SATA International – Azores Airlines SA,

SODIŠČE (osmi senat),

v sestavi N. Jääskinen, predsednik senata, K. Jürimäe (poročevalka), predsednica tretjega senata, in N. Piçarra, sodnik,

generalni pravobranilec: N. Emiliou,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

- za portugalsko vlado P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, A. Luz in P. Pisco Santos, agenti,
- za nemško vlado J. Möller, J. Heitz in M. Hellmann, agenti,

* Jezik postopka: portugalsčina.

– za Evropsko komisijo L. Santiago de Albuquerque in K. Simonsson, agenta,

na podlagi sklepa, sprejetega po opredelitvi generalnega pravobranilca, da bo v zadevi razsojeno brez sklepnih predlogov,

izreka naslednjo

Sodbo

- 1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša na razlago člena 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10).
- 2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med osebami KU, OP in GC ter družbo SATA International – Azores Airlines SA (v nadaljevanju: SATA International) v zvezi s pravico potnikov do odškodnine na podlagi te uredbe zaradi splošne okvare v sistemu za dovod goriva na letališču, ki je povzročila več kot triurno zamudo leta oziroma odpoved leta.

Pravni okvir

- 3 V uvodnih izjavah 1, 14 in 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.

[...]

(14) Kakor v okviru [Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, ki je bila sprejeta 28. maja 1999 v Montrealu in jo je Evropska skupnost podpisala 9. decembra 1999, v njenem imenu pa je bila odobrena s Sklepom Sveta 2001/539/ES z dne 5. aprila 2001 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 5, str. 491),] je treba obveznosti dejanskih letalskih prevoznikov omejiti ali izključiti v primerih, kadar se zgodi dogodek zaradi izrednih razmer, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Takšne razmere lahko nastanejo zlasti v primerih politične nestabilnosti, vremenskih pogojev, ki so nezdružljivi z izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem, nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, kakor tudi ob stavkah, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika.

(15) Šteje se, da izredne razmere obstajajo, kadar odločitev sistema upravljanja zračnega prometa za določen zrakoplov določenega dne vpliva na nastanek velike zamude, zamude prek noči ali na odpoved enega leta ali več letov tega zrakoplova, tudi če je zadevni letalski prevoznik sprejel vse ustrezne ukrepe, da bi se izognil zamudi ali odpovedi leta.“

4 Člen 5 te uredbe, naslovljen „Odpoved leta“, 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, razen če:

- (i) so o odpovedi obveščeni najmanj dva tedna pred odhodom po voznem redu; ali
- (ii) so o odpovedi obveščeni dva tedna do sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ dve uri pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot štiri ure po prihodu po voznem redu; ali
- (iii) so o odpovedi obveščeni manj kot sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu.

[...]

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

[...]“

5 Člen 7(1) navedene uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, določa:

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

- (a) 250 EUR za lete do vključno 1500 kilometrov;
- (b) 400 EUR za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;
- (c) 600 EUR 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.

[...]“

Spor o glavni stvari in vprašanje za predhodno odločanje

- 6 Oseba GC je kupila vozovnico za let S4321, ki ga je 10. maja 2017 zagotovila družba SATA International, z vzletom z letališča v Lizboni (Portugalska) ob 12.50 in prihodom na letališče v Ponti Delgadi (Azori, Portugalska) ob 14.15 (po lokalnem času) istega dne. Oseba GC je na cilj prispela ob 19.30, torej z zamudo 5 ur in 15 minut glede na prvotno načrtovani čas prihoda.

- 7 Oseba KU je rezervirala let s povezavo, ki ji je omogočal, da 10. maja 2017 preko Ponte Delgade prispe iz Lizbone v Santa Mario (Azori, Portugalska). Ta let s povezavo, ki je bil predmet ene same rezervacije, je bil sestavljen iz dveh letov, ki ju je zagotovila družba SATA International, in sicer leta S4321 in leta SP107, katerega vzlet je bil načrtovan ob 18.45 (po lokalnem času) istega dne. Zaradi zamude ob prihodu leta S4321 se oseba KU ni mogla vkrcati na let SP107 z namembnim krajem Santa Maria.
- 8 Oseba OP je kupila vozovnico za let S4142, ki ga je 10. maja 2017 zagotovila družba SATA International, in sicer z vzletom s Pica (Azori, Portugalska) ob 17.35 in prihodom v Lizbono ob 21.05 (po lokalnem času). Ker je bil let S4142 odpovedan, je bila oseba OP 10. maja 2017 preusmerjena na let S4136 z vzletom iz Terceire (Azori, Portugalska) ob 21.25 z namembnim krajem Lizbona.
- 9 Zamuda leta S4321 in odpoved leta S4142 sta bili posledica nenadne in nepredvidene okvare v sistemu za dovod goriva na letališču v Lizboni, do katere je prišlo 10. maja 2017 ob 13.19.
- 10 Zaradi te okvare, ki je privedla do reorganizacije vseh letalskih operacij na letališkem vozlišču, je bilo treba dobiti gorivo iz skladišč na bližnjih letališčih.
- 11 Osebe GC, KU in OP so na podlagi Uredbe št. 261/2004 od družbe SATA International zahtevale povračilo škode, ki so jo – v prvem in drugem primeru – utrpeli zaradi več kot triurne zamude leta in – v zadnjem primeru – zaradi odpovedi leta, kar je povzročilo tudi več kot triurno zamudo ob prihodu. Družba SATA International je te zahtevke zavrnila z utemeljitvijo, da teh zamud ni mogoče pripisati njej, temveč so posledica nepredvidene in nepričakovane okvare v sistemu za dovod goriva na letališču.
- 12 Tožeče stranke v postopku v glavni stvari so nato vložile tožbo pri Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (prvostopenjsko sodišče na Azorih, civilni oddelek št. 4 v Ponta Delgadi, Portugalska). To sodišče se sprašuje, ali ta okvara pomeni „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe 261/2004, zaradi katerih bi lahko bila družba SATA International oproščena vsakršne odgovornosti. Natančneje, sprašuje se o razlagi pojma „izredne razmere“ v smislu te določbe, kadar je, kot v obravnavanem primeru, več kot triurna zamuda oziroma odpoved leta posledica okvare v dovodu goriva na odhodnem letališču zadevnih letov ali letala in je to letališče odgovorno za upravljanje sistema za dovod goriva.
- 13 Predložitveno sodišče se ob sklicevanju na sodno prakso Sodišča sprašuje, ali je položaj, kot je opisan v prejšnji točki, zajet s pojmom „izredne razmere“ ali pa je treba šteti, da je ta položaj neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika, tako da se ta prevoznik ne bi mogel izogniti obveznosti plačila odškodnine v takem položaju.
- 14 V teh okoliščinah je Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (prvostopenjsko sodišče na Azorih, civilni oddelek št. 4 v Ponta Delgadi, Portugalska) prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo to vprašanje:

„Ali več kot triurna zamuda ali odpoved letov, do katerih je prišlo zaradi okvare v dovodu goriva na odhodnem letališču, ki je odgovorno za upravljanje sistema za dovod goriva, pomeni ‚izredno okoliščino‘ v smislu in za namene člena 5(3) [Uredbe št. 261/2004]?“

Vprašanje za predhodno odločanje

- 15 Predložitveno sodišče želi z vprašanjem v bistvu izvedeti, ali je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je splošno okvaro pri dovodu goriva mogoče šteti za „izredne razmere“ v smislu te določbe, kadar je za upravljanje sistema za dovod goriva zrakoplovom odgovorno odhodno letališče zadevnih letov ali letala.
- 16 Najprej je treba opozoriti, da člen 5(1)(c) Uredbe št. 261/2004 v primeru odpovedi leta določa, da imajo zadevni potniki v skladu s členom 7(1) te uredbe pravico do odškodnine, ki jo mora plačati dejanski letalski prevoznik, razen če so o tej odpovedi predhodno obveščeni v rokih iz te točke (c), od (i) do (iii).
- 17 Člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodnima izjavama 14 in 15 te uredbe določa, da je dejanski letalski prevoznik oproščen te obveznosti plačila odškodnine, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive „izredne razmere“, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.
- 18 Sodišče je že razsodilo, da mora ob nastanku takih razmer dejanski letalski prevoznik dokazati, da je sprejel glede na položaj potrebne ukrepe, tako da je uporabil celotno osebje ter vsa materialna in finančna sredstva, ki jih je imel na voljo, da bi odpoved zadevnega leta preprečil. Vseeno pa od njega ni mogoče zahtevati, da privoli v nevzdržne žrtve glede na zmogljivosti svojega podjetja v upoštevnem trenutku (sodba z dne 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, točka 22 in navedena sodna praksa).
- 19 Sodišče je poleg tega tudi razsodilo, da so potniki, kadar ob prihodu utrpijo veliko zamudo svojega leta, to je zamudo treh ur ali več, upravičeni do odškodnine na podlagi člena 7 Uredbe št. 261/2004 (glej v tem smislu sodbi z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točki 60 in 61, ter z dne 23. oktobra 2012, Nelson in drugi, C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točki 34 in 40). Potniki pa nimajo pravice do odškodnine zaradi take zamude, če lahko letalski prevoznik dokaže, da so za odpoved ali veliko zamudo leta krive izredne razmere, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi (sodbi z dne 19. novembra 2009, Sturgeon in drugi, C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 69, in z dne 23. oktobra 2012, Nelson in drugi, C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657, točka 40).
- 20 V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča pojem „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 označuje dogodke, ki po svoji naravi ali vzroku niso neločljivo povezani z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in na katere ta dejansko ne more vplivati, pri čemer sta ta pogoja kumulativna in je njuno izpolnjevanje treba presojati v vsakem posameznem primeru (glej v tem smislu sodbo z dne 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, točka 23 in navedena sodna praksa).
- 21 Na prvem mestu je treba v obravnavani zadevi torej ugotoviti, ali lahko splošna okvara pri dovodu goriva po svoji naravi ali vzroku pomeni dogodek, ki ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika, kadar je za upravljanje sistema za dovod goriva odgovorno odhodno letališče zadevnih letov ali letala.

- 22 Ker je gorivo za zračni prevoz potnikov nujno potrebno, so postopki oskrbovanja z gorivom torej načeloma del običajnega opravljanja dejavnosti letalskega prevoznika. Tehnična težava, do katere pride med točenjem goriva ob sodelovanju osebja zadevnega letalskega prevoznika, je tako lahko dogodek, ki je neločljivo povezan z običajnim opravljanjem te dejavnosti (glej po analogiji sodbo z dne 4. aprila 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, točka 30).
- 23 Kadar pa je ta težava pri točenju goriva posledica splošne okvare v sistemu dovoda, ki ga upravlja letališče, je treba to ločiti od primera iz prejšnje točke, saj takega dogodka ni mogoče enačiti s tehnično težavo, ki je po naravi omejena na en sam zrakoplov. Tako ni mogoče šteti, da je navedena težava pri točenju neločljivo povezana z delovanjem zrakoplova, s katerim bi moral biti opravljen let, ki je bil odpovedan, oziroma je bil opravljen let, ki je imel zamudo (glej po analogiji sodbo z dne 26. junija 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, točka 18). Zato ta dogodek po svoji naravi ali glede na vzrok zanj ne more biti dogodek, ki je neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika.
- 24 Ker pa sta oba pogoja, ki tvorita pojem „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004, kumulativna, je treba na drugem mestu ugotoviti, ali zadevni letalski prevoznik na navedeni dogodek nikakor ne more dejansko vplivati.
- 25 V zvezi s tem je iz sodne prakse Sodišča v zvezi s pojmom „izredne razmere“ v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 razvidno, da je treba dogodke, katerih izvor je „notranji“, razlikovati od dogodkov, katerih izvor je glede na dejanskega letalskega prevoznika „zunanji“ (sodba z dne 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, točka 39). S tem pojmom so v okviru nastanka tako imenovanih „zunanjih“ dogodkov zajeti tisti dogodki, ki so posledica dejavnosti letalskega prevoznika in zunanjih okoliščin, ki so v praksi bolj ali manj pogoste, vendar letalski prevoznik nanje ne more vplivati, ker izvirajo iz naravnega dogodka ali dejanja tretje osebe, kot je drug letalski prevoznik ali javni oziroma zasebni subjekt, ki sodeluje pri letalski ali letališki dejavnosti (glej v tem smislu sodbo z dne 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, točki 40 in 41).
- 26 Če sistem za dovod goriva na letališču upravlja letališče ali tretja oseba, je treba splošno okvaro pri dovodu goriva šteti za dogodek, katerega izvor je glede na letalskega prevoznika zunanji in na katerega ta zato dejansko ne more vplivati.
- 27 Ker pa mora letalski prevoznik, čigar let je imel veliko zamudo oziroma je bil odpovedan zaradi izrednih razmer v smislu člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 v povezavi z uvodnima izjavama 14 in 15 te uredbe, kot je razvidno iz točk od 17 do 19 te sodbe – da bi bil oproščen svoje obveznosti plačila odškodnine – dokazati, da te okoliščine ne bi bilo mogoče preprečiti, niti če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi, in da je sprejel vse glede na položaj potrebne ukrepe, da bi se izognil njenim posledicam, mora predložitveno sodišče ob upoštevanju vseh okoliščin spora o glavni stvari in dokazov, ki jih je predložil zadevni letalski prevoznik, presoditi, ali je ta, ne da bi privolil v nevzdržne žrtve glede na zmogljivosti svojega podjetja v upoštevnem trenutku, take ukrepe sprejel, na primer tako, da je uporabil vsa sredstva, ki jih je imel na voljo, za zagotovitev ustrezne, zadovoljive in takoj izvedene spremembe poti potnikov, ki so utrpeli veliko zamudo oziroma katerih let je bil odpovedan, zlasti ob upoštevanju cilja zagotavljanja visoke ravni varstva letalskih potnikov, določenega v uvodni izjavi 1 navedene uredbe (glej v tem smislu sklep z dne 30. marca 2022, Orbest, C-659/21, neobjavljen, EU:C:2022:254, točka 26).

- 28 Ob upoštevanju vseh navedenih preudarkov je treba na postavljeno vprašanje odgovoriti, da je treba člen 5(3) Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da je splošno okvaro pri dovodu goriva mogoče šteti za „izredne razmere“ v smislu te določbe, kadar je za upravljanje sistema za dovod goriva zrakoplovom odgovorno odhodno letališče zadevnih letov ali letala.

Stroški

- 29 Ker je ta postopek za stranke 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 (osmi senat) razsodilo:

Člen 5(3) Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 je treba razlagati tako, da je splošno okvaro pri dovodu goriva mogoče šteti za „izredne razmere“ v smislu te določbe, kadar je za upravljanje sistema za dovod goriva zrakoplovom odgovorno odhodno letališče zadevnih letov ali letala.

Podpisi