Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
YVESA BOTA,
predstavljeni 22. marca 2012 [1]

Zadeva C-12/11

Denise McDonagh
proti
Ryanair Ltd

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Dublin Metropolitan District Court (Irska))

„Zračni promet — Odškodnina in pomoč potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja in odpovedi ali velike zamude leta — Pojem ‚izredne razmere' v smislu Uredbe (ES) št. 261/2004 — Izbruh ognjenika, ki je povzročil zaprtje zračnega prostora"

1. Sodišče mora v obravnavani zadevi pojasniti obseg obveznosti oskrbe potnikov v zračnem prometu, ki jo morajo letalski prevozniki izpolniti na podlagi členov 5 in 9 Uredbe (ES) št. 261/2004 [2].

2. Člen 5(1)(b) Uredbe št. 261/2004 namreč določa, da mora dejanski letalski prevoznik v primeru odpovedi leta zadevnim potnikom ponuditi pomoč v skladu s členom 9 te uredbe. Letalski prevoznik mora to obveznost izpolniti tudi, če je let odpovedan zaradi izrednih razmer.

3. Ta zadeva se nanaša na bruhanje ognjenika Eyjafjallajökull od marca do maja 2010 na Islandiji, ki je povzročil zaprtje zračnega prostora, zaradi česar je bilo odpovedanih več kot 100.000 letov in prizadetih skoraj 10 milijonov letalskih potnikov.

4. V tej zadevi se v bistvu postavlja vprašanje, ali je treba letalskega prevoznika oprostiti obveznosti oskrbe letalskih potnikov, če je bil let odpovedan zaradi zaprtja zračnega prostora po izbruhu ognjenika. Povedano drugače, ali je dogodek, kakršen je zaprtje zračnega prostora zaradi izbruha ognjenika Eyjafjallajökull, zajet s pojmom „izredne razmere" v smislu Uredbe št. 261/2004, v skladu s katerim mora letalski prevoznik na podlagi členov 5 in 9 te uredbe zagotoviti oskrbo potnikov, katerih let je bil odpovedan, ali pa spada v kategorijo, ki presega te izredne razmere, tako da je prevoznik oproščen te obveznosti?

5. Dublin Metropolitan District Court (Irska) se še sprašuje, ali mora biti obveznost oskrbe, predvidena s temi določbami, časovno ali finančno omejena, če je let odpovedan zaradi izrednih razmer. Če bo odgovor nikalen, sprašuje, ali so navedene določbe neveljavne, če bi bile v nasprotju z načeli sorazmernosti in prepovedi diskriminacije, načelom „pravičnega ravnotežja interesov", kot izhaja iz Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz, podpisane 9. decembra 1999 v Montrealu [3], ter členoma 16 in 17 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah [4].

1 — Jezik izvirnika: francoščina.

2 — Uredba 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).

3 — V nadaljevanju: Montrealska konvencija.

4 — V nadaljevanju: Listina.

6. V teh sklepnih predlogih bom pojasnil, zakaj menim, da je treba člena 5 in 9 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se okoliščine, kakršno je zaprtje zračnega prostora po izbruhu ognjenika, štejejo za izredne razmere v smislu te uredbe.

7. Nato bom navedel, zakaj te določbe po mojem mnenju ne vsebujejo niti implicitne oprostitve niti implicitne omejitve obveznosti oskrbe potnikov, katerih let je bil odpovedan zaradi izrednih razmer, in zakaj ta ugotovitev ne vzbuja dvomov o veljavnosti navedenih določb.

I – Pravni okvir

A – *Mednarodni predpisi*

8. Montrealska konvencija je bila v imenu Evropske skupnosti odobrena s Sklepom 2001/539/ES[5], za Evropsko unijo pa je začela veljati 28. junija 2004.

9. V tretji in peti uvodni izjavi Montrealske konvencije je navedeno:

„Ob priznanju pomena zagotavljanja varstva interesov potrošnikov v mednarodnem letalskem prevozu in potrebe po pravični odškodnini, ki temelji na načelu povrnitve v prejšnje stanje;

[…]

v prepričanju, da je skupna dejavnost držav za nadaljnjo uskladitev in kodifikacijo nekaterih predpisov, ki urejajo mednarodni letalski prevoz, z novo konvencijo najustreznejši način za doseganje pravičnega ravnotežja interesov.“

B – *Zakonodaja Unije*

10. V uvodni izjavi 1 Uredbe št. 261/2004 je navedeno, da mora ukrepanje Skupnosti na področju zračnega prevoza med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov.

11. V uvodni izjavi 14 te uredbe je navedeno, da je treba obveznosti dejanskih letalskih prevoznikov omejiti ali izključiti, kadar se zgodi dogodek zaradi izrednih razmer, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi. Takšne razmere lahko nastanejo zlasti v primerih politične nestabilnosti, vremenskih razmer, ki so nezdružljive z izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem, nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, pa tudi ob stavkah, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika.

12. Člen 5 navedene uredbe določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

[…]

(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

5 — Sklep Sveta z dne 5. aprila 2001 o sklenitvi Konvencije o poenotenju nekaterih pravil za mednarodni letalski prevoz (Montrealska konvencija) s strani Evropske skupnosti (UL, posebna izdaja v slovenščini: poglavje 7, zvezek 5, str. 491).

(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.

[…]“

13. Člen 9 Uredbe št. 261/2004 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.

3. Pri izvajanju tega člena mora dejanski letalski prevoznik še zlasti posvetiti pozornost potrebam oseb z zmanjšano zmožnostjo gibanja in osebam, ki jih spremljajo, kakor tudi potrebam otrok brez spremstva.“

II – Dejansko stanje v postopku v glavni stvari

14. Islandski ognjenik Eyjafjallajökull je izbruhnil 20. marca 2010. Eksplozivna faza se je začela 14. aprila 2010, kar je 15. aprila 2010 povzročilo zaprtje zračnega prostora več držav članic zaradi nevarnosti, ki so jo povzročali oblaki ognjeniškega prahu po tej eksploziji.

15. Organi, pristojni za zračni promet, so med 15. in 23. aprilom 2010 zaprli zračni prostor v večjem delu severne Evrope, tudi irski in britanski zračni prostor. Zračni prostor več držav članic, iz katerih in v katere je opravljala lete letalska družba Ryanair Ltd [6], je bil nato do 17. maja 2010 večkrat občasno zaprt.

16. Letalske družbe so bile zaradi zaprtja tega zračnega prostora samo od 15. do 21. aprila 2010 prisiljene odpovedati približno 100.000 letov, 10 milijonov potnikov pa v tem obdobju ni moglo potovati.

17. Družba Ryanair je morala zaradi oblakov ognjeniškega prahu odpovedati približno 9500 letov, zaradi česar je moralo 1,4 milijona njenih potnikov prekiniti potovanje. Predložitveno sodišče pojasnjuje, da je bila družba Ryanair pripravljena opraviti storitve za svoje potnike, vendar ji to zaradi zaprtja zračnega prostora ni bilo dovoljeno.

6 — V nadaljevanju: Ryanair.

18. Commission for Aviation Regulation in Ireland je navedla, da se izbruh ognjenika Eyjafjallajökull in zaprtje zračnega prostora, ki je temu sledilo, štejeta za izredne razmere v smislu Uredbe št. 261/2004. Potniki, katerih let je bil odpovedan, zato niso imeli pravice, da bi v skladu s členom 5(3) te uredbe zahtevali odškodnino na podlagi člena 7 te uredbe.

19. D. McDonagh je bila med potniki, katerih let je bil odpovedan zaradi izbruha ognjenika. Pri družbi Ryanair je 17. aprila 2010 kupila letalsko vozovnico za let iz Fara v Dublin.

20. Istega dne je bil njen let odpovedan zaradi zaprtja zračnega prostora. Leti med Irsko in celinsko Evropo so se nadaljevali šele 22. aprila 2010. D. McDonagh se je na Irsko lahko vrnila 24. aprila 2010.

21. Družba Ryanair D. McDonagh med 17. in 24. aprilom 2010 ni zagotovila oskrbe v smislu člena 9 Uredbe št. 261/2004. Ta zato meni, da ji mora družba Ryanair plačati nadomestilo ali odškodnino v višini 1 129,41 EUR, kar je enako njenim stroškom prehrane, nakupa okrepčil, nastanitve in prevoza. Zato je pri predložitvenem sodišču vložila tožbo.

III – Vprašanja za predhodno odločanje

22. Dublin Metropolitan District Court izraža pomisleke glede razlage členov 5 in 9 Uredbe št. 261/2004 in veljavnosti teh določb. Zato je prekinilo odločanje in Sodišču v predhodno odločanje predložilo ta vprašanja:

„1. Ali okoliščine, kot je zaprtje evropskega zračnega prostora zaradi izbruha vulkana Eyjafjallajökull na Islandiji, ki je povzročil obsežne in daljše motnje v letalskem prometu, presegajo ‚izredne razmere' v smislu Uredbe 261/2004?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen, ali je v takšnih okoliščinah obveznost zagotovitve oskrbe izključena po členih 5 in 9 [te uredbe]?

3. Če je odgovor na drugo vprašanje nikalen, ali sta člena 5 in 9 neveljavna, če kršita načeli sorazmernosti in prepovedi diskriminacije, načelo ‚pravičnega ravnotežja interesov', kot izhaja iz Montrealske konvencije, in člena 16 in 17 Listine […]?

4. Ali je treba obveznost iz členov 5 in 9 [Uredbe št. 261/2004] razlagati tako, da vsebuje omejitev, kot je časovna in/ali denarna omejitev obveznosti, da se zagotovi oskrba, če pride do odpovedi zaradi ‚izrednih razmer'?

5. Če je odgovor na vprašanje 4 nikalen, ali sta člena 5 in 9 neveljavna, če kršita načeli sorazmernosti in prepovedi diskriminacije, načelo ‚pravičnega ravnotežja interesov', kot izhaja iz Montrealske konvencije, in člena 16 in 17 Listine […]?"

IV – Analiza

23. Prvič, predložitveno sodišče s prvim in drugim vprašanjem sprašuje Sodišče, ali je treba člena 5 in 9 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da okoliščine, kakršne so zaprtje zračnega prostora zaradi izbruha ognjenika, presegajo „izredne razmere", tako da je dejanski letalski prevoznik oproščen obveznosti oskrbe potnikov, katerih let je bil odpovedan zaradi tega zaprtja.

24. Predložitveno sodišče s tretjim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali sta člena 5 in 9 te uredbe, če bi se navedeno zaprtje štelo za okoliščino, ki presega izredne razmere, vendar ne izključuje obveznosti letalskega prevoznika, da zagotovi oskrbo potnikom, katerih let je bil odpovedan, neveljavna, če sta v nasprotju z načeloma sorazmernosti in prepovedi diskriminacije, z načelom „pravičnega ravnotežja interesov“, kot izhaja iz Montrealske konvencije, ter členoma 16 in 17 Listine.

25. Drugič, predložitveno sodišče s četrtim vprašanjem Sodišče poziva, naj razsodi, ali obveznost iz členov 5 in 9 navedene uredbe vsebuje implicitno – na primer časovno in/ali denarno – omejitev oskrbe, zagotovljene potnikom, katerih let je bil odpovedan, če je odpoved posledica „izrednih razmer“.

26. Če to ni tako, s petim vprašanjem sprašuje, ali sta ti določbi neveljavni, če sta v nasprotju z načeloma sorazmernosti in prepovedi diskriminacije, načelom „pravičnega ravnotežja interesov“, kot izhaja iz Montrealske konvencije, ter členoma 16 in 17 Listine.

A – *Prvo, drugo in tretje vprašanje*

27. Najprej je treba opozoriti, da člen 5(1)(b) Uredbe št. 261/2004 določa, da mora dejanski letalski prevoznik zagotoviti oskrbo potnikom, katerih let je bil odpovedan. V nasprotju z obveznostjo plačila odškodnine, določeno v členu 5(1)(c) te uredbe, obveznost oskrbe takega potnika velja tudi, če je odpoved posledica „izrednih razmer“.[7]

28. Predložitveno sodišče se v tej zadevi sprašuje, ali okoliščine, kakršne so zaprtje zračnega prostora zaradi izbruha ognjenika Eyjafjallajökull, ne presegajo teh izrednih razmer in tako izključujejo vsakršno obveznost dejanskega letalskega prevoznika, da zagotovi oskrbo potnikom, katerih let je bil odpovedan zaradi tega zaprtja.

29. Menim, da ne. Nasprotno, menim, da pojem „izredne razmere“ zajema tudi vse izredne dogodke, kot je zaprtje zračnega prostora zaradi izbruha ognjenika, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.

30. Ta pojem v Uredbi št. 261/2004 ni opredeljen. V uvodni izjavi 14 te uredbe so samo okvirno navedeni nekateri primeri[8] dogodkov, ki se lahko štejejo za izredne razmere, in sicer primeri politične nestabilnosti, vremenskih razmer, ki so nezdružljive z izvedbo zadevnega leta, tveganja, povezanega z varovanjem, nepredvidenih pomanjkljivosti, ki lahko prizadenejo varnost leta, ali stavk, ki prizadenejo delovanje dejanskega letalskega prevoznika.

31. V skladu z ustaljeno sodno prakso Sodišča je treba pomen in obseg pojmov, ki jih pravo Unije ne opredeljuje, določiti glede na njihov običajen pomen v vsakdanjem jeziku, pri čemer je treba upoštevati kontekst, v katerem se uporabljajo, in cilje, ki jim sledi ureditev, katere del so. Poleg tega je treba te pojme, kadar se pojavljajo v določbi, ki pomeni izjemo od načela ali, natančneje, od pravil Unije, katerih namen je varstvo potrošnikov, razlagati ozko.[9]

32. Izraz „izreden“ je v vsakdanjem jeziku opredeljen kot nekaj, kar ni v skladu z običajnim redom, kar je neobičajno, izjemno, nenavadno. Po mojem mnenju izbira tega izraza jasno izraža voljo zakonodajalca Unije, da v pojem „izredne razmere“ vključi vse okoliščine, nad katerimi letalski prevoznik nima nikakršnega nadzora. Sodišče je v zvezi s tem v zgoraj navedeni sodbi

7 — Glej sodbo z dne 12. maja 2011 v zadevi Eglītis in Ratnieks (C-294/10, ZOdl., str. I-3983, točki 23 in 24).

8 — Glej sodbo z dne 22. decembra 2008 v zadevi Wallentin-Hermann (C-549/07, ZOdl., str. I-11061, točka 22).

9 — Prav tam (točka 17 in navedena sodna praksa).

Wallentin-Hermann razsodilo, da se izredne razmere v smislu Uredbe št. 261/2004 nanašajo na dogodek, ki tako kot dogodki, našteti v uvodni izjavi 14, ni neločljivo povezan z običajnim opravljanjem dejavnosti zadevnega letalskega prevoznika in ki ga ta zaradi njegovih značilnosti ali izvora ne more nadzorovati. [10]

33. Ugotavljam še, da se je pri pripravi Uredbe št. 261/2004 zakonodajalec Unije sprva odločil za uporabo pojma „višja sila“ namesto pojma „izredne razmere“, [11] pri čemer prvi izraz običajno označuje dogodke, na katere človek ne more vplivati, ker so nepredvidljivi, neustavljivi in neodvisni od njega.

34. Po mojem mnenju to potrjuje željo zakonodajalca Unije, da z enim pojmom, in sicer pojmom „izredne razmere“, zajame vse okoliščine, na katere letalski prevoznik ne more vplivati, ne glede na naravo in težo teh okoliščin. Zato menim, da ni prostora za kategorijo, ki bi presegala izredne razmere, kot jo predlaga družba Ryanair. Dogodek, kakršen je izbruh ognjenika Eyjafjallajökull, se po mojem mnenju dejansko šteje za izredne razmere v smislu Uredbe št. 261/2004 in povzroči nastanek obveznosti letalskega prevoznika, da zagotovi oskrbo potnikom, katerih let je bil zaradi tega izbruha odpovedan.

35. Poleg tega jasno in vsebinsko različno besedilo členov 5 in 9 te uredbe pomeni, da brez dodatnega besedila ne bi bilo mogoče oblikovati posebne kategorije „posebej izrednih“ dogodkov, ki bi izključevala vsakršno obveznost letalskega prevoznika.

36. Tako ugotovitev po mojem mnenju potrjujeta cilj navedene uredbe in sobesedilo teh členov.

37. Kot je namreč Sodišče poudarilo v sodbi z dne 19. novembra 2009 v združenih zadevah Sturgeon in drugi [12], je iz uvodnih izjav od 1 do 4 Uredbe št. 261/2004 razvidno, da je namen navedene uredbe zagotavljati visoko raven varstva letalskih potnikov, ne glede na to, ali so v položaju, v katerem jim je bilo zavrnjeno vkrcanje, ali je let odpovedan ali pa ima veliko zamudo, saj so bile vsem povzročene podobno velike težave in nevšečnosti, povezane z letalskim prevozom [13].

38. V zvezi s tem je namen obveznosti letalskega prevoznika, da oskrbi potnike, katerih let je bil odpovedan, in sicer tako, da jim priskrbi osvežilne napitke, obroke hrane, ponudbo za nastanitev ali omogočanje komunikacije s tretjimi po komunikacijskih sredstvih, oskrba takojšnjih potreb potnikov na kraju samem, in to ne glede na to, kakšen je razlog za odpoved leta [14], in izboljšanje varstva interesov teh potnikov [15].

39. Bistvo te obveznosti oskrbe se po naravi in zastavljenem cilju razlikuje od bistva obveznosti plačila odškodnine, ki jo mora izpolniti letalski prevoznik, če potnikov ni pravočasno obvestil o odpovedi zadevnega leta.

10 — Prav tam (točka 23).

11 — Glej Skupno stališče (ES) št. 27/2003, ki ga je Svet izdal 18. marca 2003 (UL C 125 E, str. 63), in sporočilo Komisije Evropskemu parlamentu z dne 25. marca 2003 glede skupnega stališča Sveta o sprejetju Uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov (SEC(2003) 361 konč., str. 4). Pojem „izredne razmere“ je na predlog Sveta zaradi pravne jasnosti dobil prednost pred pojmom „višja sila“. Glej tudi stališče Evropskega parlamenta, sprejeto v prvi obravnavi 24. oktobra 2002 (str. 5).

12 — C-402/07 in C-432/07, ZOdl., str. I-10923.

13 — Točka 44.

14 — Sodba z dne 10. januarja 2006 v zadevah IATA in ELFAA (C-344/04, ZOdl., str. I-403, točka 86).

15 — Prav tam (točka 48).

40. Namen odškodnine na podlagi členov 5(1)(c) in 7 Uredbe št. 261/2004 je namreč nadomestiti škodo, ki je za vse potnike skoraj enaka, predstavlja pa izgubo časa, ki jo je mogoče glede na njeno nepovrnljivost nadomestiti le z odškodnino.[16] Zakonodajalec Unije je očitno želel letalske prevoznike spodbuditi k vnaprejšnjemu opozarjanju potnikov o zadevnem letu, da bi jih obvarovali pred težavami in nevšečnostmi ter bi ti lahko pravočasno ukrepali.[17] Taka obveznost letalskega prevoznika je lahko izključena samo, če je let odpovedan zaradi izrednih razmer, saj je zakonodajalec Unije menil, da ta v takem primeru ni odgovoren za odpoved leta.[18]

41. Vse drugo povzroči nastanek obveznosti oskrbe, določene v členih 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004. Namen take oskrbe z zagotovitvijo obrokov, okrepčil in po potrebi nastanitve je potnikom omogočiti, da nadaljujejo svoje potovanje pod zadovoljivimi pogoji, in zagotoviti, da ti med čakanjem na preusmeritev ali nadomestno rešitev niso prepuščeni sami sebi.

42. Oskrba torej pomeni pomoč letalskim potnikom, ki se v takih razmerah štejejo za še posebej ranljive. Ta pomoč je zato še toliko bolj nepogrešljiva, če potniki zaradi nastanka izrednih razmer obtičijo na letališču.

43. Po mojem mnenju je zakonodajalec Unije prav zato menil, da mora obveznost oskrbe, v nasprotju z obveznostjo plačila odškodnine, ki jo mora izpolniti letalski prevoznik in ki je izključena, če dokaže, da je bil let odpovedan zaradi nastanka izrednih razmer, ki naj se jim ne bi bilo mogoče izogniti, veljati ne glede na dogodek, ki je povzročil odpoved, in ne glede na to, ali je letalski prevoznik za ta dogodek odgovoren ali ne.

44. Menim torej, da je oskrba letalskih potnikov še toliko pomembnejša in bistvenejša, če je bil njihov let odpovedan zaradi izbruha ognjenika, ki je povzročil zaprtje zračnega prostora več držav članic, in to za več dni, tako da so bili nekateri potniki prisiljeni ostati na letališču in so pogosto daleč od doma čakali na ponovno odprtje zračnega prostora.

45. Če bi sprejeli razlago, da v takih okoliščinah letalskemu prevozniku ni treba oskrbeti svojih potnikov, bi se na podlagi tega precej zmanjšal polni učinek členov 5(1)(b) in 9 Uredbe št. 261/2004 ter sistema, katerega del sta in ki je namenjen, naj spomnim, zagotavljanju visoke ravni varstva letalskih potnikov.

46. Menim torej, da je treba člena 5 in 9 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da se okoliščine, kakršne so zaprtje zračnega prostora po izbruhu ognjenika, štejejo za izredne razmere v smislu te uredbe.

47. Ob upoštevanju teh ugotovitev po mojem mnenju na drugo in tretje vprašanje ni treba odgovoriti.

B – *Četrto in peto vprašanje*

48. Predložitveno sodišče s tema vprašanjema v bistvu sprašuje, ali mora biti obveznost oskrbe iz členov 5 in 9 Uredbe št. 261/2004 časovno ali finančno omejena, če je bil let odpovedan zaradi izrednih razmer. Če je odgovor nikalen, sprašuje, ali sta ti določbi neveljavni, če kršita načeli sorazmernosti in prepovedi diskriminacije, načelo „pravičnega ravnotežja interesov“, kot izhaja iz Montrealske konvencije, ter člena 16 in 17 Listine.

16 — Zgoraj navedena sodba Sturgeon in drugi (točka 52).

17 — Glej Predlog uredbe Evropskega parlamenta in Sveta o določitvi skupnih pravil glede odškodnine, pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude (COM(2001) 784 konč., točka 22 obrazložitvenega memoranduma).

18 — Prav tam (točka 20 obrazložitvenega memoranduma).

49. Družba Ryanair trdi, da mora biti obveznost oskrbe, ki jo mora izpolniti letalski prevoznik, omejena, če je odpoved posledica izrednih razmer. Na primer, družba Ryanair meni, da bi morala biti nastanitev omejena na dnevni pavšalni znesek, in sicer 80 EUR na noč, in za največ tri noči. Podobno meni, da bi moralo biti časovno in denarno omejeno tudi zagotavljanje obrokov in okrepčil ter da bi moralo biti kritje stroškov prevoza od letališča do kraja nastanitve omejeno na ceno prevoza z javnim prevozom.

50. Menim, da člena 5 in 9 Uredbe št. 261/2004 ne vsebujeta take implicitne omejitve oskrbe potnikov, katerih let je bil odpovedan zaradi izrednih razmer.

51. Prvič, kot je navedla francoska vlada[19], je namreč zakonodajalec Unije prostovoljno zavrnil možnost, da bi bil letalski prevoznik oproščen obveznosti oskrbe potnikov, katerih let je bil odpovedan, če je odpoved posledica izrednih razmer.[20]

52. Poleg tega, kot sem navedel v točki 44 teh sklepnih predlogov, je oskrba še zlasti pomembna ob nastanku dlje trajajočih izrednih razmer. Prav takrat, kadar je čakanje zaradi odpovedi leta še posebej dolgotrajno, je treba poskrbeti, da ima letalski potnik, katerega let je bil odpovedan, ves čas čakanja dostop do najnujnejših izdelkov in storitev. V zvezi s tem moram navesti, da člen 9 Uredbe št. 261/2004, daleč od tega, da bi implicitno omejeval oskrbo, določa, da se potnikom brezplačno ponudi „obroke hrane in osvežilne napitke, *primerne čakalnemu času*“[21]. Pri tem torej nikakor ne gre za časovno in denarno omejevanje oskrbe.

53. Prav tako menim, da bi omejitev, kot jo predlaga družba Ryanair, pomenila, da se členoma 5 in 9 te uredbe deloma odvzame polni učinek, saj bi bili zadevni letalski potniki po nekaj dneh prepuščeni sami sebi.

54. Po mojem mnenju ta ugotovitev ne vzbuja dvomov o veljavnosti teh določb, kot to predlaga družba Ryanair.

55. Prvič, Sodišče je imelo glede načela sorazmernosti v zgoraj navedeni sodbi IATA in ELFAA med presojo veljavnosti med drugim členov 5 in 6 Uredbe št. 261/2004, ki napotujeta na člen 9 te uredbe, priložnost navesti, da se ukrepi za standardizirano in takojšnje nadomestilo škode, kot je ponudba spremembe poti ali dobava osvežilnih napitkov, obrokov hrane, ponudba za nastanitev ali omogočanje komunikacije s tretjimi po komunikacijskih sredstvih, spreminjajo glede na škodo, ki je potnikom nastala, in da se zato za te ukrepe ne zdi, da bi bili očitno neprimerni, samo zato, ker se prevozniki ne morejo sklicevati na ugovor izrednih okoliščin.[22]

56. Po mnenju Evropske komisije je treba obveznost zagotovitve oskrbe na podlagi člena 9 Uredbe št. 261/2004 izvajati, ne da bi se zadevnim letalskim prevoznikom naložili nesorazmerni in neupravičeni stroški, zato mora biti pomoč zagotovljena v mejah sorazmernega in razumnega, in sicer ob upoštevanju posebnih okoliščin zadevnega primera in stroškov oskrbe in spremembe poti.[23] Komisija navaja tudi več meril, ki bi jih lahko upoštevali letalski prevozniki, kot so razdalja med letališčem in krajem bivališča, razdalja med krajem nastanitve in letališčem ter razpoložljivost in povprečne cene nastanitve na zadevnem območju.[24]

19 — Glej točke od 43 do 49 stališč.

20 — Glej zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA (točke od 51 do 54).

21 — Moj poudarek.

22 — Glej točko 86.

23 — Glej točko 31 stališč.

24 — Glej točko 33 teh stališč.

57. Po mojem mnenju bi ta merila, če bi jih letalski prevozniki uporabili, dejansko povzročila implicitno omejitev oskrbe. Menim, da mora ta merila v primeru izpodbijanja po potrebi upoštevati nacionalno sodišče, ki presodi, ali so zneski, ki jih na podlagi obveznosti oskrbe zahteva letalski potnik, glede na okoliščine posameznega primera razumni ali ne.

58. Poleg tega se mi prav tako ne zdi nesorazmerno, da je taka obveznost oskrbe naložena letalskim prevoznikom, saj lahko ti, kot je navedla vlada Združenega kraljestva, stroške, ki jih povzroči taka obveznost, prenesejo na ceno letalske vozovnice. [25]

59. V zvezi s tem je zanimivo pripomniti, da je družba Ryanair s 4. aprilom 2011 za vsakega potnika in vsak let uvedla dajatev „EU 261“, da bi izravnala stroške, ki so ji nastali in ki so med drugim povezani z njeno obveznostjo, da oskrbi potnike, katerih let je bil odpovedan zaradi primerov višje sile. [26] Družba Ryanair se pri tem izrecno sklicuje na zaprtje zračnega prostora zaradi izbruha islandskega ognjenika. Navaja še, da potniki tako dajatev sprejmejo, ko ob rezervaciji z njo podpišejo pogodbo, in da se bo navedena dajatev v letu 2012 znižala, če se bodo v letu 2011 znižali stroški, povezani z obveznostjo oskrbe. Dajatev pa se bo v letu 2012 zvišala, če so bili ti stroški v letu 2011 višji. Ker družba Ryanair stroške izplačanih odškodnin prenese na potnike, kar je njena pravica, ne razumem, zakaj naj bi bila žrtev nepravičnega nesorazmerja.

60. Letalski prevoznik mora kot skrben subjekt predvideti take stroške, povezane z obveznostjo oskrbe, da bi to obveznost po potrebi izpolnil. Sicer pa se mi na podlagi preučitve podatkov, ki jih je predložila Komisija [27] in po katerih je bilo od skupno več kot 10 milijonov potnikov, ki jih je prizadelo zaprtje zračnega prostora zaradi izbruha islandskega ognjenika, vloženih „samo“ 10.000 pritožb, zdi, da za letalske prevoznike navedena obveznost ni bila nepremostljiva, saj jih je večina izpolnila obveznosti iz Uredbe št. 261/2004. [28]

61. Glede na zgoraj navedeno menim, da člena 5 in 9 te uredbe torej nista v nasprotju z načelom sorazmernosti.

62. Družba Ryanair še navaja, da naj bi bila obveznost oskrbe ob odpovedi leta zaradi izrednih razmer v nasprotju z načelom, da mora odškodnina potrošnikom temeljiti na načelu pravičnega ravnotežja interesov, ki je navedeno v trinajstem in štirinajstem odstavku preambule k Montrealski konvenciji.

63. Sodišče je v zvezi s tem v zgoraj navedeni sodbi IATA in ELFAA razsodilo, da pomoč in oskrba potnikov iz člena 6 Uredbe št. 261/2004 – člen, ki napotuje na člen 9 iste uredbe – ker sta v primeru velike zamude leta standardizirana in takojšnja ukrepa za nadomestitev škode, nista med tistimi ukrepi, za katere Montrealska konvencija določa pogoje za izvedbo. [29] Sodišče je v sodbi z dne 6. maja 2010 v zadevi Walz [30] res navedlo, da pravično ravnotežje interesov v različnih primerih, v katerih se letalskemu prevozniku naloži odgovornost, zahteva omejitev odškodnine potnikom, da se letalskim prevoznikom ne naloži zelo veliko breme nadomestitve težko opredeljive in izračunljive škode, kar bi lahko ogrozilo ali celo ohromilo njihovo gospodarsko dejavnost. [31] Vendar predmet zadeve, v kateri je bila izdana ta sodba, ni bila obveznost oskrbe potnikov, temveč njihova pravica, da ob nastali škodi prejmejo individualno nadomestilo v obliki odškodnine v skladu s poglavjem III Montrealske konvencije. [32] Navedena sodba torej spada v drugačen pravni okvir kot obravnavana zadeva.

25 — Glej točko 23 stališč.

26 — Sporočilo za javnost v zvezi s tem je na voljo na spletnem naslovu: http://www.ryanair.com/ie/news/briefing-note-cancellation-levy.

27 — Glej MEMO/11/235 z dne 12. aprila 2011 z naslovom „Oblak ognjeniškega prahu: pripravljenost na krizo leto dni po motnjah v letalskem prometu“.

28 — Prav tam (str. 5 in 6).

29 — Glej točko 46.

30 — C-63/09, ZOdl., str. I-4239.

31 — Točki 35 in 36.

32 — Glej zlasti točko 17.

64. Menim torej, da člena 5 in 9 Uredbe št. 261/2004 nista v nasprotju z načelom pravičnega ravnotežja interesov, na katero se sklicuje Montrealska konvencija.

65. V zvezi z vprašanjem, ali te določbe z naložitvijo obveznosti oskrbe potnikov, ki ni naložena izvajalcem, ki uporabljajo druge načine prevoza, kršijo splošno načelo prepovedi diskriminacije, je dovolj opozoriti, da je Sodišče razsodilo, da različni načini prevoza, zlasti ob upoštevanju njihovih načinov delovanja, pogojev njihove dostopnosti in porazdelitve njihovih omrežij, niso med seboj zamenljivi glede pogojev za njihovo uporabo. Položaj podjetij, ki opravljajo dejavnosti v vsakem od teh različnih sektorjev prevoza, zato ni primerljiv.[33] Poleg tega so na področju letalskega prevoza potniki, katerih let je odpovedan ali katerih let ima veliko zamudo, v objektivno drugačnem položaju kot potniki, ki uporabljajo drug način prevoza, če nastopijo enake motnje.[34] Sodišče je na podlagi tega sklenilo, da členi od 5 do 7 Uredbe št. 261/2004 niso neveljavni zaradi kršitve načela enakega obravnavanja.[35]

66. Nazadnje, družba Ryanair meni, da obveznost oskrbe potnikov, če je let odpovedan zaradi izrednih razmer, posega v svobodo letalskih prevoznikov in v njihovo pravico, da imajo v posesti svojo lastnino, jo uporabljajo in z njo razpolagajo, pri čemer sta ti pravici določeni v členih 16 in 17 Listine. Člena 5 in 9 Uredbe št. 261/2004 naj bi bila zato neveljavna.

67. V bistvu ta družba meni, da zaradi obveznosti oskrbe izgubi del rezultatov svojega dela in naložb, ki jih je izvedla.[36]

68. V zvezi s tem je treba opozoriti, da člen 52(1) Listine določa, da mora kakršnokoli omejevanje uresničevanja pravic in svoboščin, ki jih priznava ta listina, biti predpisano z zakonom in spoštovati bistveno vsebino teh pravic in svoboščin. Ob upoštevanju načela sorazmernosti so omejitve dovoljene samo, če so potrebne in če dejansko ustrezajo ciljem splošnega interesa, ki jih priznava Unija, ali če so potrebne zaradi varstva pravic in svoboščin drugih.

69. Kot navaja francoska vlada, člen 169(1) PDEU v zvezi s tem določa, da Unija podpira interese potrošnikov in jim zagotavlja visoko raven varstva.[37] Tudi v členu 38 Listine je navedeno, da politike Unije zagotavljajo visoko raven varstva potrošnikov. Poleg tega je namen Uredbe št. 261/2004, kot je navedeno v točki 37 teh sklepnih predlogov, zagotavljati visoko raven varstva letalskih potnikov, ne glede na to, ali so v položaju, v katerem jim je bilo zavrnjeno vkrcanje, je let odpovedan ali ima veliko zamudo, saj so bile vsem povzročene podobno velike težave in nevšečnosti, povezane z letalskim prevozom.

70. Kot sem pojasnil v točkah od 55 do 61 teh sklepnih predlogov, poleg tega menim, da obveznost oskrbe letalskih potnikov, ki jo mora letalski prevoznik izpolniti v skladu s členoma 5 in 9 te uredbe, če je let odpovedan zaradi izrednih razmer, ne posega v načelo sorazmernosti.

71. Zato menim, da člena 5 in 9 navedene uredbe nista v nasprotju s členoma 16 in 17 Listine.

72. Ob upoštevanju vseh teh ugotovitev menim, da je treba člena 5 in 9 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da ne vsebujeta niti implicitne oprostitve niti implicitne omejitve obveznosti oskrbe potnikov, katerih let je bil odpovedan zaradi izrednih razmer. Ta ugotovitev ne vzbuja dvomov o veljavnosti teh določb.

33 — Glej zgoraj navedeno sodbo IATA in ELFAA (točka 96).

34 — Prav tam (točka 97).

35 — Prav tam (točka 99).

36 — Glej točko 45 stališč.

37 — Glej točko 79 stališč.

V – Predlog

73. Ob upoštevanju zgornjih navedb Sodišču predlagam, naj Dublin Metropolitan District Court odgovori tako:

Člena 5 in 9 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 se okoliščine, kakršne so zaprtje zračnega prostora zaradi izbruha ognjenika, štejejo za izredne razmere v smislu Uredbe št. 261/2004;

— da ne vsebujeta niti implicitne oprostitve niti implicitne omejitve obveznosti oskrbe potnikov, katerih let je bil odpovedan zaradi izrednih razmer. Ta ugotovitev ne vzbuja dvomov o njuni veljavnosti.