



SODIŠČE
EVROPSKE UNIJE

SODIŠČE IN PRAVICE LETALSKIH POTNIKOV



UVOD

Sodišče Evropske unije (SEU) od leta 1952 zagotavlja spoštovanje in pravilno uporabo prava Unije v državah članicah. V tem času je izdalo sodbe, ki so okrepile evropsko povezovanje, hkrati pa je razširilo pravice državljanov. Na teh straneh so predstavljene nekatere pomembne sodbe Sodišča o pravicah letalskih potnikov.



SPLOŠNA NAČELA

Tri milijarde potnikov vsako leto potuje z letalom. Unija je leta 2004 sprejela uredbo o pravicah letalskih potnikov, ki potujejo z letališča v državi članici ali so nanj namenjeni (Uredba št. 261/2004). Sodišče je redno zaproseno za razlago te uredbe za zagotovitev enotne uporabe v vseh državah članicah. Med drugim je odgovorilo na ponavljajoče se vprašanje: v katerih primerih in pod katerimi pogoji mora letalska družba potnikom izplačati odškodnino?

Medtem ko uredba iz leta 2004 določa le, da imajo potniki odpovedanega leta, katerih pot do namembnega kraja je bila spremenjena, pravico do odškodnine, če izgubijo tri ure ali več glede na prvotno predvideno trajanje, je Sodišče leta 2009 odločilo, da so tudi potniki, katerih let je imel tri ure ali več zamude, upravičeni do odškodnine. Drugačna obravnava potnikov letov z zamudo, tudi če ti prispejo v končni namembni kraj z najmanj triurno zamudo, namreč ne bi bila upravičena.

Sodišče je v isti sodbi pojasnilo, da se lahko letalski prevozniki ob odpovedi ali veliki zamudi leta razbremenijo odškodninske obveznosti, če dokažejo, da je do odpovedi ali zamude prišlo zaradi izrednih razmer, na katere dejansko niso mogli vplivati in se jim ni bilo mogoče izogniti niti ob sprejetju vseh razumnih ukrepov ([sodba z dne 19. novembra 2009, Sturgeon, C-402/07](#)).



IZREDNE RAZMERE

Letalskim prevoznikom ni treba plačati odškodnine potnikom v primeru „izrednih razmer“. Sodišče je bilo v preteklih letih zaproseno za pojasnitev in konkretizacijo tega pojma.

Sodišče je pojasnilo, da trk letaliških pomičnih stopnic za vkrcanje z letalom in, načeloma, nepredvidene tehnične težave, kot so okvara ali zamenjava dela, ki je predčasno odpovedal, ne pomenijo izrednih razmer. Letalski prevozniki tako ne morejo biti razbremenjeni odškodninske obveznosti, saj so take tehnične težave neizogibno povezane z delovanjem letala in niso take, da letalski prevoznik, ki mora zagotavljati vzdrževanje letala, nanje ne bi mogel vplivati ([sodba z dne 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14](#)). Vendar je podrobneje določilo, da je nekatere tehnične težave mogoče šteti za izredne razmere (na primer skrite napake, ki so nastale pri izdelavi in vplivajo na varnost letal, ki so že v uporabi, ali škoda na letalih zaradi sabotaže ali terorističnih dejanj) ([sklep z dne 14. novembra 2014, Siewert in drugi, C-394/14](#)).

Sodišče je tudi potrdilo, da je zaprtje dela evropskega zračnega prostora zaradi izbruha ognjenika Eyjafjallajökull na Islandiji pomenilo izredne razmere, prav tako trčenje letala s ptico in čas, ki ga je ustrezno usposobljen strokovnjak porabil za varnostne preglede po tem trčenju ([sodba z dne 31. januarja 2013, McDonagh, C-12/11](#); [sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška, C-315/15](#)).



ZAMUDE

Sodišče je že večkrat natančneje opredelilo svojo sodno prakso o letih, ki so imeli tri ure ali več zamude. Med drugim je moralo pojasniti način izračuna zamude in vpliv povezav na zamude.

Sodišče je leta 2014 navedlo, da dejanski čas prihoda za let ustreza času, ko se odprejo vsaj ena od vrat letala. Šele ko smejo potniki zapustiti letalo, namreč lahko neomejeno nadaljujejo svoje dejavnosti ([sodba z dne 4. septembra 2014, Germanwings, C-452/13](#)). Pojasnilo je tudi, da je treba, če je do zamude leta prišlo tako zaradi izrednih razmer kot zaradi drugih okoliščin, za katere je mogoče odgovornost pripisati letalskemu prevozniku, zamudo zaradi izrednih razmer odšteti od celotne zamude ob prihodu. Če po tem odštetju zamuda leta ob prihodu traja tri ure ali več, so torej potniki upravičeni do odškodnine ([sodba z dne 4. maja 2017, Pešková in Peška, C-315/15](#)).

Sodišče je leta 2013 navedlo tudi, da odškodnina ni odvisna od tega, ali je prišlo do zamude ob odhodu. Za odškodninsko upravičenje zadostuje, da je bila zamuda ob prihodu v namembni kraj potnika triurna ali večja, ne glede na to, ali je do zamude prišlo zaradi odhodnega leta ali zaradi enega od morebitnih povezovalnih letov ([sodba z dne 26. februarja 2013, Folkerts, C-11/11](#)). Poleg tega je Sodišče leta 2017 pojasnilo, da dolžina leta, na podlagi katere se določi znesek odškodnine, v primeru letalskih povezav s prestopi zajema le neposredno razdaljo med krajem prvega vzleta in končnim namembnim krajem, ki se izračuna „po zračni črti“ ([sodba z dne 7. septembra 2017, Bossen in drugi, C-559/16](#)).



ODPOVEDI IN ZAVRNITVE VKRCANJA

Sodišče je poleg zamud obravnavalo posebne primere, v katerih je moralo odločiti, ali je bil let odpovedan oziroma ali letalski prevoznik potniku neupravičeno ni dovolil vkrcanja.

Sodišče je odločilo, da je treba šteti, če letalo ni prispelo v namembni kraj in se je moralo vrniti na odhodno letališče, ne da bi ga lahko potniki ponovno uporabili, da je bil let odpovedan, tudi če so bili potniki preusmerjeni na drug let do namembnega kraja. Prvotni let se šteje za odpovedan, zato lahko potniki v takem primeru zahtevajo odškodnino ([sodba z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi, C-83/10](#)).

Sodišče je razsodilo tudi, da pojem zavrnitve vkrcanja ni omejen zgolj na primere prevelikega števila rezervacij. Nastanek izrednih razmer – kot je stavka – zaradi katerega mora letalski prevoznik na novo organizirati lete, ki so poznejši od odpovedanega leta, ne upravičuje zavrnitve vkrcanja potnikom, ki so rezervirali sedež za te poznejše lete. Letalski prevoznik, ki sedež potnika prepusti osebi, na katere let je vplivala stavka, torej temu potniku neupravičeno zavrne vkrcanje, tako da je ta upravičen do odškodnine ([sodba z dne 4. oktobra 2012, Finnair, C-22/11](#)).



OBVEZNOSTI LETALSKIH PREVOZNIKOV



V skladu z uredbo iz leta 2004 morajo letalski prevozniki plačati odškodnino potnikom, katerih let je bil odpovedan ali je imel zamudo ali katerim neupravičeno niso dovolili vkrcanja. Uredba določa pavšalno odškodnino od 250 do 600 EUR glede na dolžino načrtovanega leta. Poleg tega za letalske prevoznike velja obveznost pomoči (zlasti povračilo cene vozovnice ali sprememba poti do končnega namembnega kraja) in oskrbe (stroški prehrane, nastanitve in telekomunikacij). Sodišče je že večkrat pojasnjevalo te obveznosti.

Sodišče je leta 2011 navedlo, da lahko potniki, če pavšalna odškodnina, določena z uredbo iz leta 2004, ne krije celotne premoženjske in nepremoženjske škode, ki jim je nastala, od letalskega prevoznika zahtevajo povračilo preostanka v mejah, določenih z mednarodnim in nacionalnim pravom. Sodišče je tako odločilo, da mora biti potnikom omogočena pridobitev povračila celotne škode ob upoštevanju zgoraj navedenih omejitev ([sodba z dne 13. oktobra 2011, Sousa Rodríguez in drugi, C-83/10](#)).

Kadar letalski prevoznik ne izpolni obveznosti pomoči in oskrbe, lahko potniki zahtevajo povračilo zneskov, ki so se izkazali za nujne, primerne in razumne za nadomestitev neizpolnitve obveznosti letalskega prevoznika. Sodišče je pojasnilo tudi, da obstoj izrednih razmer sicer letalske prevoznike razbremeni odškodninske obveznosti, ne pa tudi obveznosti pomoči in oskrbe ([sodba z dne 31. januarja 2013, McDonagh, C-12/11](#)).



PRTLJAGA

Kar zadeva vprašanja v zvezi s prtljago, je moralo Sodišče natančno določiti največji znesek, ki ga lahko potnik zahteva za povračilo premoženjske in nepremoženjske škode zaradi uničenja ali izgube prtljage. Obravnavalo je tudi možnost letalskih prevoznikov, da potnikom zaračunajo ceno prevoza prtljage.

V skladu z Montrealsko konvencijo iz leta 1999 je odgovornost letalskega prevoznika ob uničenju ali izgubi prtljage omejena na približno 1300 EUR. Sodišče je pojasnilo, da ta zgornja meja velja za vse vrste škode, torej tako za premoženjsko kot nepremoženjsko škodo. Sodišče je namreč menilo, da se določitev zgornje meje za odškodnino nanaša na celotno škodo, ki nastane vsakemu potniku, ne glede na vrsto škode ([sodba z dne 6. maja 2010, Walz, C-63/09](#)).

Sodišče je odločilo tudi, da je mogoče ceno prevoza prtljage zaračunati poleg cene letalske vozovnice, kot to počne večina nizkocenovnih letalskih prevoznikov. Vendar je Sodišče pojasnilo, da kabinska prtljaga ne more biti predmet doplačila, ker jo je treba šteti za nujni element potniškega prevoza ([sodba z dne 18. septembra 2014, Vueling Airlines, C-487/12](#)).



REZERVACIJE LETOV

Sodišče je že večkrat pojasnjevalo pravila, ki jih morajo prodajalci letalskih prevozov spoštovati pri objavljanju ponudb na svojem spletnem mestu.

Sodišče je leta 2012 odločilo, da prodajalci letalskih prevozov zavarovanja za primer odpovedi leta nimajo pravice vnaprej vključiti v ceno vozovnice. Tako zavarovanje namreč pomeni možnost doplačila, ki mora biti v skladu z uredbo iz leta 2008 o opravljanju zračnih prevozov jasno navedena ob začetku postopka rezervacije, kupec pa jo mora sprejeti z izrecno potrditvijo ([sodba z dne 19. julija 2012, ebooker.com Deutschland, C-112/11](#)).

Ista uredba iz leta 2008 določa tudi, da mora biti vedno navedena končna cena, ki jo je treba plačati. Sodišče je ugotovilo, da mora biti končna cena, ki jo je treba plačati, navedena za vsak predlagan zračni prevoz, tudi ob prvi navedbi cene. Namen te obveznosti je med drugim strankam omogočiti učinkovito primerjavo cen zračnih prevozov različnih letalskih prevoznikov ([sodba z dne 15. januarja 2015, Air Berlin, C-573/13](#)).





SODIŠČE
EVROPSKE UNIJE

—
Direktorat za komuniciranje
Oddelek Objave in elektronski mediji

Oktober 2017

