



## Sbírka soudních rozhodnutí

Věc C-22/11

**Finnair Oyj**  
v.  
**Timy Lassooy**

(žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Korkein oikeus)

„Letecká doprava — Nařízení (ES) č. 261/2004 — Náhrady cestujícím v případě odepření nástupu na palubu — Pojem ‚odepření nástupu na palubu‘ — Vyloučení kvalifikace jako ‚odepření nástupu na palubu‘ — Zrušení letu způsobené stávkou na letišti odletu — Reorganizace pozdějších letů po zrušeném letu — Nárok cestujících těchto letů na odškodnění“

Shrnutí – rozsudek Soudního dvora (třetího senátu) ze dne 4. října 2012

1. *Doprava — Letecká doprava — Nařízení č. 261/2004 — Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu — Odepření nástupu na palubu — Pojem — Extenzivní výklad — Pojem týkající se všech případů odepření nástupu cestujícího na palubu — Omezení uvedeného pojmu pouze na případy nadměrného počtu rezervací — Vyloučení*

*[Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004, bod 1 odůvodnění a čl. 2 písm. j) a článek 4; nařízení Rady č. 295/91, článek 1]*

2. *Doprava — Letecká doprava — Nařízení č. 261/2004 — Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu — Odepření nástupu na palubu z důvodu reorganizace letů následujících po mimořádných okolnostech — Nárok cestujících těchto letů na odškodnění*

*[Směrnice Evropského parlamentu a Rady č. 261/2004, bod 15 odůvodnění a čl. 2 písm. j), čl. 4 odst. 3 a článek 13]*

1. Pojem „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) a článku 4 nařízení č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení č. 295/91, musí být vykládán tak, že se týká nejen odepření nástupu na palubu, které bylo způsobeno překročením kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nýbrž i odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody.

Unijní zákonodárce totiž rozšířil dosah uvedeného pojmu nad rámec jediného případu odepření nástupu na palubu z důvodu nadměrného počtu rezervací dříve uvedeného v článku 1 nařízení č. 295/91, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě, a přiznal mu široký význam vztahující se na všechny případy, ve kterých letecký dopravce odmítne dopravit cestujícího.

Omezení dosahu pojmu „odepření nástupu na palubu“ pouze na případy nadměrného počtu rezervací by mělo v praxi za následek citelné snížení ochrany přiznané cestujícím na základě nařízení č. 261/2004, a bylo by tedy v rozporu s cílem tohoto nařízení uvedeným v prvním bodě odůvodnění, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, což odůvodňuje extenzivní výklad práv přiznaných cestujícím.

(viz body 21–23, 26, výrok 1)

2. Článek 2 písm. j) a čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení č. 295/91, musí být vykládány tak, že vznik mimořádných okolností vedoucích leteckého dopravce k reorganizaci letů po vzniku mimořádných okolností nemůže odůvodnit odepření nástupu na palubu letadel s pozdějším odletem, ani zprostit tohoto dopravce povinností odškodnit na základě čl. 4 odst. 3 téhož nařízení cestujícího, kterému odepřel nástup na jeden z těchto letů vypravených po uvedených okolnostech.

Na rozdíl od čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 totiž čl. 2 písm. j) a článek 4 tohoto nařízení nestanoví, že je v případě odepření nástupu na palubu souvisejícího s mimořádnými okolnostmi, kterým nebylo možné zamezit, i když byla přijata všechna přiměřená opatření, letecký dopravce zproštěn povinnosti poskytnout náhradu cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu proti jejich vůli. Z toho plyne, že unijní zákonodárce nezamýšlel, že uvedená náhrada může být odmítnuta z důvodů souvisejících se vznikem mimořádných okolností.

Kromě toho z patnáctého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004 vyplývá, že se mimořádné okolnosti mohou týkat pouze „jednotlivé[ho] letadl[a] v určitý den“, což nemůže být případ odepření nástupu na palubu cestujícímu z důvodu reorganizace letů následujících po takových okolnostech, které se dotkly dřívějšího letu. Pojem „mimořádné okolnosti“ má totiž za cíl omezit povinnosti leteckého dopravce, a dokonce ho těchto povinností zprostit, pokud dotčené události nebylo možno zamezit, i když byla přijata všechna přiměřená opatření. I když je takový dopravce povinen zrušit let v den stávky zaměstnanců letiště a následně rozhodne o reorganizaci svých pozdějších letů, nelze mít v žádném případě za to, že tento dopravce byl kvůli uvedené stávce nucen odepřít nástup na palubu cestujícímu, který se řádně přihlásil k nástupu na palubu dva dny po zrušení uvedeného letu.

(viz body 36, 37, 40 a výrok 2)