



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
YVESE BOTA
přednesené dne 19. dubna 2012¹

Věc C-22/11

**Finnair Oyj proti
Timymu Lassooyovi**
[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce
podaná Korkein oikeus (Finsko)]

„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 ve státě odletu — Reorganizace pozdějších letů po zrušeném letu — Nárok cestujících těchto letů na odškodnění“

1. Projednávaná žádost o rozhodnutí o předběžné otázce vede Soudní dvůr k tomu, aby poprvé podal výklad pojmu „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení (ES) č. 261/2004². Toto ustanovení definuje odepření nástupu na palubu jako odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se řádně přihlásili k nástupu na palubu, ledaže existují přiměřené důvody pro odepření nástupu na palubu, zejména zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady. Pokud je nástup na palubu odepřen cestujícímu proti jeho vůli, má na základě čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 nárok na paušální náhradu.
2. Projednávaná věc vyvstala ve sporu mezi leteckou společností Finnair Oyj³ a T. Lassooyem. Posledně uvedený si rezervoval místo v letadle na let z Barcelony do Helsinek dne 30. července 2006 v 11:40 hodin. V důsledku stávky na letišti v Barceloně (Španělsko), ke které došlo dne 28. července 2006, Finnair rozhodla přeorganizovat své lety naplánované na dny 28., 29. a 30. července 2006 a odepřela nástup na palubu T. Lassooyovi, a do letadla, kterým měl letět, přednostně umístila cestující, kteří nemohli nastoupit na palubu letadla s pravidelným odletem dne 29. července 2006 v důsledku této stávky. Timy Lassooy se nyní dovolává čl. 4 odst. 3 nařízení č. 261/2004 a domnívá se, že Finnair mu musí vyplatit náhradu škody v souladu s tímto ustanovením.
3. Korkein oikeus (Nejvyšší soud, Finsko) si tudíž klade otázku, zda pojem „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 zahrnuje jediné odepření nástupu na palubu z toho důvodu, že počet rezervací překračuje kapacitu letu, nebo zda zahrnuje rovněž jiné případy, jako je odepření nástupu na palubu z důvodu reorganizace letů v důsledku mimořádných okolností.
4. Dále se předkládající soud zabývá otázkou, zda může být kvalifikace jako „odepření nástupu na palubu“ vyloučena z jiných důvodů, než jsou důvody související s cestujícím, a zejména z důvodů souvisejících s mimořádnými okolnostmi.

1 — Původní jazyk: francouzština.

2 — Nařízení Evropského parlamentu a Rady ze dne 11. února 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 (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

3 — Dále jen „Finnair“.

5. V tomto stanovisku uvedu důvody, proč se domnívám, že pojem odepření nástupu na palubu zahrnuje nejen případy, kdy počet rezervací překročí kapacitu letu, nýbrž i jiné důvody, jako jsou provozní důvody.

6. Dále vysvětlím, proč podle mého názoru musejí být čl. 2 písm. j) a článek 4 nařízení č. 261/2004 vykládány v tom smyslu, že mimořádné okolnosti nemohou být přiměřeným důvodem odepření nástupu na palubu, jelikož pouze odepření cestujícím nastoupit na palubu z důvodů souvisejících s individuální situací těchto cestujících může mít za následek vyloučení kvalifikace tohoto odepření jako „odepření nástupu na palubu“. Stejně tak vylíčím důvody, proč jsem toho názoru, že čl. 4 odst. 3 a čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení musejí být vykládány v tom smyslu, že se letecký dopravce nemůže dovolávat mimořádných okolností, které ovlivnily let, aby byl zproštěn své povinnosti odškodnit cestujícího, kterému odepře nástup na palubu letadla s pozdějším odletem, pokud toto odepření odůvodní reorganizací tohoto letu v důsledku těchto mimořádných okolností.

7. Konečně uvedu, proč tento výklad podle mého názoru není v rozporu se zásadou rovného zacházení.

I – Právní rámec

8. První bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí, že činnost Evropského společenství v oblasti letecké dopravy by měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících.

9. Čtrnáctý bod odůvodnění tohoto nařízení uvádí, že povinnosti provozujících leteckých dopravců by měly být omezeny nebo jejich odpovědnost vyloučena v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.

10. Podle čl. 2 písm. j) uvedeného nařízení se „odepřením nástupu na palubu“ rozumí odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2, s výjimkou případu, kdy zde jsou přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady“.

11. Článek 4 nařízení č. 261/2004 zní takto:

1. Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že dojde k odepření nástupu na palubu, vyzve nejprve dobrovolníky k odstoupení od jejich rezervací za náhradu podle podmínek dohodnutých mezi dotčenými cestujícími a provozujícím leteckým dopravcem. Dobrovolníkům je kromě náhrad podle tohoto odstavce poskytnuta pomoc v souladu s článkem 8.

2. Jestliže se nepřihlásí dostatečný počet dobrovolníků k tomu, aby zbývající cestující s rezervacemi mohli nastoupit let, může provozující letecký dopravce odepřít cestujícím nástup na palubu proti jejich vůli.

3. Jestliže je nástup na palubu odepřen cestujícím proti jejich vůli, provozující letecký dopravce je neprodleně odškodní v souladu s článkem 7 a poskytne jim pomoc v souladu s články 8 a 9.“

12. Podle čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení není provozující letecký dopravce povinen platit náhradu běžně dlužnou v případě zrušení letu, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

13. Článek 7 odst. 1 písm. b) uvedeného nařízení, vykládaný ve spojení s článkem 4 tohoto nařízení, stanoví paušální náhradu ve výši 400 eur pro cestující, kterým bylo odepřeno nastoupit na palubu letadla u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů.

14. Články 8 a 9 nařízení č. 261/2004, vykládané ve spojení s článkem 4 tohoto nařízení, stanoví právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování, jakož i právo na poskytnutí péče pro cestující, kterým bylo odepřeno nastoupit na palubu letadla.

II – Skutkový stav a původní řízení

15. V důsledku stávky zaměstnanců letiště v Barceloně dne 28. července 2006 musel být zrušen pravidelný let letecké společnosti Finnair z Barcelony do Helsinek v 11:40 hodin. Finnair se rozhodla přeorganizovat své lety tak, aby cestující tohoto letu nemuseli čekat příliš dlouho.

16. Tito cestující tak byli dopraveni do Helsinek (Finsko) letem následujícího dne, dne 29. července 2006 v 11:40 hodin, a mimořádně vypraveným letem téhož dne ve 21:40 hodin. Důsledkem této reorganizace bylo, že část cestujících, kteří si koupili své letenky na let dne 29. července 2006 v 11:40 hodin, musela čekat do 30. července 2006 na pravidelný let do Helsinek v 11:40 hodin a na let ve 21:40, který byl rovněž mimořádně vypravený. Stejně tak někteří cestující, jako například T. Lassooy, kteří si koupili letenky na let dne 30. července 2006 v 11:40 hodin a kteří se řádně přihlásili k nástupu na palubu, byli dopraveni do Helsinek zvláštním letem ve 21:40 hodin.

17. Jelikož měl T. Lassooy za to, že mu Finnair odepřela nástup na palubu ve smyslu článku 4 nařízení č. 261/2004, podal žalobu k Helsingin käräjäoikeus (soud prvního stupně v Helsinkách), kterou se domáhal, aby byla Finnair uložena povinnost zaplatit mu náhradu škody stanovenou v čl. 7 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení.

18. Rozhodnutím ze dne 19. prosince 2008 Helsingin käräjäoikeus zamítl žalobu podanou T. Lassooyem z důvodu, že uvedené nařízení se týká pouze odškodnění cestujících z důvodu odepření nástupu na palubu souvisejícího s nadměrným počtem rezervací z obchodních důvodů. Tento soud měl za to, že se článek 4 nařízení č. 261/2004 nepoužije, neboť došlo k reorganizaci letů. Tento soud považoval let T. Lassooye za zrušený, přestože k němu ve skutečnosti došlo.

19. Timy Lassooy podal odvolání k Helsingin hovioikeus (odvolací soud v Helsinkách). V rozsudku vydaném dne 31. srpna 2009 tento soud konstatoval, že Finnair T. Lassooyovi odepřela nástup na palubu proti jeho vůli. Tento soud měl za to, že let nebyl zrušen, jelikož letadlo vzletlo v době, která byla uvedena na potvrzení rezervace T. Lassooye, a identifikační údaje letu byly totožné s údaji uvedenými na této rezervaci. Helsingin hovioikeus byl toho názoru, že jak ze znění nařízení č. 261/2004, tak z přípravných prací vyplývá, že toto nařízení se vztahuje nejen na případy nadměrného počtu rezervací, nýbrž i na některé případy odepření nástupu na palubu z provozních důvodů. Finnair tudíž není zproštěna své odpovědnosti z důvodů souvisejících se stávkou a je povinna nahradit T. Lassooyovi škodu v souladu s článkem 7 uvedeného nařízení. Helsingin hovioikeus zrušil rozhodnutí ze dne 19. prosince 2008 a uložil Finnair povinnost zaplatit 400 eur spolu s úroky.

20. Finnair podala kasační opravný prostředek ke Korkein oikeus. Korkein oikeus má pochybnosti o výkladu ustanovení nařízení č. 261/2004. Rozhodl tedy přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru několik předběžných otázek.

III – Předběžné otázky

21. Korkein oikeus položil Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Je třeba vykládat nařízení [...] č. 261/2004, a zejména jeho článek 4, v tom smyslu, že se jeho použití omezuje na odepření nástupu na palubu, které bylo způsobeno překročením kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací z obchodních důvodů provozujícím leteckým dopravcem, nebo se [toto] nařízení uplatní též v případě odepření nástupu na palubu z jiných důvodů, jako jsou provozní důvody?
- 2) Má být ustanovení čl. 2 písm. j) nařízení [č. 261/2004] vykládáno v tom smyslu, že se přípustné důvody, které jsou v něm uvedeny, omezují pouze na faktory týkající se cestujících, nebo může být nástup na palubu odepřen z jiných důvodů? Pokud má být [toto] nařízení vykládáno v tom smyslu, že nástup na palubu může být právoplatně odepřen i z jiných důvodů, nežli jsou důvody související s cestujícími, je třeba mít za to, že toto odepření může být odůvodněno též reorganizací letů kvůli mimořádným okolnostem uvedeným ve čtrnáctém a patnáctém bodě odůvodnění [uvedeného] nařízení?
- 3) Je třeba vykládat nařízení [č. 261/2004] v tom smyslu, že letecký dopravce může být své odpovědnosti podle čl. 5 odst. 3 [tohoto nařízení] zproštěn nejen v případě letu, který byl zrušen pro mimořádné okolnosti, ale i ve vztahu k cestujícím pozdějších letů, pokud se snažil rozdělit negativní důsledky mimořádných okolností, kterým je jeho provoz vystaven – jako jsou stávky –, mezi větší skupinu cestujících, než jsou cestující ze zrušeného letu, tím, že pozdější lety přeorganizoval tak, aby odlet žádného z cestujících neměl nepřiměřené zpoždění. Jinými slovy, může se letecký dopravce dovolávat mimořádných okolností též vůči cestujícímu z pozdějšího letu, jehož cesta nebyla takovými okolnostmi přímo dotčena? Byl by v tomto ohledu významný rozdíl v závislosti na tom, zda by postavení cestujícího a právo na náhradu byly posuzovány podle článku 4 nařízení [č. 261/2004], který se týká odepření nástupu na palubu, nebo podle článku 5 tohoto nařízení, který se týká zrušení letu?“

IV – Analýza

A – Úvodní poznámky

22. Za účelem poskytnutí jasné odpovědi předkládajícímu soudu se domnívám, že se otázkami lze zabývat následujícím způsobem.

23. První otázka se týká pojmu „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004. Konkrétněji si předkládající soud v podstatě klade otázku, zda musí být toto ustanovení vykládáno v tom smyslu, že tento pojem zahrnuje pouze odepření nástupu na palubu z důvodu překročení kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nebo zahrnuje též jiné případy, jako je odepření nástupu na palubu z důvodu reorganizace letů.

24. Druhá a třetí otázka spolu podle mého názoru souvisejí. Těmito dvěma otázkami totiž předkládající soud ve skutečnosti přivádí Soudní dvůr k tomu, aby se zabýval dopadem, který mohou mít mimořádné okolnosti na režim náhrad a pomoci zavedený článkem 4 nařízení č. 261/2004.

25. Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu tak je, zda je čl. 2 písm. j) tohoto nařízení nutné vykládat v tom smyslu, že kvalifikace jako „odepření nástupu na palubu“ může být vyloučena pouze z důvodů souvisejících s cestujícími, jehož se toto odepření týká, nebo mohou být pro účely tohoto vyloučení přípustné i jiné důvody, jako je reorganizace letů z důvodu mimořádných okolností.

26. První částí třetí otázky se pak předkládající soud zabývá otázkou dosahu účinků zrušení letu z důvodu mimořádných okolností. Předkládající soud si totiž v podstatě klade otázku, zda zproštění povinnosti náhrady škody v případě zrušení letu způsobeného mimořádnými okolnostmi, jak je stanoveno v čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení, může být vztaženo na případy odepření nástupu na palubu letadla s pozdějším odletem, pokud letecký dopravce odůvodní toto odepření reorganizací tohoto letu v důsledku těchto mimořádných okolností.

27. Konečně druhou část třetí otázky chápu tak, že se jí předkládající soud zamýšlí nad tím, zda neexistuje nerovné zacházení mezi cestujícími, jejichž let byl zrušen, a cestujícími, kterým byl odepřen nástup na palubu, v rozsahu, v němž prvně uvedení nejsou v souladu s čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 odškodněni v případě mimořádných okolností, zatímco druhí uvedení mají právo na náhradu podle článku 4 téhož nařízení.

B – K předběžným otázkám

28. Soudní dvůr má při posuzování otázky obsahu pojmu „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 příležitost vyjádřit se k dosahu čl. 4 odst. 3 tohoto nařízení, který stanoví, že jestliže byl nástup na palubu odepřen cestujícímu proti jeho vůli, letecký dopravce ho musí odškodnit a poskytnout mu pomoc v souladu s články 7 až 9 uvedeného nařízení.

29. Podle ustálené judikatury je při výkladu ustanovení práva Unie nutné zohlednit nejen jeho znění, nýbrž i jeho kontext a cíle sledované právní úpravou, jejíž je součástí⁴.

30. Pojem „odepření nástupu na palubu“ je definován v čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 jako „odmítnutí přepravit cestující leteckou dopravou, přestože se přihlásili k nástupu na palubu za podmínek stanovených v čl. 3 odst. 2⁵], s výjimkou případu, kdy zde jsou přiměřené důvody odepřít jim nástup na palubu, například zdravotní důvody, důvody bezpečnosti nebo ochrany nebo nedostatečné cestovní doklady“.

31. Pouze na základě znění čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 nelze určit, zda pojem odepření nástupu na palubu zahrnuje pouze případy nadměrného počtu rezervací. Proto je třeba právě v kontextu tohoto ustanovení a s ohledem na cíle sledované tímto nařízením zkoumat, jaký byl záměr unijního zákonodávce.

32. Cílem uvedeného nařízení je nahradit nařízení (EHS) č. 295/9⁶. Ve svém návrhu nařízení⁷ totiž Evropská komise uvedla, že nařízení č. 295/91 ne vždy odradilo letecké dopravce od nadměrného odmítání nástupu na palubu nebo rušení letů, a tím méně je podnítilo k vyrovnaní jejich obchodních zvýhodnění snížením cen pro cestující. Příliš velký počet cestujících tak nadále trpí touto praxí⁸.

4 — Viz rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, Sb. rozh. s. I-10923, bod 41, a citovaná judikatura).

5 — Jedná se zejména o následující podmínky: Cestující musí mít potvrzenou rezervaci pro dotčený let a musí se přihlásit k přepravě, jak je předem a písemně stanoveno a v čase uvedeném leteckým dopravcem, provozovatelem souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo oprávněným zprostředkovatelem služeb v cestovním ruchu, nebo, jestliže není uveden čas, nejpozději do 45 minut před zveřejněným časem odletu.

6 — Nařízení Rady ze dne 4. února 1991, kterým se stanoví společná pravidla systému náhrad za odepření nástupu na palubu v pravidelné letecké dopravě (Úř. věst. L 36, s. 5; Zvl. vyd. 07/01, s. 306).

7 — Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, předložený Komisí dne 21. prosince 2001 [COM(2001) 784 final].

8 — Bod 5 důvodové zprávy.

33. Oznámeným cílem přijetí nařízení č. 261/2004 bylo vyplnit mezery nařízení č. 295/91 a snížit četnost praxe spočívající v odepření nástupu na palubu tím, že budou letečtí dopravci podníceni k nalezení dobrovolníků, kteří by souhlasili s odstoupením od své rezervace výměnou za určitá zvýhodnění, namísto toho, aby bránili cestujícím nastoupit na palubu⁹.

34. Unijní zákonodárce tedy nařízením č. 261/2004 zamýšlel zavést striktní a odrazující pravidla vůči leteckým dopravcům.

35. Za účelem zajištění plného účinku těchto pravidel musí být pojem odepření nástupu na palubu vykládán široce a nemůže se omezovat na případ nadměrného počtu rezervací. To jasně vyplývá z přípravných prací vedoucích k přijetí tohoto nařízení. Podle unijního zákonodárce má totiž praxe spočívající v odepření nástupu na palubu dvě příčiny. První příčinou je převedení cestujících, kteří se kvůli provozním problémům – jako je opožděné přistání, zrušení navazujících letů nebo výměna letadla, které má vadu, za přístroj s nižší kapacitou – nemohou zúčastnit letu, na který mají rezervaci, na pozdější let. Převedení cestující tak vytvoří nečekaný požadavek na počet sedadel, někdy i takový, že cestujícím následujícího letu je odepřen nástup na palubu. Druhou příčinou jsou případy cestujících, kteří se nepřihlásí k nástupu na palubu, přestože mají potvrzenou rezervaci, které vedou k praxi spočívající v nadměrném počtu rezervací¹⁰.

36. Potřeba extenzivního výkladu pojmu „odepření nástupu na palubu“ vyplývá rovněž z cíle, kterého se nařízení č. 261/2004 snaží dosáhnout. Připomínám, že cílem tohoto nařízení je totiž zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě, a odepření nástupu na palubu cestujícím způsobuje závažné potíže a nepohodlí¹¹. V tomto ohledu Soudní dvůr ve svém výše uvedeném rozsudku *Sturgeon* a další rozhodl, že ustanovení, která přiznávají práva cestujícím v letecké dopravě, včetně ustanovení, která přiznávají právo na náhradu škody, musejí být vykládána extenzivně¹².

37. Připustit, že pojem odepření nástupu na palubu zahrnuje pouze případy nadměrného počtu rezervací, by mělo za následek zbavit cestující, kteří se nacházejí v situaci *T. Lassooye*, jakékoliv ochrany.

38. Připomínám totiž, že *T. Lassooy* se ve sporu v původním řízení řádně přihlásil k nástupu na palubu, který mu byl odepřen v důsledku rozhodnutí přijatého *Finnair* přeorganizovat své lety a přednostně umístit cestující v letecké dopravě, jejichž let byl dva dny předtím zrušen z důvodu stávky. Let, na který měl *T. Lassooy* rezervaci, byl uskutečněn ve stanovenou hodinu a den.

39. Kdybychom tudíž měli za to, že *T. Lassooyovi* nebyl odepřen nástup na palubu, nemohl by se dovolávat článku 4 nařízení č. 261/2004 ani ustanovení tohoto nařízení týkajících se zrušení, a tím méně pak ustanovení týkajících se zpoždění. Cestující, který se ocitne ve stejné situaci jako *T. Lassooy*, neboť letecký dopravce jednostranně rozhodl o reorganizaci svých letů, by tak nespadal do žádné z kategorií, ve vztahu k nimž jsou stanovena ochranná opatření pro cestující v letecké dopravě, kteří jsou vystaveni závažným potížím a nepohodlí. Letecký dopravce nejenže by takovému cestujícímu nebyl povinen zaplatit náhradu za vzniklou újmu, ale především by nebyl ani povinen mu poskytnout pomoc, to znamená uspokojit jeho okamžité potřeby na místě. Tento cestující by byl ponechán svému osudu, což by bylo zcela v rozporu s cílem sledovaným uvedeným nařízením, kterým je jen pro připomenutí zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě.

9 — Viz sdělení Komise Evropskému parlamentu ze dne 25. března 2003 podle čl. 251 odst. 1 druhého pododstavce Smlouvy o ES týkající se společného postoje přijatého Radou za účelem přijetí nařízení Evropského parlamentu a Rady, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů [SEC(2003) 361 final, s. 2].

10 — Viz body 7 až 9 důvodové zprávy k návrhu nařízení zmíněnému v poznámce pod čarou 7.

11 — Viz první a druhý bod odůvodnění tohoto nařízení.

12 — Viz bod 45 uvedeného rozsudku a citovaná judikatura.

40. Mimoto by to mohlo mít rovněž za následek, že by se někteří letečtí dopravci pokoušeli obejít ustanovení nařízení č. 261/2004 a vyhnout se svým povinnostem, a to v rozporu s vůlí unijního zákonodárce, který správně považoval za nezbytné posílit práva cestujících v letecké dopravě¹³. Bylo by tak pro tyto dopravce snadné pod záminkou reorganizace svých letů nebo jakéhokoliv jiného důvodu, než je důvod spočívající v nadměrném počtu rezervací, odepřít cestujícímu nástup na palubu a vyhnout se tomu, aby mu musel zaplatit náhradu škody nebo poskytnout péči.

41. V důsledku toho s ohledem na všechny tyto poznatky zastávám názor, že čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 je třeba vykládat v tom smyslu, že pojem „odepření nástupu na palubu“ zahrnuje nejen případy překročení kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nýbrž i jiné důvody, jako jsou provozní důvody.

42. I když pojem odepření nástupu na palubu nezahrnuje podle mého názoru pouze případ nadměrného počtu rezervací, je nyní třeba klást si otázku, zda může být vyloučena kvalifikace takové situace, jako je situace T. Lassooye, jako „odepření nástupu na palubu“ ve smyslu čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 z důvodů souvisejících s reorganizací letů v důsledku mimořádných okolností.

43. Finnair se totiž domnívá, že důvody, které vedly k odepření nástupu T. Lassooye na palubu letu, na který měl rezervaci, byly přípustnými důvody pro odepření nástupu na palubu, jelikož souvisely se zdravím, bezpečností a ochranou v souladu s tímto ustanovením. Finnair má rovněž za to, že jelikož nařízení č. 261/2004 stanoví omezení odpovědnosti leteckého dopravce v případě mimořádných okolností, kterým nemohl zabránit, bylo odepření nástupu T. Lassooye na palubu odůvodněné. Předkládající soud si pak klade otázku, zda přípustné důvody pro odepření nástupu na palubu nesouvisejí pouze s cestujícím, kterému byl tento nástup odepřen.

44. I když je pravda, že použití příslovce „například“ v čl. 2 písm. j) nařízení č. 261/2004 ukazuje, že výčet důvodů vylučujících kvalifikaci jako „odepření nástupu na palubu“ není taxativní, přesto se domnívám, že se tyto důvody musejí omezovat pouze na důvody související s individuální situací cestujícího.

45. Existují-li totiž pro odepření nástupu na palubu přiměřené důvody ve smyslu tohoto ustanovení, je dotyčný cestující vyloučen z jakékoliv možnosti náhrady škody a jakékoliv pomoci. Jelikož se tedy jedná o výjimku z ochranných pravidel zavedených tímto nařízením ve prospěch cestujících v letecké dopravě, je třeba ji vykládat restriktivně v souladu s ustálenou judikaturou Soudního dvora¹⁴.

46. Zvláštností odepření nástupu na palubu je to, že se týká cestujícího, a nikoliv samotného letu. Může se samozřejmě stát, že několika cestujícím je odepřen nástup na tentýž let. Avšak na rozdíl od případů zrušení nebo zpoždění nemá odepření nástupu na palubu stejný vliv na všechny cestující. Jedná se o individuální opatření přijaté leteckým dopravcem svévolně vůči cestujícímu, který přitom splnil všechny požadavky vyžadované pro účely nástupu na palubu.

47. Toto individuální opatření ztrácí svou svévolnou povahu pouze tehdy, pokud se samotný cestující dopustí pochybení například tím, že předloží neplatné průkazy totožnosti, nebo pokud svým chováním ohrozí bezpečnost letu či jiných cestujících, například je-li v podnapilém stavu nebo se chová agresivně. Podle mého názoru se v těchto případech článek 4 nařízení č. 261/2004 neuplatní a tento cestující se nemůže dovolávat žádné náhrady škody ani jakéhokoliv poskytnutí péče právě proto, že rozhodnutí odepřít cestujícímu nástup na palubu je přičitatelné tomuto cestujícímu.

13 — Viz čtvrtý bod odůvodnění tohoto nařízení.

14 — Viz rozsudek ze dne 13. prosince 2001, Heininger (C-481/99, Recueil, s. I-9945, bod 31). Viz rovněž rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, Sb. rozh. s. I-11061, bod 17 a citovaná judikatura).

48. Naproti tomu se mi zdá, že s ohledem na cíl tohoto nařízení, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě, nemůže mít rozhodnutí odeprít nástup na palubu založené na důvodech, které vůbec s dotýčným cestujícím nesouvisejí, za následek zbavení tohoto cestujícího jakékoliv ochrany. Jak jsem totiž již vylíčil v bodech 37 až 40 tohoto stanoviska, v důsledku vyloučení kvalifikace takové situace, jako je situace T. Lassooye, jako „odepréní nástupu na palubu“ by byl posledně uvedený zbaven jakékoliv možnosti náhrady škody a jakéhokoliv poskytnutí péče.

49. Vznik mimořádných okolností, v jejichž důsledku letecký dopravce reorganizuje své lety stejně jako v projednávané věci, nemůže podle mého názoru tuto analýzu zpochybnit.

50. Nejprve je třeba uvést, že v rozsahu, v němž pojem „mimořádné okolnosti“ směřuje k omezení nebo vyloučení odpovědnosti leteckého dopravce v případech, kdy dotčené události nebylo možno zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření¹⁵, je třeba tento pojem použít restriktivně.

51. Dále konstatuji, že patnáctý bod odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí, že „[z]a vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá *velké [významné] zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení*“¹⁶ jednoho nebo více letů uvedeného letadla“. Je zjevné, že unijní zákonodárce nestanovil, že se letecký dopravce může dovolávat mimořádných okolností v případě odepréní nástupu na palubu. V tomto ohledu, jak správně uvedla finská vláda, má cestující dokonce i v případě zrušení nebo zpoždění letu v důsledku mimořádných okolností právo na přesměrování a poskytnutí péče podle článků 5 a 6 tohoto nařízení. Unijní zákonodárce naopak nestanovil nic podobného pro cestujícího, kterému byl odeprén nástup na palubu. Jak jsem již uvedl, dotýčný cestující se ocitne bez jakéhokoliv poskytnutí péče a jakékoliv pomoci, pokud jeho situace nespadá do působnosti článku 4 uvedeného nařízení. Tím se podle mého názoru potvrzuje, že unijní zákonodárce nezamýšlel, aby mohla být kvalifikace jako „odepréní nástupu na palubu“ vyloučena z důvodů souvisejících se vznikem mimořádných okolností.

52. Tatáž zjištění je podle mého názoru nutné učinit u možnosti rozšířit zproštění povinnosti nahradit škodu v případě zrušení letu v důsledku mimořádných okolností na případ odepréní nástupu na palubu letadla s pozdějším odletem, jestliže letecký dopravce odůvodní toto odepréní reorganizací tohoto letu v důsledku těchto mimořádných okolností.

53. Ostatně dodávám, že z patnáctého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004 vyplývá, že za vznik mimořádných okolností je třeba považovat případ, kdy se rozhodnutí řízení letového provozu vztahuje k *jednotlivému letadlu v určitý den*¹⁷. V projednávané věci se mimořádné okolnosti, a sice stávka zaměstnanců letiště, dotýkaly pouze letu dne 28. července 2006 v 11:40 hodin, jelikož pouze tento let byl zrušen. I když tyto okolnosti tento let skutečně znemožnily, neboť Finnair nemohla tyto události, ke kterým došlo na letišti v Barceloně, nijak ovlivnit, je tomu jinak v případě letů ve dnech 29. a 30. července 2006, jelikož Finnair se mohla svobodně rozhodnout, zda má na tento let přednostně umístit či neumístit cestující z letu ze dne 28. července 2006. V žádném případě nebyla Finnair v důsledku stávky na letišti v Barceloně v uvedený den nucena odeprít T. Lassooyovi nástup na palubu dva dny po zrušení letu.

54. Finnair se sama rozhodla reorganizovat lety a v důsledku tohoto rozhodnutí nemůže být cestující v letecké dopravě, který se řádně přihlásil k nástupu na palubu, zbaven jakékoliv ochrany.

15 — Viz čtrnáctý bod odůvodnění nařízení č. 261/2004.

16 — Kurziva provedena autorem tohoto stanoviska.

17 — Tamtéž.

55. Je samozřejmě pravda, že stávku na letišti nelze přičítat Finnair. Ovšem jak vyplývá z přípravných prací vedoucích k přijetí nařízení č. 261/2004, režim náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě zavedený unijním zákonodárcem směřuje především k ochraně těchto cestujících. Unijní zákonodárce tak přijal jednoduché řešení, na jehož základě všechny povinnosti týkající se tohoto režimu vykonává dopravce zajišťující let. Je to praktické řešení, neboť dopravce zajišťující let má na letištích zaměstnance a zástupce, kteří mohou cestujícím poskytnout pomoc. Je to přímý a jednoduchý systém, a tudíž je snadno pochopitelný pro cestující¹⁸.

56. Jestliže se letecký dopravce domnívá, že není povinen trpět následky stávky na letišti, má na základě článku 13 nařízení č. 261/2004 právo požadovat podle použitelného vnitrostátního práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob.

57. Vůči takovému výkladu by bylo možné namítat, že osud cestujícího, kterému letecký dopravce stejně jako v projednávané věci odepřel nástup na palubu v důsledku mimořádných okolností, je příznivější než osud cestujícího, jehož let byl v důsledku těchto okolností zrušen nebo zpožděn, jelikož prvně uvedený je odškodněn, avšak druhý nikoliv. Podle finské vlády by tato skutečnost mohla být v rozporu se zásadou rovného zacházení.

58. Podle ustálené judikatury zásada rovného zacházení či zákazu diskriminace vyžaduje, aby se srovnatelnými situacemi nebylo zacházeno odlišně a s odlišnými situacemi stejně, není-li takové zacházení objektivně odůvodněné¹⁹. Na rozdíl od toho, co tvrdí finská vláda²⁰, se však nedomnívám, že se cestující, jejichž let byl zrušen nebo zpožděn, nacházejí ve stejné situaci jako cestující, kterým letecký dopravce odepřel nástup na palubu.

59. V bodě 46 tohoto stanoviska totiž bylo uvedeno, že se odepření nástupu na palubu týká nikoliv všech cestujících určitého letu, nýbrž jednoho nebo několika cestujících, kteří se však řádně přihlásili k nástupu na palubu. Cestující, jemuž byl odepřen nástup na palubu, se pouze svévolným rozhodnutím leteckého dopravce nezúčastní letu, na který měl rezervaci a který se uskuteční podle časového rozpisu leteckého dopravce. Jinak je tomu v případech zrušení nebo zpoždění letu, jelikož v těchto situacích jsou všichni cestující dotčeni stejným způsobem.

60. Je-li zrušení nebo zpoždění letu způsobeno mimořádnými okolnostmi, není letecký dopravce povinen zaplatit náhradu škody stanovenou v článku 7 nařízení č. 261/2004, jelikož nemohl dané události nijak ovlivnit²¹. Jelikož za potíže a nepohodlí, kterým jsou cestující vystaveni, nenese odpovědnost uvedený dopravce, není k náhradě, jež má odrazující funkci²², žádný důvod.

61. Naproti tomu se o takový případ nejedná, byl-li cestujícímu odepřen nástup na palubu stejně jako v projednávané věci poté, co letecký dopravce rozhodl o reorganizaci letů v důsledku mimořádných okolností. Pouze z důvodu tohoto rozhodnutí leteckého dopravce byl jeden – nebo několik zcela náhodně vybraných cestujících – vystaven potížím a nepohodlí. Z tohoto důvodu, jelikož je vzniklá újma přičitatelná leteckému dopravci, se povinnost náhrady škody i nadále uplatní, aby byl letecký dopravce od této praxe odrazen a upřednostnil vyzvání dobrovolníků k odstoupení od svých rezervací v souladu s čl. 4 odst. 1 nařízení č. 261/2004.

18 — Viz sdělení Komise Evropskému parlamentu ze dne 25. března 2003 uvedené v poznámce pod čarou 9, s. 3.

19 — Viz rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 95).

20 — Viz bod 24 vyjádření.

21 — Viz výše uvedené rozsudky Wallentin-Hermann (bod 23), jakož i Sturgeon a další (bod 67).

22 — Viz sdělení Komise Evropskému parlamentu ze dne 25. března 2003 uvedené v poznámce pod čarou 9, s. 3.

62. S ohledem na všechny tyto poznatky tedy zastávám názor, že čl. 2 písm. j) a článek 4 tohoto nařízení je třeba vykládat v tom smyslu, že mimořádné okolnosti nemohou být přiměřeným důvodem odepření nástupu na palubu, jelikož pouze odepření cestujícím nastoupit na palubu z důvodů souvisejících s individuální situací těchto cestujících může mít za následek vyloučení kvalifikace tohoto odepření jako „odepření nástupu na palubu“.

63. Článek 4 odst. 3 a čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení je ostatně třeba vykládat v tom smyslu, že letecký dopravce se nemůže dovolávat mimořádných okolností, které ovlivnily let, aby byl zproštěn své povinnosti odškodnit cestujícího, kterému odepře nástup na palubu letadla s pozdějším odletem, pokud toto odepření nástupu odůvodní reorganizací tohoto letu v důsledku těchto mimořádných okolností.

64. Takový výklad není v rozporu se zásadou rovného zacházení.

V – Závěry

65. Na základě předchozích úvah navrhuji Soudnímu dvoru, aby odpověděl Korkein oikeus takto:

- „1) Článek 2 písm. j) nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 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 (EHS) č. 295/91, je třeba vykládat v tom smyslu, že pojem ‚odepření nástupu na palubu‘ zahrnuje nejen případy překročení kapacity letu v důsledku nadměrného počtu rezervací, nýbrž i jiné důvody, jako jsou provozní důvody.
- 2) Článek 2 písm. j) a článek 4 nařízení č. 261/2004 je třeba vykládat v tom smyslu, že mimořádné okolnosti nemohou být přiměřeným důvodem odepření nástupu na palubu, jelikož pouze odepření cestujícím nastoupit na palubu z důvodů souvisejících s individuální situací těchto cestujících může mít za následek vyloučení kvalifikace tohoto odepření jako ‚odepření nástupu na palubu‘.

Článek 4 odst. 3 a čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení je třeba vykládat v tom smyslu, že se letecký dopravce nemůže dovolávat mimořádných okolností, které ovlivnily let, aby byl zproštěn své povinnosti odškodnit cestujícího, kterému odepře nástup na palubu letadla s pozdějším odletem, pokud toto odepření nástupu odůvodní reorganizací tohoto letu v důsledku těchto mimořádných okolností.

Takový výklad není v rozporu se zásadou rovného zacházení.“