



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

zo 4. októbra 2012*

„Letecká doprava — Nariadenie (ES) č. 261/2004 — Náhrada cestujúcim v prípade odmietnutia nástupu do lietadla — Pojem ‚odmietnutie nástupu do lietadla‘ — Vylúčenie z kvalifikovania ako ‚odmietnutia nástupu do lietadla‘ — Zrušenie letu spôsobené štrajkom na letisku odletu — Reorganizácia letov nasledujúcich po zrušenom lete — Právo cestujúcich týchto letov na náhradu“

Vo veci C-22/11,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Korkein oikeus (Fínsko) z 13. januára 2011 a doručený Súdnemu dvoru 17. januára 2011, ktorý súvisí s konaním:

Finnair Oyj

proti

Timy Lassooy,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predseda tretej komory K. Lenaerts, sudcovia J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz a D. Šváby (spravodajca),

generálny advokát: Y. Bot,

tajomník: C. Strömholm, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 1. marca 2012,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Finnair Oyj, v zastúpení: T. Väätäinen, asianajaja,
- T. Lassooy, v zastúpení: M. Wilska, kuluttaja-asiamies, P. Hannula a J. Suurla, lakimiehet,
- fínska vláda, v zastúpení: H. Leppo, splnomocnená zástupkyňa,
- francúzska vláda, v zastúpení: G. de Bergues a M. Perrot, splnomocnení zástupcovia,
- talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci G. Aiello, avvocato dello Stato,

* Jazyk konania: fínčina.

- rakúska vláda, v zastúpení: A. Posch, splnomocnený zástupca,
- poľská vláda, v zastúpení: M. Szpunar, splnomocnený zástupca,
- Európska komisia, v zastúpení: I. Koskinen a K. Simonsson, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 19. apríla 2012,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 2 písm. j) a článkov 4 a 5 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. ES L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu, ktorého účastníkmi sú letecká spoločnosť Finnair Oyj (ďalej len „Finnair“) a pán Lassooy v nadväznosti na to, že mu Finnair odmietla poskytnúť náhradu za odmietnutie nástupu na let z Barcelony (Španielsko) do Helsínk (Fínsko) 30. júla 2006.

Právny rámec

Nariadenie (EHS) č. 295/91

- 3 Nariadenie Rady (EHS) č. 295/91 zo 4. februára 1991 stanovujúce spoločné pravidlá systému náhrad pri odmietnutí nástupu do lietadla v pravidelnej leteckej doprave (Ú. v. ES L 36, s. 5; Mim. vyd. 07/001, s. 306), ktoré bolo v platnosti do 16. februára 2005, stanovovalo vo svojom článku 1:

„Nariadenie stanovuje spoločné minimálne pravidlá používané pre prípad, keď je cestujúcim na pravidelnom lete z dôvodu potvrdenia rezervácie nadmerného počtu miest na sedenie [z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií – *neoficiálny preklad*] odmietnutý nástup do lietadla na let, na ktorý mali platnú letenku a potvrdenú rezerváciu z letiska na území členského štátu, na ktorý sa vzťahuje zmluva [ES], a to bez ohľadu na štát, kde je letecký dopravca usadený, na štátnu príslušnosť cestujúceho a cieľové letisko.“

Nariadenie č. 261/2004

- 4 Odôvodnenia 1, 3, 4, 9, 10, 14 a 15 nariadenia č. 261/2004 uvádzajú:

„(1) konanie Spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa;

...

(3) hoci [nariadenie Rady (EHS) č. 295/91] vytvorilo základnú ochranu pre cestujúcich, zostáva počet cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, príliš vysoký a to isté platí aj pre zrušenie letu bez predchádzajúceho oznámenia a veľké meškania;

(4) spoločenstvo by preto malo zvýšiť štandardy ochrany ustanovené uvedeným nariadením tým, že posilní práva cestujúcich a zabezpečí, aby leteckí dopravcovia pôsobili na liberalizovanom trhu za harmonizovaných podmienok;

...

(9) počet cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli by sa mal znížiť tým, že sa bude od leteckých dopravcov vyžadovať, aby vyzvali dobrovoľníkov vzdať sa svojej rezervácie za protislužbu namiesto odmietnutia nástupu do lietadla a tým, že sa poskytne plná náhrada pre tých, ktorým bol nakoniec odmietnutý nástup do lietadla;

(10) cestujúci, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli by mali mať možnosť buď zrušiť svoje lety s úhradou ceny letenky, alebo v nich za uspokojivých podmienok pokračovať a mala by im byť poskytnutá primeraná starostlivosť po dobu čakania na neskorší let;

...

(14) tak ako je to uvedené v Montrealskom dohovore, záväzky prevádzkujúcich leteckých dopravcov by mali byť obmedzené alebo by mali byť od nich leteckí dopravcovia oslobodení v prípadoch, keď bola udalosť spôsobená mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia; také okolnosti môžu nastať najmä v prípadoch politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany, neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu;

(15) za mimoriadne okolnosti sa dá považovať skutočnosť, keď rozhodnutie riadenia letovej prevádzky v konkrétnom dni vo vzťahu ku konkrétnemu lietadlu zapríčini veľké meškanie, meškanie do nasledujúceho dňa alebo zrušenie jedného alebo viacerých letov takého lietadla dokonca aj vtedy, keď príslušný letecký dopravca uskutočnil všetky primerané opatrenia, aby zabránil meškaniu alebo zrušeniu.“

5 Článok 2 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Definície“ určuje:

„Na účely tohto nariadenia:

...

j) ‚odmietnutie nástupu do lietadla‘ znamená odmietnutie prepravy cestujúcich, hoci sa prezentovali na nástup podľa podmienok stanovených v článku 3 ods. 2 okrem prípadov, keď existujú oprávnené dôvody na odmietnutie nástupu do lietadla v súvislosti [najmä v súvislosti – *neoficiálny preklad*] so zdravím, bezpečnosťou alebo ochranou, alebo nedostatočnými cestovnými dokumentmi;

...“

6 Článok 3 nariadenia nazvaný „Pôsobnosť“ určuje vo svojom odseku 2:

„Odsek 1 sa uplatňuje za podmienky, že cestujúci:

a) majú potvrdenú rezerváciu na príslušný let a s výnimkou prípadu zrušenia uvedeného v článku 5, sa dostavili na odbavenie:

— ako je určené a v čase, ktorý vopred písomne (vrátane elektronických prostriedkov) stanovil letecký dopravca, cestovná kancelária alebo splnomocnený cestovný agent,

alebo ak nie je stanovený žiadny čas,

— najneskôr 45 minút pred uverejneným časom odletu; alebo

...“

7 Článok 4 toho istého nariadenia nazvaný „Odmietnutie nástupu do lietadla“ znie:

„1. Keď prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva odmietnutie nástupu do lietadla, najprv vyzve dobrovoľníkov, aby sa vzdali svojich rezervácií za protislužbu za podmienok dohodnutých medzi príslušným cestujúcim a prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Dobrovoľníkom sa poskytuje pomoc v súlade s článkom 8, taká pomoc sa poskytuje dodatočne k náhradám uvedeným v tomto článku.

2. Ak nie je počet dobrovoľníkov dostatočný, aby umožnil nástup do lietadla zostávajúcim cestujúcim s rezerváciou, prevádzkujúci letecký dopravca môže potom odmietnuť cestujúcim nástup do lietadla proti ich vôli.

3. Ak je cestujúcim proti ich vôli odmietnutý nástup do lietadla, prevádzkujúci letecký dopravca im ihneď poskytne náhradu v súlade s článkom 7 a poskytne im pomoc v súlade s článkami 8 a 9.“

8 Článok 5 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Zrušenie“ ustanovuje vo svojom odseku 3:

„Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.“

9 Článok 7 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Právo na náhradu“ ustanovuje vo svojom odseku 1:

„Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

...

b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci Spoločenstva nad 1500 km a všetkých ostatných letov od 1500 km do 3500 km;

...“

10 Články 8 a 9 uvedeného nariadenia v spojení s článkom 4 tohto nariadenia stanovujú právo na náhradu alebo presmerovanie cestujúcich, ako aj právo na starostlivosť pre tých, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla.

11 Článok 13 toho istého nariadenia nazvaný „Právo na odškodnenie“ stanovuje:

„V prípadoch, keď prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu alebo plní iné záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, nemôže sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia vykladať tak, ako by obmedzovalo jeho právo na uplatňovanie nároku na náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade s platným vnútroštátnym právom. Toto nariadenie nesmie najmä v žiadnom prípade obmedzovať právo prevádzkujúceho leteckého dopravcu v jeho snahe o dosiahnutie náhrady od cestovnej kancelárie alebo inej osoby, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu. Podobne sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia nemôže vykladať tak, ako by obmedzovalo právo cestovnej kancelárie alebo tretej osoby, inej než je cestujúci, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu, v ich snahe o dosiahnutie odškodnenia alebo náhrady od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s použiteľným príslušným právom.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

- 12 V dôsledku štrajku personálu letiska v Barcelone 28. júla 2006 musel byť pravidelný let o 11.40 hod. prevádzkovaný spoločnosťou Finnair medzi Barcelonou a Helsinkami zrušený. Aby cestujúci tohto letu nemuseli čakať neprimerane dlho, rozhodla sa Finnair reorganizovať lety nasledujúce po tomto lete.
- 13 Cestujúci uvedeného letu tak boli prepravení do Helsínk letom nasledujúceho dňa, 29. júla 2006 o tom istom čase, a letom mimoriadne uskutočneným na tento účel v ten istý deň o 21.40 hod. Dôsledkom tejto reorganizácie bolo, že časť cestujúcich, ktorí si zakúpili letenku na let na 29. júla 2006 o 11.40 hod., musela počkať do 30. júla 2006 a letela do Helsínk pravidelným letom o 11.40 hod. alebo mimoriadnym letom uskutočneným kvôli tejto okolnosti o 21.40 hod. Takisto, niektorí cestujúci ako pán Lassooy, ktorí si zakúpili letenku na let 30. júla 2006 o 11.40 hod. a ktorí sa riadne dostavili na nástup do lietadla, prileteli do Helsínk mimoriadnym letom v ten istý deň s odletom o 21.40 hod.
- 14 Keďže sa pán Lassooy domnieval, že Finnair mu odmietla nástup do lietadla bez oprávneného dôvodu v zmysle článku 4 nariadenia č. 261/2004, podal žalobu na Helsingin käräjäoikeus (prvostupňový súd Helsinky), ktorou sa domáhal, aby súd zaviazal Finnair zaplatiť mu náhradu stanovenú v článku 7 ods. 1 písm. b) tohto nariadenia. Rozsudkom z 19. decembra 2008 tento súd zamietol jeho žalobu o náhradu s odôvodnením, že uvedené nariadenie sa týka len náhrady pri odmietnutí nástupu do lietadla v súvislosti so situáciami prekročenia kapacity rezervácií z ekonomických dôvodov. Uvedený súd sa domnieval, že článok 4 sa neuplatní v predmetnom spore, keďže letecká spoločnosť pristúpila k reorganizácii svojich letov pre štrajk uskutočnený na letisku v Barcelone, pričom tento štrajk predstavuje mimoriadnu okolnosť, vo vzťahu ku ktorej Finnair uskutočnila všetky opatrenia, ktoré možno od nej očakávať.
- 15 Rozsudkom z 31. augusta 2009 Helsingin hovioikeus (Odvolací súd Helsinky) zrušil rozsudok Helsingin käräjäoikeus a zaviazal Finnair previesť pánovi Lassooyovi sumu 400 eur. V tejto súvislosti sa odvolací súd domnieval, že nariadenie č. 261/2004 sa vzťahuje nielen na prípady prekročenia kapacity rezervácií, ale aj na niektoré prípady odmietnutia nástupu do lietadla kvôli prevádzkovým problémom, a vylúčil tak, že by letecký dopravca mohol byť oslobodený od svojej povinnosti poskytnutia náhrady z dôvodov súvisiacich so štrajkom.
- 16 V rámci dovolania podaného Finnair na Korkein oikeus (Najvyšší súd) vyjadril tento súd svoje pochybnosti týkajúce sa rozsahu povinnosti poskytnutia náhrady cestujúcim, ktorým bol „odmietnutý nástup do lietadla“, ako sa uvádza v článku 4 nariadenia č. 261/2004, dôvodov, ktoré môžu odôvodniť „odmietnutie nástupu do lietadla“ v zmysle článku 2 písm. j) tohto nariadenia, ako aj možnosti leteckého dopravcu dovoľávať sa mimoriadnych okolností uvedených v článku 5 ods. 3 toho istého nariadenia, pokiaľ ide o neskoršie lety ako tie, ktoré boli zrušené z dôvodu takých okolností.
- 17 Za týchto okolností Korkein oikeus rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:
- „1. Má sa [nariadenie č. 261/2004] a najmä článok 4 vykladať v tom zmysle, že jeho uplatnenie je obmedzené na odmietnutie nástupu do lietadla, ktoré je zapríčinené tým, že prevádzkujúci letecký dopravca z komerčných dôvodov prekročil kapacitu rezervácií, alebo sa nariadenie uplatní aj na odmietnutie nástupu do lietadla, ktoré bolo zapríčinené inými dôvodmi, napríklad prevádzkovými problémami?
 2. Má sa ustanovenie článku 2 písm. j) [nariadenia č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že oprávnené dôvody, ktoré sú v ňom uvedené, sa obmedzujú na faktory vzťahujúce sa na cestujúceho, alebo môže byť odmietnutie nástupu do lietadla oprávnené aj z iných dôvodov? Ak sa má nariadenie chápať tak, že nástup do lietadla možno zamietnuť aj z iných dôvodov ako z dôvodov súvisiacich

s cestujúcim, má sa vykladať v tom zmysle, že odmietnutie nástupu do lietadla možno považovať za oprávnené aj v prípade reorganizácie letov zapríčinenej mimoriadnymi okolnosťami uvedenými v odôvodneniach 14 a 15 nariadenia?

3. Má sa [nariadenie č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že prevádzkujúci letecký dopravca môže byť zbavený svojej zodpovednosti podľa článku 5 ods. 3 nielen v prípade letu, ktorý bol zrušený pre mimoriadne okolnosti, ale aj pokiaľ ide o cestujúcich z neskorších letov, ak sa pokúšal negatívne následky mimoriadnej okolnosti – napríklad štrajku –, ktorá sa dotkla jeho prevádzky, rozdeliť na väčší okruh cestujúcich, než je skupina cestujúcich zo zrušeného letu, tak, že neskoršie lety zreorganizoval spôsobom, aby nikto z cestujúcich neprimerane nemeškal? Inými slovami, môže sa letecký dopravca odvolávať na mimoriadne okolnosti aj voči cestujúcim z neskoršieho letu, ktorých cestu predmetná udalosť priamo neovplyvnila? Je v tejto súvislosti veľký rozdiel, ak sa postavenie cestujúceho a jeho právo na náhradu posudzuje podľa článku 4 nariadenia o odmietnutí nástupu do lietadla alebo podľa článku 5 o zrušení letu?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

- 18 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ v zmysle článku 2 písm. j) a článku 4 nariadenia č. 261/2004 má vykladať v tom zmysle, že sa týka výlučne odmietnutia nástupu do lietadla z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií alebo sa vzťahuje aj na odmietnutie nástupu do lietadla z iných dôvodov, akými sú napríklad prevádzkové problémy.
- 19 Je potrebné konštatovať, že znenie článku 2 písm. j) nariadenia č. 261/2004, ktoré definuje pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“, neviaže takéto odmietnutie na situáciu „[prekročenia kapacity rezervácií]“ dotknutého letu vytvorenú leteckým dopravcom z komerčných dôvodov.
- 20 Pokiaľ ide o kontext uvedeného ustanovenia a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou, vyplýva nie len z odôvodnení 3, 4, 9 a 10 nariadenia č. 261/2004, ale aj z prípravných prác, ktoré sa ho týkajú, a predovšetkým návrhu nariadenia Európskeho parlamentu a Rady, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim v leteckej preprave pri odmietnutí nástupu do lietadla a v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letu, predloženého Komisiou Európskeho spoločenstva 21. decembra 2001 [KOM(2001) 784 v konečnom znení], že prijatím tohto nariadenia zamýšľal normotvorca Únie znížiť počet cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla proti ich vôli, keďže tento počet býval príliš vysoký, a to tak, že vyrieši nedostatky nariadenia č. 295/91, ktoré stanovovalo, ako uvádza článok 1 nariadenia č. 295/91, len spoločné minimálne pravidlá uplatniteľné v prípade cestujúcich, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla na pravidelný let z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií.
- 21 Za týchto okolností uvedený normotvorca článkom 2 písm. j) nariadenia č. 261/2004 odstránil z definície „odmietnutia nástupu do lietadla“ akýkoľvek odkaz na dôvod, pre ktorý dopravca odmietne prepraviť cestujúceho.
- 22 Tým normotvorca Únie rozšíril rozsah uvedenej definície nad rámec jediného prípadu odmietnutia nástupu do lietadla z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií, predtým upravenej v článku 1 nariadenia č. 295/91, a priznal jej širší význam vzťahujúci sa na všetky prípady, v ktorých letecký dopravca odmietne prepraviť cestujúceho.

- 23 Tento výklad potvrdzuje konštatovanie, podľa ktorého by obmedzenie rozsahu pojmu „odmietnutie nástupu do lietadla“ iba na prípady prekročenia rezervácií malo v praxi za následok podstatné zníženie ochrany priznanej cestujúcim podľa nariadenia č. 261/2004, a bolo by tým v rozpore s jeho cieľom uvedeným v odôvodnení 1, ktorým je zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich, čo odôvodňuje extenzívny výklad im priznaných práv (pozri v tomto zmysle rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, bod 69, ako aj z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, Zb. s. I-11061, bod 18).
- 24 Tak ako to zdôraznil generálny advokát v bode 37 svojich návrhov, pripustiť, že pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ zahŕňa len prípady prekročenia kapacity rezervácií, by malo za následok zbaviť cestujúcich, ktorí sa ako žalobca vo veci samej nachádzajú v situácii, ktorá im podobne ako situácia prekročenia kapacity rezervácií z ekonomických dôvodov nemôže byť pripísateľná, akejkolvek ochrany tým, že by im nebola daná možnosť dovoliť sa článku 4 nariadenia č. 261/2004, ktorý vo svojom odseku 3 odkazuje na ustanovenia tohto nariadenia týkajúce sa práva na náhradu alebo presmerovanie cestujúcich, ako aj právo na starostlivosť pre tých, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla, ako je to upravené v článkoch 7 až 9 toho istého nariadenia.
- 25 V dôsledku toho musí byť odmietnutie nástupu do lietadla leteckým dopravcom cestujúcemu, ktorý sa dostavil na nástup do lietadla za podmienok ustanovených v článku 3 ods. 2 nariadenia č. 261/2004, z dôvodu reorganizácie letov uskutočnených týmto dopravcom, kvalifikované ako „odmietnutie nástupu do lietadla“ v zmysle článku 2 písm. j) tohto nariadenia.
- 26 Vzhľadom na predchádzajúce je potrebné na prvú otázku odpovedať, že pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ uvedený v článku 2 písm. j) a článku 4 nariadenia č. 261/2004 je potrebné vykladať v tom zmysle, že neupravuje len odmietnutie nástupu do lietadla, ktoré bolo spôsobené prekročením kapacity rezervácií, ale sa uplatní aj na odmietnutie nástupu do lietadla z iných dôvodov, medzi ktoré patria prevádzkové problémy.

O druhej a tretej otázke

- 27 Svojou druhou a treťou otázkou, ktorú je potrebné preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či vznik „mimoriadnych okolností“ vedúcich leteckého dopravcu k reorganizácii neskorších letov po vzniku mimoriadnych okolností môže odôvodniť „odmietnutie nástupu do lietadla“ na jeden zo svojich neskorších letov a oslobodiť tohto dopravcu od jeho povinnosti poskytnutia náhrady z titulu článku 4 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 cestujúcemu, ktorému za daných okolností odmietol nástup na jeden z týchto letov uskutočnených po uvedených okolnostiach.
- 28 Na prvom mieste sa vnútroštátny súd pýta, či možno kvalifikovanie ako „odmietnutie nástupu do lietadla“ v zmysle článku 2 písm. j) nariadenia č. 261/2004 vylúčiť len z dôvodov súvisiacich s cestujúcimi ako takými, alebo či dôvody, ktoré s nimi nesúvisia, a to predovšetkým dôvody týkajúce sa reorganizácie dopravcom jeho letov z dôvodu „mimoriadnych okolností“, ktorými bol dotknutý, môžu taktiež zabrániť takémuto kvalifikovaniu.
- 29 V tomto ohľade je potrebné pripomenúť, že tento článok 2 písm. j) vylučuje z kvalifikovania ako „odmietnutia nástupu do lietadla“ dve skupiny dôvodov. Prvá sa vzťahuje na situáciu, keď cestujúci, ktorý sa dostaví na nástup do lietadla, nerešpektuje podmienky stanovené v článku 3 ods. 2 tohto nariadenia. Druhá sa vzťahuje na prípady, keď existujú oprávnené dôvody na odmietnutie nástupu do lietadla „[najmä] v súvislosti so zdravím, bezpečnosťou alebo ochranou, alebo nedostatočnými cestovnými dokumentmi“.

- 30 Prvá skupina dôvodov sa netýka sporu vo veci samej. Pokiaľ ide o druhú skupinu dôvodov, je potrebné pripomenúť, že žiaden z dôvodov výslovne stanovených v uvedenom článku 2 písm. j) nie je rozhodujúci vo veci samej. Pritom použitím príslovky „najmä“ normotvorca Únie zamýšľal zostaviť ilustratívny zoznam prípadov, v ktorých môžu existovať oprávnené dôvody pre odmietnutie nástupu do lietadla.
- 31 Z tejto formulácie však nemožno vyvodiť, že odmietnutie nástupu do lietadla kvôli prevádzkovému problému, akým je ten v spore vo veci samej, musí byť považované za oprávnené odôvodnené.
- 32 Situácia v spore vo veci samej je totiž porovnateľná s odmietnutím nástupu do lietadla z dôvodu prekročenia kapacity „pôvodných“ rezervácií, keďže letecký dopravca znova prideliť miesto žalobcu, aby dopravil iných cestujúcich, a teda sám vybral medzi viacerými cestujúcimi, ktorí mali byť dopravení.
- 33 Toto nové pridelenie sa udialo nesporne z dôvodu, aby cestujúci zrušených letov pre mimoriadne okolnosti nemuseli čakať neprimerane dlho. Uvedený dôvod nie je v každom prípade porovnateľný s dôvodmi výslovne uvedenými v článku 2 písm. j) nariadenia č. 261/2004, keďže tento dôvod nie je možné pripísať cestujúcemu, ktorému bol odmietnutý nástup do lietadla.
- 34 Nemožno pripustiť, aby letecký dopravca odvolávajúci sa na záujem iných cestujúcich, ktorí majú byť dopravení v rozumnom čase, podstatne rozšíril prípady, v ktorých je oprávnený odmietnuť odôvodneným spôsobom nástup do lietadla cestujúcemu. To by malo nevyhnutne za následok zbavenie akejkoľvek ochrany takéhoto cestujúceho, čo by bolo v rozpore s cieľom nariadenia č. 261/2004, ktorým je zabezpečenie zvýšenej úrovne ochrany cestujúcich prostredníctvom extenzívneho výkladu práv, ktoré sú im priznané.
- 35 Na druhom mieste sa vnútroštátny súd pýta Súdneho dvora na možnosť oslobodenia leteckého dopravcu od jeho povinnosti poskytnutia náhrady za „odmietnutie nástupu do lietadla“, upravenej v článku 4 ods. 3 a článku 7 nariadenia č. 261/2004, z dôvodu, že uvedené odmietnutie vyplýva z reorganizácie letov tohto dopravcu v dôsledku „mimoriadnych okolností“.
- 36 V tejto súvislosti je dôležité zdôrazniť, že na rozdiel od článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 článok 2 písm. j) a článok 4 uvedeného nariadenia neupravujú, že letecký dopravca je v prípade „odmietnutia nástupu do lietadla“ v súvislosti s „mimoriadnymi okolnosťami“, ktorým by nebolo možné zabrániť, aj keby sa prijali všetky primerané opatrenia, zbavený svojej povinnosti poskytnutia náhrady cestujúcim, ktorým odmietol nástup do lietadla proti ich vôli (pozri analogicky rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný, bod 37). Z toho vyplýva, že normotvorca Únie nezamýšľal, aby uvedená náhrada mohla byť odmietnutá z dôvodov súvisiacich so vznikom „mimoriadnych okolností“.
- 37 Okrem toho vyplýva z odôvodnenia 15 nariadenia č. 261/2004, že „mimoriadne okolnosti“ sa môžu týkať iba „konkrétneho lietadla v konkrétny deň“, čo nemôže byť prípad odmietnutia nástupu do lietadla cestujúcemu z dôvodu reorganizácie letov, ktoré nasledovali po takých okolnostiach, ktoré sa dotkli predchádzajúceho letu. Pojem „mimoriadne okolnosti“ má totiž za cieľ obmedziť povinnosti leteckých dopravcov, a síce oslobodiť ich od týchto povinností, ak sa predmetnej udalosti nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Ako už uviedol generálny advokát v bode 53 svojich návrhov, aj keď je taký dopravca povinný zrušiť let plánovaný na deň štrajku personálu letiska a následne rozhodne reorganizovať svoje neskoršie lety, nemožno v žiadnom prípade vychádzať z toho, že tento dopravca bol pre uvedený štrajk donútený odmietnuť nástup do lietadla cestujúcemu, ktorý sa riadne dostavil na nástup do lietadla dva dni po zrušení uvedeného letu.
- 38 Vzhľadom na potrebu reštriktívneho výkladu výnimiek z ustanovení priznávajúcich práva cestujúcim, ako to vyplýva z ustálenej judikatúry Súdneho dvora (pozri v tomto zmysle rozsudok Wallentin-Hermann, už citovaný, bod 17 a citovaný judikatúru), nie je teda namieste pripustiť, že by

letecký dopravca mohol byť oslobodený od svojej povinnosti poskytnutia náhrady v prípade „odmietnutia nástupu do lietadla“ z dôvodu, že toto odmietnutie vyplýva z reorganizácie letov tohto dopravcu ako následok „mimoriadnych okolností“.

- 39 Okrem toho treba pripomenúť, že splnením povinností leteckých dopravcov podľa nariadenia č. 261/2004 nie je dotknutá ich možnosť požadovať od akejkoľvek osoby, ktorá spôsobila „odmietnutie nástupu do lietadla“, vrátane tretích osôb, náhradu škody, ako to upravuje článok 13 tohto nariadenia. Taká náhrada teda môže zmierniť alebo dokonca odstrániť finančnú záťaž, ktorú znášajú uvedení dopravcovia v dôsledku týchto povinností (rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný, bod 90).
- 40 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy je potrebné na druhú a tretiu otázku odpovedať, že článok 2 písm. j) a článok 4 nariadenia č. 261/2004 je potrebné vykladať v tom zmysle, že vznik „mimoriadnych okolností“ vedúcich leteckého dopravcu k reorganizácií neskorších letov po vzniku mimoriadnych okolností nemôže odôvodniť „odmietnutie nástupu do lietadla“ na uvedené neskoršie lety ani neoslobodzuje tohto dopravcu od povinnosti poskytnutia náhrady na základe článku 4 ods. 3 toho istého nariadenia cestujúcemu, ktorému bol odmietnutý nástup do lietadla na jeden z týchto letov uskutočnených po uvedených okolnostiach.

O trovách

- 41 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (tretia komora) rozhodol takto:

1. Pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ v zmysle článku 2 písm. j) a článku 4 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91, je potrebné vykladať v tom zmysle, že sa týka nie len odmietnutia nástupu do lietadla, ktoré bolo spôsobené prekročením kapacity rezervácií, ale aj odmietnutia nástupu do lietadla z iných dôvodov, medzi ktoré patria prevádzkové problémy.
2. Článok 2 písm. j) a článok 4 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 je potrebné vykladať v tom zmysle, že vznik „mimoriadnych okolností“ vedúcich leteckého dopravcu k reorganizácií neskorších letov po vzniku mimoriadnych okolností nemôže odôvodniť „odmietnutie nástupu do lietadla“ na uvedené neskoršie lety ani neoslobodzuje tohto dopravcu od povinnosti poskytnutia náhrady na základe článku 4 ods. 3 toho istého nariadenia cestujúcemu, ktorému bol odmietnutý nástup do lietadla na jeden z týchto letov uskutočnených po uvedených okolnostiach.

Podpisy