



Zbierka súdnych rozhodnutí

Vec C-22/11

**Finnair Oyj
proti
Timy Lassooy**

(návrh na začatie prejudiciálneho konania podaný Korkein oikeus)

„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“

Abstrakt – Rozsudok Súdneho dvora (tretia komora) zo 4. októbra 2012

1. *Doprava — Letecká doprava — Nariadenie č. 261/2004 — Spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov — Odmietnutie nástupu do lietadla — Pojem — Extenzívny výklad — Pojem týkajúci sa všetkých prípadov odmietnutia nástupu cestujúceho do lietadla — Obmedzenie uvedeného pojmu iba na prípady prekročenia kapacity rezervácií — Vylúčenie*

[Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 261/2004, odôvodnenie 1, článok 2 písm. j) a článok 4; nariadenie Rady č. 295/91, článok 1]

2. *Doprava — Letecká doprava — Nariadenie č. 261/2004 — Spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov — Odmietnutie nástupu do lietadla z dôvodu reorganizácie letov po vzniku mimoriadnych okolností — Právo cestujúcich takýchto letov na náhradu*

[Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady č. 261/2004, odôvodnenie 15, článok 2 písm. j), článok 4 ods. 3 a článok 13]

1. Pojem „odmietnutie nástupu do lietadla“ v zmysle článku 2 písm. j) a článku 4 nariadenia č. 261/2004, 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 č. 295/91, sa má vykladať v tom zmysle, že zahŕňa nielen prípady prekročenia kapacity rezervácií, ale aj iné dôvody, ako napríklad prevádzkové dôvody.

Normotvorca Únie totiž rozšíril rozsah uvedeného pojmu nad rámec jediného prípadu odmietnutia nástupu do lietadla z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií, predtým upraveného v článku 1 nariadenia č. 295/91 stanovujúceho spoločné pravidlá systému náhrad pri odmietnutí nástupu do lietadla v pravidelnej leteckej doprave, a priznal mu širší význam vzťahujúci sa na všetky prípady, v ktorých letecký dopravca odmietne prepraviť cestujúceho.

Obmedzenie rozsahu pojmu „odmietnutie nástupu do lietadla“ iba na prípady prekročenia rezervácií by malo v praxi za následok podstatné zníženie ochrany priznanej cestujúcim podľa nariadenia č. 261/2004, a bolo by preto v rozpore s jeho cieľom uvedeným v odôvodnení 1, ktorým je zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich, čo odôvodňuje extenzívny výklad im priznaných práv.

(pozri body 21 – 23, 26, bod 1 výroku)

2. Článok 2 písm. j) a článok 4 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, 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 č. 295/91, je potrebné vykladať v tom zmysle, že vznik mimoriadnych okolností vedúcich leteckého dopravcu k reorganizácii 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.

Na rozdiel od článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 článok 2 písm. j) a článok 4 tohto 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. Z toho vyplýva, že normotvorca Únie nezamýšľal, aby uvedená náhrada mohla byť odmietnutá z dôvodov súvisiacich so vznikom mimoriadnych okolností.

Okrem toho z odôvodnenia 15 nariadenia č. 261/2004 vyplýva, 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. Aj keď je však 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.

(pozri body 36, 37, 40, bod 2 výroku)