ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 13. októbra 2011 *

Vo veci C-83/10,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Španielsko) z 1. februára 2010 a doručený Súdnemu dvoru 11. februára 2010, ktorý súvisí s konaním:

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Jazyk konania: španielčina.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

proti

Air France SA,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predseda tretej komory K. Lenaerts, sudcovia J. Malenovský (spravodajca), R. Silva de Lapuerta, E. Juhász a D. Šváby,

generálna advokátka: E. Sharpston,
tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— A. Sousa Rodríguez, Y. López Sousa, R. M. Puga Lueiro, L. A. Rodríguez González, M. del Mar Pato Barreiro, M. López Alonso a Y. Pato Rodríguez, v zastúpení: J. Portela Leiros, Procurador de los Tribunales, za právnej pomoci J. González Pérez, abogado,

— francúzska vláda, v zastúpení: G. de Bergues a M. Perrot, splnomocnení zástupcovia,

— talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci M. Russo, avvocato dello Stato,

— poľská vláda, v zastúpení: M. Szpunar, splnomocnený zástupca,

— vláda Spojeného kráľovstva, v zastúpení: S. Hathaway, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci D. Beard, barrister,

— Európska komisia, v zastúpení: L. Lozano Palacios a K. Simonsson, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 28. júna 2011,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 2 písm. l) a článku 12 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. EÚ L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

2 Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania bol podaný v rámci sporu medzi siedmimi cestujúcimi a spoločnosťou Air France SA (ďalej len „Air France“), ktorého predmetom je náhrada škody, ktorá im podľa ich tvrdenia vznikla v dôsledku veľkého meškania a nepríjemností spôsobených technickými problémami lietadla tejto leteckej spoločnosti počas letu na trase z Paríža (Francúzsko) do Viga (Španielsko).

Právny rámec

Medzinárodné právo

3 Európske spoločenstvo sa zúčastnilo na medzinárodnej diplomatickej konferencii o leteckom práve konanej v Montreale od 10. do 28. mája 1999, ktorá vyústila 28. mája 1999 do prijatia dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (ďalej len „Montrealský dohovor“), a 9. decembra 1999 Európske spoločenstvo podpísalo uvedený dohovor.

4 Dňa 5. apríla 2001 Rada Európskej únie prijala rozhodnutie 2001/539/ES o uzavretí Európskym spoločenstvom dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor) (Ú. v. ES L 194, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491). Tento dohovor vo vzťahu k Európskej únii vstúpil do platnosti 28. júna 2004.

5 Článok 19 Montrealského dohovoru, nazvaný „Omeškanie“, ktorý sa nachádza v kapitole III tohto dohovoru, nazvanej „Zodpovednosť dopravcu a rozsah náhrady škody“, stanovuje:

„Dopravca je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním v leteckej preprave cestujúcich, batožiny alebo nákladu. Dopravca však nie je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním, ak dokáže, že on, jeho pracovníci a agenti vykonali všetky opatrenia, ktoré môžu byť odôvodnene požadované na zabránenie škody, alebo že z jeho alebo ich strany nebolo možné vykonať takéto opatrenia.“

6 Článok 22 ods. 1 tohto dohovoru, nazvaný „Obmedzenia zodpovednosti vo vzťahu k omeškaniu, batožine a nákladu“, ktorý sa rovnako nachádza v kapitole III, stanovuje:

„V prípade škody spôsobenej omeškaním, ako je uvedené v článku 19, je pri preprave osôb zodpovednosť dopravcu za každého cestujúceho obmedzená na 4 150 práv osobitného čerpania.“

7 Článok 29 Montrealského dohovoru s názvom „Základ pre nárok“ znie:

„Pri preprave cestujúcich, batožiny a nákladu môže byť podaná akákoľvek žaloba na náhradu škody, akokoľvek podložená, či už na základe tohto dohovoru alebo na základe zmluvy, alebo deliktu, alebo inak, za podmienok a obmedzení zodpovednosti, ktoré sú stanovené v tomto dohovore…“

Právo Únie

Nariadenie (ES) č. 2027/97

8 Článok 1 nariadenia Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave (Ú. v. ES L 285, s. 1; Mim. vyd. 07/003, s. 489), zmeneného a doplneného nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002 (Ú. v. ES L 140, s. 2; Mim. vyd. 07/006, s. 246) (ďalej len „nariadenie č. 2027/97“), stanovuje:

„Toto nariadenie vykonáva príslušné ustanovenia Montrealského dohovoru…“

9 Článok 3 ods. 1 nariadenia č. 2027/97 stanovuje:

„Zodpovednosť leteckého dopravcu spoločenstva za cestujúcich a ich batožinu sa riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, relevantnými pre takú zodpovednosť.“

Nariadenie č. 261/2004

10 Odôvodnenia č. 10 a č. 17 nariadenia č. 261/2004 uvádzajú:

„(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;

…

(17) o cestujúcich, ktorých lety určitý čas meškajú by malo byť primerane postarané a mali by mať možnosť zrušiť svoje lety so zodpovedajúcou úhradou letenky, alebo v nich pokračovať za uspokojivých podmienok“.

11 Článok 1 ods. 1 tohto nariadenia s názvom „Predmet“ znie:

„Toto nariadenie za podmienok špecifikovaných nižšie ustanovuje minimálne práva cestujúcich keď:

a) im bol proti ich vôli odmietnutý nástup do lietadla;

b) bol ich let zrušený;

c) ich let má meškanie.“

12 Článok 2 písm. l) uvedeného nariadenia s názvom „Definície“ stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

…

l) ‚zrušenie‘ znamená neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované.“

13 V článku 5 ods. 1 až 3 tohto nariadenia, nazvanom „Zrušenie“, sa uvádza:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

a) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 8; a

b) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. a) a článkom 9 ods. 2, ako aj v prípade presmerovania, keď podľa reálneho odhadu čas odletu pre nový let je aspoň deň po odlete plánovanom pre zrušený let, pomoc špecifikovanú v článku 9 ods. 1 písm. b) a v článku 9 ods. 1 písm. c); a

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo

ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase príletu.

iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase príletu.

2. Keď boli cestujúci informovaní o zrušení, poskytnú sa im informácie o možnej alternatívnej preprave.

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."

14 Článok 6 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Meškanie“, stanovuje:

„1. Keď prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva, že let bude mať meškanie voči plánovanému času odletu:

a) dve hodiny alebo viac v prípade letov do vzdialenosti 1 500 km alebo menej; alebo

b) tri hodiny alebo viac v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km; alebo

c) štyri hodiny alebo viac v prípade letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcim ponúkne:

i) pomoc bližšie určenú v článku 9 ods. 1 písm. a) a článku 9 ods. 2; a

ii) keď sa odôvodnene očakáva, že čas odletu bude aspoň deň po pôvodne oznámenom čase odletu, pomoc podľa článku 9 ods. 1 písm. b) a článku 9 ods. 1 písm. c); a

iii) keď je meškanie aspoň päť hodín, pomoc podľa článku 8 ods. 1 písm. a).“

15 Článok 7 ods. 1 tohto nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu“, stanovuje:

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

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;

…“

16 Článok 8 uvedeného nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu alebo presmerovanie“, znie:

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúcim sa ponúkne možnosť vybrať si medzi:

a) — úhradou úplných nákladov na letenku v cene, za ktorú bola kúpená, za časť alebo časti nevykonanej cesty a za časť alebo časti už vykonanej cesty, ak let už naďalej neslúži účelu vo vzťahu k pôvodnému cestovnému plánu cestujúceho alebo v spojení s ním, do siedmich dní prostriedkami uvedenými v článku 7 ods. 3,

spiatočným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti;

b) presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto pri najbližšej príležitosti; alebo

c) presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto v neskoršom dátume podľa želania cestujúceho, za predpokladu voľných miest.

…

3. Keď v prípade, že je miesto, mesto alebo región obsluhované niekoľkými letiskami a prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne cestujúcemu let na letisko, ktoré je náhradou za letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia, prevádzkujúci letecký dopravca znáša náklady prepravy cestujúceho z tohto alternatívneho letiska buď na letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia alebo na iné blízke cieľové letisko dohodnuté s cestujúcim."

17 Článok 9 ods. 1 a 2 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Právo na starostlivosť", stanovuje:

„1. Keď sa uvádza odkaz na tento článok cestujúcim sa bezplatne ponúkne:

a) jedlo a občerstvenie zodpovedajúce času čakania;

b) hotelové ubytovanie v prípadoch:

— keď je nutný pobyt jednu noc alebo viac nocí, alebo

— keď je nutný pobyt dodatočný k pobytu, ktorý predpokladal cestujúci;

c) prepravu medzi letiskom a miestom ubytovania (hotel alebo iné).

2. Okrem toho sa cestujúcemu bezplatne ponúknu dva telefónne hovory, telexy alebo faxové správy, alebo e-maily.“

18 Článok 12 ods. 1 tohto nariadenia s názvom „Ďalšia náhrada“ stanovuje:

„Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté práva cestujúcich na ďalšiu náhradu. Náhrada poskytnutá podľa tohto nariadenia sa môže od takej náhrady odpočítať.“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

19 Žalobcovia vo veci samej uzatvorili so spoločnosťou Air France zmluvu o leteckej preprave, na základe ktorej mali byť prepravení z Paríža (Francúzsko) do Viga (Španielsko) letom č. 5578 uvedenej spoločnosti. Dátum tohto letu bol stanovený na 25. septembra 2008 s odletom z letiska Paríž-Charles de Gaulle o 19.40 hod.

20 Niekoľko minút po štarte lietadla v plánovanom čase sa pilot lietadla z dôvodu technického problému lietadla rozhodol vrátiť na letisko odletu Paríž-Charles de Gaulle. Zo spisu vo veci samej nevyplýva, že by lietadlo po návrate na letisko odletu malo následne vzlietnuť a s oneskorením doletieť do cieľového miesta.

21 Trom cestujúcim predmetného letu bol ponúknutý let na nasledujúci deň, 26. septembra 2008, s odletom o 7.05 hod. z letiska Paríž-Orly na letisko Porto (Portugalsko), odkiaľ sa do Viga odviezli taxíkom. Inému cestujúcemu bolo navrhnuté, aby v ten istý deň letel z Paríža do Viga cez Bilbao. Pokiaľ ide o ostatných cestujúcich, spoločnosť Air France im zabezpečila let Paríž – Vigo takisto s odletom 26. septembra 2008 v rovnakom čase, ako bol čas odletu lietadla, ktoré malo poruchu (19.40 hod.). Cestujúci, pasažieri letu z predchádzajúceho dňa, až na výnimku jedného z nich, neboli ubytovaní na náklady spoločnosti Air France, pričom táto letecká spoločnosť im ani neposkytla nijakú pomoc.

22 Sedem cestujúcich letu 5578, teda žalobcovia vo veci samej, podali na Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Obchodný súd č. 1 v Pontevedre) žalobu proti spoločnosti Air France z dôvodu porušenia povinností vyplývajúcich zo zmluvy o leteckej preprave.

23 Každý zo žalobcov vo veci samej požadoval náhradu podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004 v paušálnej výške 250 eur, tak ako určuje toto ustanovenie. Jeden zo žalobcov navyše požadoval náhradu výdavkov, ktoré musel vynaložiť na prepravu taxíkom z letiska Porto do Viga. Iný žalobca požaduje náhradu výdavkov na jedlo, ktoré skonzumoval na letisku v Paríži, ako aj výdavky na opatrovanie svojho psa, ktoré trvalo o jeden deň viac, ako bolo pôvodne plánované. Každý zo žalobcov napokon dodatočne požaduje zaviazať Air France na náhradu nemajetkovej ujmy, ktorá im podľa nich bola spôsobená.

24 Za týchto okolností Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra rozhodol prerušiť konanie a Súdnemu dvoru položil tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa pojem ‚zrušenie' definovaný v článku 2 písm. l) [nariadenia č. 261/2004] vykladať výlučne v zmysle neuskutočnenia odletu, ktorý bol predtým plánovaný, alebo zahŕňa akýkoľvek prípad, keď lietadlo, v ktorom sú rezervované miesta, síce vzlietlo, ale nedosiahlo cieľové miesto, vrátane vynúteného návratu na letisko odletu z technických dôvodov?

2. Má sa pojem ‚ďalšia náhrada' uvedený v článku 12 tohto nariadenia vykladať tak, že vnútroštátny súd môže v prípade zrušenia uložiť povinnosť nahradiť škodu vrátane náhrady nemajetkovej ujmy z dôvodu porušenia povinností vyplývajúcich zo zmluvy o leteckej preprave v súlade s kritériami stanovenými vnútroštátnymi predpismi a judikatúrou vo vzťahu k porušeniu zmluvy, alebo sa táto náhrada škody týka iba preukázaných výdavkov vynaložených cestujúcimi, ktoré podnik leteckého dopravcu neuhradil v celom rozsahu podľa článkov 8 a 9 [nariadenia

č. 261/2004], a to aj bez toho, aby sa na tieto ustanovenia účastníci konania odvolávali, alebo sú obidva spôsoby chápania pojmu ďalšia náhrada vzájomne zlučiteľné?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

25 Vnútroštátny súd, ktorý bol na účely priznania náhrady škody cestujúcim na základe ustanovení článku 5 v spojení s článkom 7 nariadenia č. 261/2004 vyzvaný, aby rozhodol, či predmetný let možno považovať za „zrušený“ v zmysle článku 2 písm. l) tohto nariadenia, sa v podstate pýta, či sa pojem „zrušenie“ týka výlučne prípadu, keď sa dotknutý odlet lietadla neuskutoční, alebo či zahŕňa takisto prípad, keď lietadlo síce vzlietlo, ale z dôvodu technického problému stroja bolo nútené vrátiť sa na letisko odletu.

26 Na úvod je potrebné pripomenúť, že článok 2 písm. l) uvedeného nariadenia definuje pojem „zrušenie“ ako „neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované“. Prv, ako budeme môcť objasniť význam pojmu „zrušenie“, je preto potrebné spresniť význam pojmu „let“ v zmysle uvedeného článku.

27 Súdny dvor už v tejto súvislosti rozhodol, že pojem „let“ v podstate zahŕňa operáciu leteckej dopravy, čím určitým spôsobom predstavuje jednu „jednotku“ tejto dopravy uskutočnenú leteckým dopravcom, ktorý určuje svoj letový poriadok (rozsudok

z 10. júla 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Zb. s. I-5237, bod 40). Súdny dvor navyše spresnil, že letový poriadok predstavuje podstatnú zložku letu, lebo lety sa uskutočňujú podľa plánu vopred stanoveného leteckým dopravcom (rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, Zb. s. I-10923, bod 30).

28 Pojem „letový poriadok“ označuje trasu, ktorú má lietadlo absolvovať z letiska odletu na cieľové letisko podľa stanoveného časového rozvrhu, z čoho vyplýva, že na to, aby mohol byť let považovaný za uskutočnený, nepostačuje, aby lietadlo odletelo v súlade s letovým poriadkom, ale navyše sa vyžaduje, aby dosiahlo svoje cieľové miesto, ktoré je určené v uvedenom letovom poriadku. Okolnosť, že bol zabezpečený odlet lietadla, no lietadlo sa následne vrátilo na letisko odletu bez dosiahnutia cieľového miesta určeného v letovom poriadku, má za následok, že let, tak ako bol pôvodne plánovaný, nemožno považovať za uskutočnený.

29 Okrem toho z definície článku 2 písm. l) nariadenia č. 261/2004 nijako nevyplýva, že nad rámec skutočnosti, že pôvodne plánovaný let sa neuskutočnil, by si „zrušenie“ tohto letu v zmysle uvedeného článku vyžadovalo prijatie výslovného rozhodnutia o jeho zrušení.

30 V tejto súvislosti Súdny dvor spresnil, že v zásade možno vyvodiť záver o zrušení, ak pôvodne stanovený let, ktorý má meškanie, sa začlení do iného letu, t. j. keď sa upustí od pôvodného plánu letu a jeho cestujúci sa pripoja k cestujúcim iného, rovnako plánovaného letu, a to bez ohľadu na let, ktorý si takto presmerovaní cestujúci rezervovali (rozsudok Sturgeon a i., už citovaný, bod 36).

31 V takejto situácii nie je nijako nevyhnutné, aby všetci cestujúci, ktorí si rezervovali miesto v pôvodne plánovanom lete, boli presmerovaní na iný let. V tomto smere je relevantná iba konkrétna situácia každého jednotlivého cestujúce prepravovaného takýmto spôsobom, čiže skutočnosť, že vo vzťahu k dotknutému cestujúcemu sa upustilo od pôvodného plánu letu.

32 V tejto súvislosti treba poznamenať, že článok 1 ods. 1 písm. b), ako aj odôvodnenia č. 10 a 17 nariadenia č. 261/2004 v jeho rôznych jazykových zneniach odkazujú na zrušenie „svojho“ letu.

33 Je teda nesporné, že všetci žalobcovia vo veci samej boli presmerovaní na iné lety, plánované na nasledujúci deň po dni plánovaného odletu, ktoré im umožnili dosiahnuť cieľové miesto, t. j. Vigo, pričom v prípade niektorých k tomu došlo prostredníctvom prípojných letov. „Ich“ pôvodne plánovaný let treba preto považovať za „zrušený“.

34 Napokon treba zdôrazniť, že dôvod, pre ktorý bolo lietadlo nútené vrátiť sa na letisko odletu, čiže nedosiahlo svoje cieľové miesto, nemá vplyv na kvalifikáciu „zrušenia“ v zmysle definície uvedenej v článku 2 písm. l) nariadenia č. 261/2004. Tento dôvod je totiž relevantný iba na určenie, či v rámci náhrady škody spôsobenej cestujúcim v dôsledku zrušenia ich letu je uvedené zrušenie prípadne „spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia“, v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, pričom v takomto prípade povinnosť zaplatiť náhradu škody nevzniká.

35 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy je na prvú otázku potrebné odpovedať tak, že pojem „zrušenie“, tak ako je definovaný v článku 2 písm. l) nariadenia č. 261/2004, sa má vykladať v tom zmysle, že v situácii, akou je situácia v spore vo veci samej, sa tento pojem nevzťahuje výlučne na prípad neuskutočnenia odletu dotknutého lietadla, ale zahŕňa aj prípad, keď lietadlo vzlietlo, no následne, nech už z akéhokoľvek dôvodu, bolo nútené vrátiť sa na letisko odletu, pričom cestujúci uvedeného lietadla boli presmerovaní na iné lety.

O druhej otázke

36 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či v súvislosti s ďalšou náhradou upravenou v článku 12 nariadenia č. 261/2004 môže vnútroštátny súd uložiť leteckému dopravcovi povinnosť nahradiť akúkoľvek škodu vrátane nemajetkovej ujmy z dôvodu nesplnenia si povinností vyplývajúcich zo zmluvy o leteckej preprave, a to v súlade s vnútroštátnymi predpismi. Tento súd sa najmä pýta, či táto ďalšia náhrada môže zahŕňať výdavky, ktoré cestujúci museli vynaložiť v dôsledku nesplnenia si povinnosti leteckého dopravcu poskytnúť cestujúcim pomoc a starostlivosť podľa článkov 8 a 9 nariadenia č. 261/2004.

37 Na úvod je potrebné pripomenúť, že článok 1 nariadenia č. 261/2004 zdôrazňuje minimálnu povahu práv, ktoré stanovuje v prospech cestujúcich v leteckej doprave pre prípad odmietnutia nástupu do lietadla proti ich vôli, zrušenia ich letu alebo meškania letu. Okrem toho článok 12 tohto nariadenia, nazvaný „Ďalšia náhrada“, stanovuje, že toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté práva cestujúcich na ďalšiu náhradu. Rovnako je spresnené, že náhrada poskytnutá podľa tohto nariadenia sa môže od takej náhrady odpočítať.

38 Z týchto ustanovení vyplýva, že náhrada poskytovaná cestujúcim v leteckej doprave na základe článku 12 nariadenia č. 261/2004 má doplniť uplatňované opatrenia upravené v uvedenom nariadení, z čoho vyplýva, že cestujúcim sú hradené všetky škody, ktoré im boli spôsobené v dôsledku nesplnenia si zmluvných povinností leteckým dopravcom. Toto ustanovenie teda vnútroštátnemu súdu umožňuje zaviazať leteckého dopravcu na náhradu škody, ktorú cestujúci utrpeli nesplnením povinností zo zmluvy o leteckej preprave, na inom právnom základe, ako je nariadenie č. 261/2004, a to hlavne na základe ustanovení Montrealského dohovoru alebo ustanovení vnútroštátneho práva.

39 V tomto smere je potrebné pripomenúť, že Súdny dvor už rozhodol, že štandardizované a okamžité opatrenia podľa nariadenia č. 261/2004 nie sú samy osebe prekážkou toho, aby dotknutí cestujúci v prípade, keď im letecký dopravca tým istým nesplnením si zmluvných povinností spôsobil okrem iného škody, na základe ktorých im vzniká nárok na ich náhradu, mohli podať tiež žaloby na náhradu týchto škôd za podmienok upravených Montrealským dohovorom. (pozri v tomto zmysle rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, bod 47).

40 Konkrétne ustanovenia článkov 19, 22 a 29 Montrealského dohovoru, ktoré sú podľa článku 3 ods. 1 nariadenia č. 2027/97 uplatniteľné na zodpovednosť leteckého dopravcu usadeného na území členského štátu, spresňujú podmienky za ktorých môžu dotknutí cestujúci v prípade meškania alebo zrušenia letu podávať žaloby s cieľom individuálne si vymôcť náhradu škody od dopravcov zodpovedných za škodu, ktorá vyplýva z nesplnenia zmluvy o leteckej preprave.

41 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že Súdny dvor vo svojom rozsudku zo 6. mája 2010, Walz (C-63/09, Zb. s. I-4239, bod 29), rozhodol, že pojmy „ujma“ a „škoda“, uvedené v kapitole III Montrealského dohovoru, sa majú chápať tak, že zahŕňajú škodu tak majetkovej, ako aj nemajetkovej povahy. Z toho vyplýva, že škodou, ktorá môže byť predmetom náhrady podľa článku 12 nariadenia č. 261/2004, môže byť nielen majetková škoda, ale aj nemajetková.

42 Naproti tomu v súvislosti s ďalšou náhradou na základe článku 12 nariadenia č. 261/2004 vnútroštátny súd nemôže uložiť leteckému dopravcovi povinnosť nahradiť cestujúcim, ktorých let meškal alebo bol zrušený, výdavky, ktoré museli vynaložiť v dôsledku toho, že uvedený letecký dopravca si nesplnil povinnosti poskytnúť pomoc (náhrada ceny letenky alebo presmerovanie do cieľového miesta, prevzatie výdavkov

za prepravu medzi letiskom príletu a pôvodne určeným letiskom), a starostlivosť (výdavky na občerstvenie, ubytovanie a komunikačné výdavky), ktoré mu ukladajú články 8 a 9 tohto nariadenia.

43 Nároky cestujúcich v leteckej doprave založené na právach, ktoré im priznáva uvedené nariadenie v článkoch 8 a 9, totiž nemožno považovať za nároky spadajúce pod „ďalšie“ náhrady v zmysle, v akom boli tieto náhrady definované v bode 38 tohto rozsudku.

44 Ak si však letecký dopravca nesplní povinnosti, ktoré mu ukladajú články 8 a 9 nariadenia č. 261/2004, cestujúci v leteckej doprave sú oprávnení uplatniť si nárok na náhradu na základe podmienok stanovených v uvedených článkoch.

45 Napokon k otázke spomenutej vnútroštátnym súdom, či práva cestujúcich v leteckej doprave stanovené v článkoch 8 a 9 nariadenia č. 261/2004 sú podmienené skutočnosťou, že sa cestujúci na uvedené ustanovenia odvolali, je potrebné uviesť, ako zdôraznila generálna advokátka v bode 61 svojich návrhov, že nijaké ustanovenie nariadenia č. 261/2004 nebráni priznať náhradu v dôsledku nesplnenia povinností podľa článkov 8 a 9 uvedeného nariadenia iba z dôvodu, že sa cestujúci v leteckej doprave na tieto ustanovenia neodvolali.

46 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy je potrebné na druhú otázku odpovedať tak, že pojem „ďalšia náhrada“ uvedený v článku 12 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny súd môže za podmienok stanovených Montrealským dohovorom alebo vnútroštátnou právnou úpravou uložiť povinnosť nahradiť škodu vrátane nemajetkovej ujmy spôsobenú nesplnením si povinností vyplývajúcich zo zmluvy o leteckej preprave. Naproti tomu tento pojem „ďalšia náhrada“ nemôže

vnútroštátnemu súdu slúžiť ako právny základ na uloženie povinnosti leteckému dopravcovi nahradiť cestujúcim, ktorých let meškal alebo bol zrušený, výdavky, ktoré museli vynaložiť z dôvodu, že uvedený dopravca si nesplnil povinnosti poskytnúť pomoc a starostlivosť podľa článkov 8 a 9 tohto nariadenia.

O trovách

47 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym 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 „zrušenie“, tak ako je definovaný v článku 2 písm. l) 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, sa má vykladať v tom zmysle, že v situácii, akou je situácia v spore vo veci samej, sa tento pojem nevzťahuje výlučne na prípad neuskutočnenia odletu dotknutého lietadla, ale zahŕňa aj prípad, keď lietadlo vzlietlo, no následne, nech už z akéhokoľvek dôvodu, bolo nútené vrátiť sa na letisko odletu, pričom cestujúci uvedeného lietadla boli presmerovaní na iné lety.**

2. Pojem „ďalšia náhrada“ uvedený v článku 12 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že vnútroštátny súd môže za podmienok stanovených dohovorom o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu alebo vnútroštátnou právnou úpravou uložiť povinnosť nahradiť škodu vrátane nemajetkovej ujmy spôsobenú nesplnením si povinností vyplývajúcich zo zmluvy o leteckej preprave. Naproti tomu tento pojem „ďalšia náhrada“ nemôže vnútroštátnemu súdu slúžiť ako právny základ na uloženie povinnosti leteckému dopravcovi nahradiť cestujúcim, ktorých let meškal alebo bol zrušený, výdavky, ktoré museli vynaložiť z dôvodu, že uvedený dopravca si nesplnil povinnosti poskytnúť pomoc a starostlivosť podľa článkov 8 a 9 tohto nariadenia.

Podpisy