STANOVISKO GENERÁLNÍ ADVOKÁTKY ELEANOR SHARPSTON přednesené dne 28. června 2011 [1]

1. V projednávané věci klade Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra (obchodní soud č. 1, Pontevedra) otázku, zda pojem „zrušení“ ve smyslu nařízení č. 261/2004 [2] zahrnuje případ, v němž se uskuteční odlet, ale letadlo je nuceno se z technických důvodů vrátit na letiště odletu. Uvedený soud rovněž žádá o vysvětlení významu pojmu „další náhrady“ uvedeného v článku 12 nařízení.

Právní rámec

Montrealská úmluva

2. Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (dále jen „Montrealská úmluva“) byla Evropským společenstvím podepsána dne 9. prosince 1999 a schválena dne 5. dubna 2001 [3].

3. Ve třetím bodě preambule Montrealské úmluvy se uznává význam zajištění ochrany zájmů spotřebitelů v mezinárodní letecké dopravě a nutnost zajištění spravedlivých náhrad na základě principu odškodnění.

4. Článek 19 Montrealské úmluvy stanoví:

„Dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, je-li prokázáno, že on, jeho zaměstnanci a zprostředkovatelé [zástupci] učinili všechna

1 — Původní jazyk: angličtina.

2 — 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 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10, dále jen „nařízení“).

3 — Rozhodnutí Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 o uzavření Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) Evropským společenstvím (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491). Montrealská úmluva vstoupila v platnost ve vztahu k EU, Francii a Španělsku dne 28. června 2004; v současnosti je platná pro všechny členské státy.

opatření, která lze přiměřeně požadovat k tomu, aby se předešlo takové škodě, nebo že dopravce, jeho zaměstnanci či zprostředkovatelé [zástupci] nemohli taková opatření učinit."

5. Podle čl. 3 odst. 1 nařízení č. 2027/97 [4] se odpovědnost leteckého dopravce Unie, pokud jde o cestující a jejich zavazadla, řídí ustanoveními Montrealské úmluvy pro danou odpovědnost.

Nařízení č. 261/2004

6. Odůvodnění nařízení obsahuje mimo jiné následující body:

„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy [by] měla mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

(2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.

[…]

(12) Obtíže a nepohodlí způsobené cestujícím zrušením jejich letů by se měly [...] zmírnit. Toho by mělo být dosaženo povinností dopravců informovat cestující o zrušení letu před plánovaným časem odletu a navíc jim nabídnout přiměřené přesměrování tak, aby cestující mohli provést jiná opatření. […]

(13) Cestujícím, jejichž lety jsou zrušeny, by mělo být umožněno proplacení jejich letenek nebo využití přesměrování za uspokojivých podmínek a mělo by být o ně v průběhu čekání na pozdější let dostatečně postaráno.

(14) Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by

4 — Nařízení Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel (Úř. věst. L 285, s. 1; Zvl. vyd. 07/03, s. 489), ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 ze dne 13. května 2002, kterým se mění nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod (Úř. věst. L 140, s. 2; Zvl. vyd. 07/06, s. 246).

nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. [...]

[…]“

7. Nařízení podle svého čl. 1 odst. 1 stanoví minimální práva cestujících, jestliže a) je jim odepřen nástup na palubu proti jejich vůli, b) je jejich let zrušen, nebo c) je jejich let zpožděn. Podle čl. 3 odst. 1 písm. a) se nařízení vztahuje mimo jiné na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu.

8. Článek 2 písm. l) vymezuje „zrušení“ jako „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován“ [5].

9. Článek 5 je nadepsán „Zrušení“. Článek 5 odst. 1 písm. a) a b) stanoví, že cestujícím, jejichž let byl zrušen, je nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s ustanoveními článku 8, čl. 9 odst. 1 písm. a) a čl. 9 odst. 2. Nadto v případě přesměrování, jestliže očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, mají dotčení cestující nárok na pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c).

10. Podle čl. 5 odst. 1 písm. c) mají cestující, jejichž let je zrušen, v souladu s článkem 7 také právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže:

„(i) nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo

(ii) nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo

(iii) nejsou informování o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.“

5 — Definice zahrnuje rovněž podmínku „a na který bylo rezervováno alespoň jedno místo“. Projednávaná věc se však netýká letů, které byly zrušeny předtím, než na nich byla rezervována jakákoli místa.

11. Článek 5 odst. 3 zní takto:

„Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.“

12. Článek 7 je nadepsán „Právo na náhradu škody“. Odstavce 1 a 2 stanoví:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

b) 400 EUR 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;

c) 600 EUR u všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase.

2. Jestliže je cestujícím v souladu s článkem 8 nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce o 50 % snížit odškodné stanovené podle odstavce 1, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu:

a) o dvě hodiny v případě všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo

c) o čtyři hodiny v případě všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

[...]“

13. Článek 8 je nadepsaný „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování“. Odkazuje-li se na tento článek, je podle čl. 8 odst. 1 cestujícím nabídnuta možnost volby mezi a) náhradou pořizovací ceny letenky za část neuskutečněné cesty nebo za celou tuto cestu, spolu s případným zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti, b) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení, nebo c) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době.

14. Článek 8 odst. 3 stanoví, že letečtí dopravci, kteří nabízí cestujícím let do jiného letiště v místě, městě nebo regionu určení, ponesou náklady na přepravu cestujícího z tohoto jiného letiště buď na letiště, které bylo uvedeno v původní rezervaci, nebo na jiné nedaleké místo určení dohodnuté s cestujícím.

15. Článek 9 je nadepsán „Právo na poskytnutí péče“. Odkazuje-li se na tento článek, jsou podle čl. 9 odst. 1 cestujícím nabídnuty (zdarma, ale za podmínek, které se liší v závislosti na délce zpoždění), a) strava a občerstvení, b) ubytování v hotelu a c) přeprava mezi letištěm a místem ubytování cestujících; nadto jsou podle čl. 9 odst. 2 cestujícím zdarma nabídnuty dva telefonní hovory, podání dvou zpráv telexem, faxem nebo elektronickou poštou.

16. Článek 12 je nadepsán „Další náhrady“. Článek 12 odst. 1 stanoví:

„Toto nařízení se použije, aniž jsou dotčena práva cestujících požadovat další náhrady. Náhrady poskytnuté podle tohoto nařízení mohou být od dalších náhrad odečteny.“

Skutkové okolnosti, řízení a položené otázky

17. Žalobci v původním řízení – María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González a jejich čtyřletá dcera Yaiza Pato Rodríguez (rodina Pato Rodríguez); Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez a jejich šestiletý syn Yago López Sousa (rodina López Sousa); a Rodrigo Manuel Puga Lueiro – měli rezervaci na let Air France z Paříže (Charles de Gaulle) do Viga (Peinador) s plánovaným časem odletu v 19:40 hod. dne 25. září 2008.

18. Odlet se uskutečnil tak, jak byl plánován, ale po několika minutách pilot rozhodl o návratu na letiště Charles de Gaulle v důsledku technického problému s letadlem.

19. Pouze R. M. Pugovi Lueirovi byla ze strany zaměstnanců Air France nabídnuta pomoc nebo přenocování v hotelu. Ostatní přespali v jiném terminálu letiště Charles de Gaulle, jelikož terminál, z něhož byl plánován jejich odlet, byl v půlnoci uzavřen.

20. Air France zajistila rodině Pato Rodríguez přesměrování prostřednictvím rezervace letu do Oporta, který odletěl z Paříže (Orly) v 7:05 dne 26. září. Do města svého bydliště

Viga se dostali taxislužbou z Oporta, která stála 170 eur.

21. Rodině López Sousa byl nově rezervován let Paříž – Vigo s plánovaným odletem v 19:40 hod. dne 26. září. Mezitím jim nebyla poskytnuta žádná pomoc.

22. Rodrigo M. Puga Lueiro odletěl letem Paříž – Bilbao – Vigo ráno dne 26. září.

23. Žalobci v původním řízení společně podali proti Air France žalobu k předkládajícímu soudu, v níž namítají porušení svých smluv o letecké přepravě. Každý z nich se domáhá částky ve výši 250 eur podle článku 7 nařízení.

24. Rodina Pato Rodríguez se domáhá dalších 170 eur jako náhrady nákladů na taxislužbu z letiště Oporto do Viga. Rodina López Sousa uplatňuje výdaje ve výši 20,50 eur za stravu na letišti a 23,20 eur za další den umístění jejich psa do letištních kotců. Každý ze žalobců v původním řízení konečně požaduje dalších 650 eur z důvodu nemajetkové újmy, s výjimkou R. M. Pugy Lueiry, který na tomto základě požaduje 300 eur.

25. Vnitrostátní soud ve svém předkládacím usnesení podotýká, že ve věci, kterou projednává, vyvstávají otázky výkladu nařízení. Uvádí, že existují výkladové rozpory mezi účastníky řízení ohledně rozsahu pojmu „zrušení“, které nelze vyřešit s odkazem na právní předpisy. Tento soud proto Soudnímu dvoru položil následující předběžné otázky:

„a. Je třeba pojem ‚zrušení‘ definovaný v čl. 2 písm. l) [nařízení] vykládat pouze ve smyslu neuskutečnění plánovaného odletu nebo také ve smyslu jakékoli okolnosti, v jejímž důsledku let, na který jsou rezervována místa, odletí, ale nedorazí do cíle, včetně nuceného návratu z technických příčin na letiště odletu?

b. Je třeba pojem ‚další náhrady‘ použitý v článku 12 [nařízení] vykládat v tom smyslu, že vnitrostátní soud může v případě zrušení přiznat náhradu škody, včetně nehmotné újmy, za porušení smlouvy o letecké přepravě v souladu s pravidly stanovenými ve vnitrostátních právních předpisech a judikatuře v oblasti porušení smluvních závazků, nebo se musí taková náhrada naopak týkat jen řádně odůvodněných výdajů vynaložených cestujícími, které nejsou náležitě nahrazeny leteckým dopravcem v souladu s požadavky podle článků 8 a 9 [nařízení], i když tato ustanovení nebyla výslovně uplatněna, nebo jsou konečně

obě výše zmíněná pojetí pojmu ‚další náhrady' vzájemně slučitelná?"

26. Písemná vyjádření byla předložena žalobci v řízení před předkládajícím soudem, francouzskou, italskou a polskou vládou, Spojeným královstvím a Komisí. Air France předložila vyjádření opožděně, ale přestože jej Soudní dvůr odmítl, nepožádala tato společnost o konání jednání, aby se mohla vyjádřit. Jelikož žádný z ostatních zúčastněných o konání jednání nepožádal, žádné jednání se nekonalo.

Posouzení

První otázka

27. Předkládající soud si přeje vyjasnit definici pojmu „zrušení" obsaženou v čl. 2 písm. l) nařízení. Předestírá dvě možnosti. Zaprvé může „zrušení" znamenat „pouze neuskutečnění plánovaného odletu". A zadruhé může tento pojem znamenat „jakoukoli okolnost, v jejímž důsledku let [...] odletí, ale nedorazí do cíle, včetně nuceného návratu z technických příčin na letiště odletu".

28. Je však třeba poznamenat, že věc v původním řízení se ve skutečnosti týká konkrétně případu, v němž byl let nucen vrátit se z technických důvodů na letiště odletu – údajně už po několika minutách. Proto souhlasím s žalobci v původním řízení, že otázkou, na kterou předkládající soud potřebuje odpověď, je otázka, zda uvedený konkrétní soubor okolností představuje „zrušení" ve smyslu nařízení. Pro účely projednávané věci není nezbytné, a podle mého názoru by bylo nerozumné, aby Soudní dvůr posuzoval jiné možné okolnosti, za nichž může být odlet z letiště odletu uskutečněn tak, jak byl plánován, ale daný let může být ukončen na jiném místě než plánovaném cílovém místě určení. Jakákoli snaha o poskytnutí všeobjímající odpovědi by pravděpodobně vedla k nezohlednění jednoho či několika souborů okolností.

29. Navíc vylíčení skutkových okolností v předkládacím usnesení neobsahuje žádný údaj o tom, že by v dotčeném letu po jeho návratu na letiště odletu bylo později pokračováno. Všichni žalobci v původním řízení nakonec dosáhli místa svého určení prostřednictvím jiných letů [6]. Není proto nezbytné

6 — Je jasné, že nelze mít za to, že let, který odletěl v souladu s plánovaným odletem v 19:40 hod. dne 26. září 2008, na který byla rodině López Sousa nově rezervována místa, byl tentýž let jako let, který odletěl v souladu s plánovaným odletem v 19:40 hod. dne 25. září.

posuzovat, zda v případě, že by byl odlet uskutečněn znovu se zpožděním, by na toto zpoždění mohlo být nahlíženo jako na zrušení a pokud ano, jak dlouhé by toto zpoždění muselo za tímto účelem být.

30. Dále souhlasím s Komisí, že při posuzování, zda je let zrušen či nikoli, je důvod návratu irelevantní. Dojde-li ke zrušení, může být tento důvod relevantní za účelem určení, zda je zrušení „způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata" ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení, a v takovém případě ke vzniku povinnosti platit náhradu škody nedochází. Není však relevantní za účelem pouhého určení, zda ke zrušení došlo, ať již za okolností v projednávané věci nebo za jakýchkoli jiných okolností. V projednávané věci nebyly poskytnuty žádné podrobnosti ohledně okolností, za nichž proběhl návrat na letiště odletu, ani nebyla položena otázka, zda tyto okolnosti mohly být „mimořádné" ve smyslu čl. 5 odst. 3.

31. V důsledku toho mám za to, že by první otázka měla být přezkoumána v přeformulovaném znění: Znamená pojem „zrušení", jak je definován v čl. 2 písm. l) nařízení, pouze neuskutečnění plánovaného odletu, nebo zahrnuje rovněž případ, v němž se letadlo vrátí na letiště odletu a let již nepokračuje?

32. Nedělá mi obtíže odpovědět v tom smyslu, že let je zrušen ve smyslu nařízení tehdy, když i poté, co se uskuteční plánovaný odlet, letadlo nepřiletí na plánované místo určení, ale vrátí se na letiště odletu a let již nepokračuje.

33. Nařízení neobsahuje definici pojmu „let", ale Soudní dvůr daný pojem vyložil v tom smyslu, že „se v zásadě skládá z jedné operace letecké dopravy, a tak určitým způsobem představuje ‚jednotku' této dopravy provedenou leteckým dopravcem, který určuje svůj letový řád" [7]. Jeho základním prvkem je tedy letecká přeprava cestujících a jejich zavazadel z letiště A na letiště B [8].

34. Je však definován pojem „zrušení" letu. Tento pojem znamená „neuskutečnění letu, který byl dříve plánován". Uvedená definice je objektivní. Vztahuje se k vlastnímu neuskutečnění letu, nikoli k přijetí rozhodnutí o neuskutečnění letu – a už vůbec ne k okamžiku, kdy by takové rozhodnutí mohlo být přijato.

7 — Rozsudek ze dne 10. července 2008, C-173/07, *Emirates Airlines*, Sb. rozh. s. I-5237, bod 40.

8 — Existují samozřejmě případy, v nichž (obecně malá) obchodní letadla mohou brát cestující na krátké exkurze, například na vyhlídkový let nebo za účelem poskytnutí první zkušenosti s letem, a u těchto letů je ze zjevných důvodů přílet plánován na letiště odletu. Tyto lety nejen že nejsou relevantní pro účely projednávané věci, ale je pochybné, zda vůbec spadají do působnosti nařízení.

35. Podle mého názoru v případě, že let má přepravit cestující a jejich zavazadla z bodu A do bodu B a že se uskuteční plánovaný odlet z bodu A, ale pak se letadlo vrátí do bodu A a již dále nepokračuje, pouze vyloží cestující a jejich zavazadla v místě jejich odletu, nelze mít za to, že se tento let uskutečnil. Nebyla totiž uskutečněna žádná část „jednotky dopravy“, která měla být provedena leteckým dopravcem v souladu s letovým řádem stanoveným tímto dopravcem. Nebyl tedy ani zčásti naplněn základní prvek dané operace. Letecký dopravce nikoho a nic nikam nepřepravil. Cestující jsou v téže situaci, jako kdyby zůstali v odletové hale bez naděje na nástup na svůj plánovaný let. Bude třeba nalézt jiný způsob jejich přepravy do bodu B, jelikož dříve plánovaný let je tam nepřepraví.

36. To podle mého názoru jasně představuje „neuskutečnění“ dotčeného letu.

37. Nicméně francouzská vláda a Spojené království uplatnily výhrady k jakémukoli výkladu nařízení, podle něhož by bylo možno mít za to, že let byl po svém odletu zrušen.

38. Spojené království odkazuje zaprvé na prohlášení Soudního dvora v rozsudku *Sturgeon* [9], podle něhož „zpožděný let, bez ohledu na dobu trvání zpoždění, i kdyby zpoždění bylo významné, nelze považovat za zrušený, jestliže dojde k odletu podle původně stanoveného plánu“. Dospívá k názoru, že pokud k odletu dojde podle plánu původně stanoveného dopravcem, nelze na něj nikdy nahlížet jako na zrušený let.

39. Nemyslím si, že by bylo možné dospět k takovému závěru. Citované prohlášení se týká zpožděných letů – které odletí a poté přiletí do místa svého určení později než v plánovaném čase. Netýká se letů, které jsou přerušeny – a letadlo se vrátí na letiště odletu; tyto lety se ve výsledku nijak neliší od letů, u nichž se odlet vůbec neuskuteční.

40. Francouzská vláda rovněž odkazuje na rozsudek *Sturgeon*, a konkrétně na prohlášení Soudního dvora [10], podle něhož „[j]e v zásadě možné dopět k závěru, že došlo ke zrušení, pokud je původně plánovaný a zpožděný let přesunut na jiný let, tedy jestliže je upuštěno od původního plánu daného letu“. Francouzská vláda z toho *a contrario* vyvozuje, že ke zrušení nemůže dojít, jestliže není upuštěno od původního plánu daného letu.

9 — Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, C-402/07 a C-432/07, *Sturgeon a další*, Sb. rozh. s. I-10923, bod 34.

10 — Bod 36 rozsudku.

41. Ani tento vývod se mi nejeví jako odůvodněný. Jak jsem již uvedla, rozsudek *Sturgeon* se týkal otázky, zda byl let pouze zpožděn, nebo zrušen, zatímco v projednávané věci nebyla žádná taková otázka nastolena. Navíc skutečnost, že lze dospět k závěru, že za určitých okolností dochází ke zrušení letu, neznamená, že ke zrušení letu nemůže nikdy dojít za jiných okolností. A také je zřejmé, že přinejmenším v případě některých cestujících byla rezervace ve skutečnosti přesunuta na jiný let. Kromě toho bylo prakticky zcela upuštěno od původního plánu letu pouze s výjimkou odletu. Trasa letu a přílet do místa určení (které zajisté představují základní prvek jakékoli operace letecké dopravy nebo jednotky této dopravy) byly zrušeny a namísto nich došlo k návratu na letiště odletu s tím výsledkem, že nebyla uskutečněna žádná smysluplná část původního plánu.

42. Spojené království dále tvrdí, že ze tří okolností, s nimiž nařízení spojuje úpravu minimálních podmínek, se odepření nástupu na palubu a zpoždění odletu svou povahou týkají situací před odletem. Zrušení se proto podle něj rovněž musí týkat situace před odletem.

43. Podle mého názoru není toto tvrzení logické. Bylo by stejně tak možné tvrdit, že odepření nástupu na palubu a zrušení zahrnují situaci, v níž se cestující nemůže účastnit letu, na který měl rezervované místo, takže i zpoždění musí zahrnovat takovou situaci – což by bylo nesmyslné, jelikož v případě zpoždění se cestující letu, na který měl rezervované místo, účastní.

44. Spojené království chce dále doložit, že na pouhé odchýlení se od dřívějšího plánu letu – například v případě změny letového plánu nebo odchýlení se od cílového místa určení – nelze nahlížet jako na zrušení takového letu ani v obvyklém slova smyslu, ani ve smyslu definovaném v čl. 2 písm. l) nařízení. Namítá rovněž, že kdyby se pojem „zrušení“ měl vztahovat na případy, v nichž let pouze nesledoval svou plánovanou trasu, ale urazil pouze část z této vzdálenosti, bylo by obtížné nebo nemožné uplatňovat „pásma vzdálenosti“ pro účely náhrad podle čl. 7 odst. 1 nařízení.

45. Již jsem nicméně vyjádřila svůj názor, že projednávaná žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se netýká jiných okolností, než jsou okolnosti spočívající v pouhém a konečném návratu na letiště odletu, aniž bylo dosaženo jakéhokoli jiného místa určení, a že by Soudní dvůr měl omezit své rozhodnutí na tyto okolnosti. V důsledku toho mám za to, že tvrzení Spojeného království učiněná v tomto ohledu

nejsou relevantní ve vztahu k otázce, o které má být rozhodnuto.

46. Jak francouzská vláda, tak i Spojené království obdobným způsobem uplatňují několik dalších argumentů.

47. Zaprvé zdůrazňují, že cílem nařízení je motivovat letecké dopravce k tomu, aby informovali cestující o zrušení letu co možná nejdéle před plánovaným dnem odletu [11], a odradit je od toho, aby rušili lety z čistě obchodních důvodů (pravděpodobně v případech, v nichž počet rezervovaných míst činí let nevýdělečným) [12]. Jakmile došlo k odletu, je jasné, že cestující nelze informovat o případném „zrušení" před plánovaným časem odletu a letecká společnost ani nemůže mít žádný obchodní zájem na nepokračování v letu. Kvalifikovat cokoliv, co v rámci letu nastane po plánovaném odletu, jako zrušení je proto podle nich v rozporu se záměrem a účelem nařízení.

48. Mohu souhlasit s tím, že cíl spočívající v odrazování od rušení letů a v motivování k informování o zrušených letech předem patří mezi cíle, které nařízení sleduje. Je rovněž pravda, že povinnost odškodnění v případě zrušení letu je podle dvanáctého bodu odůvodnění navázána na neinformování cestujících předem a takové neinformování nemůže mít žádnou relevanci, pokud je let zrušen po svém odletu. Kdyby zde šlo v případě zrušení letů o jediný cíl nařízení, mohla by mít tvrzení obou vlád určité opodstatnění. Nařízení však sleduje i jiné cíle – především cíl spočívající v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících [13]. Jeví se totiž jako zřejmé, že odrazování od rušení letů a motivování k informování o zrušených letech předem jsou pouze některými z prostředků, jak dosáhnout hlavního cíle spočívajícího v ochraně cestujících. Náhrada škody v případě zrušení letu na poslední chvíli je dalším z těchto prostředků a je to prostředek neméně vhodný i v případě, že ke zrušení dojde později.

49. Situace, kterou zažili žalobci v původním řízení v projednávané věci, zjevně nepředstavovala odepření nástupu na palubu. Nejeví se ani, že by letecký dopravce – na rozdíl od

11 — Viz dvanáctý bod odůvodnění nařízení ve spojení s ustanoveními čl. 5 odst. 1 písm. c), která provozujícím leteckým dopravcům ukládají informovat cestující o zrušení a tím umožňují odvrátit případnou povinnost zaplatit náhradu, jsou-li splněny některé další podmínky.

12 — Viz bod 1 důvodové zprávy k původnímu návrhu nařízení předloženému Komisí, KOM(2001) 784 v konečném znění, který uvádí: „Odepření nástupu na palubu a zrušení letů z obchodních důvodů vyvolávají velkou nelibost nejen proto, že způsobují vážná zpoždění a narušují letové plány, ale také proto, že ze strany dopravce představují porušení jeho závazku přepravit cestující za přiměřených podmínek" (*neoficiální překlad*).

13 — Viz konkrétně první a druhý bod odůvodnění nařízení a rozsudek ze dne 10. ledna 2006, C-344/04, *IATA a ELFAA*, Sb. rozh. s. I-403, bod 69.

situace v rozsudku *Sturgeon* – tvrdil, že se jednalo o zpoždění. Kdyby se nejednalo ani o zrušení, zůstala by v rámci ochrany cestujících významná mezera. Dopravce by mohl tvrdit, že mu podle nařízení nevznikly žádné povinnosti, dokonce ani povinnost poskytnout pomoc či péči (je vskutku zřejmé, že žalobcům v původním řízení v projednávané věci skutečně nebyla nabídnuta téměř žádná péče či pomoc). Taková zjevná mezera by byla zcela v rozporu s cílem zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících. Znamenalo by to, že cestující nacházející se v takové situaci by měli nárok na méně příznivé zacházení nejen než cestující, jejichž let byl před odletem zrušen, ale také než cestující, jejichž let byl o několik hodin zpožděn, přestože by jejich situace ve skutečnosti přinášela významně více nesnází.

50. Jelikož – jak podotýká Komise – nařízení nikde neuvádí, že ke „zrušení" může dojít jen před odletem, mám za to, že jeho znění nelze vykládat ve smyslu žádného takového omezení, pokud by toto omezení takto okázalým způsobem mařilo jeho hlavní cíl.

51. Nicméně bych ráda podotkla, že mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení bude s větší pravděpodobností způsobeno zrušení letu po jeho odletu než zrušení letu v době, která umožňuje leteckému dopravci informovat cestující o tomto zrušení předem. Dopravce tak v případě zrušení po odletu bude muset zaplatit odškodnění pouze tehdy, když bylo možné příčině zrušení zabránit přijetím všech přiměřených opatření. Pokud však bylo možné příčině takto zabránit, vznikne odpovědnost podle článku 19 Montrealské úmluvy a náhrada škody, na kterou vzniká nárok podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení, může být v souladu s čl. 12 odst. 1 nařízení odečtena od částek, na které vzniká nárok na základě uvedené odpovědnosti.

52. Dále francouzská vláda a Spojené království varují před rizikem, že mělo-li by být na návrat na letiště odletu nahlíženo jako na zrušení letu, mohli by piloti – aby letecký dopravce nemusel platit odškodnění podle nařízení – pociťovat tlak na to, aby pokračovali v letu a nevraceli se na letiště odletu. Takový tlak by mohl ohrozit bezpečnost letadla.

53. Podle mého názoru není tento argument přijatelný. I za předpokladu – který se jeví jako nepravděpodobný – že by letecká společnost mohla být k bezpečnosti svých cestujících tak zatvrzele lhostejná, se mi jeví, že

by žádný letecký dopravce nedával přednost riziku nehody s potenciálně nesmírnými finančními důsledky jak z důvodu jeho vlastní hmotné škody, tak z důvodu vyplácení odškodnění obětí, před povinností zaplatit určitou, ale omezenou částku jako náhradu podle nařízení. Tato pravděpodobnost je ještě menší v případě, že je naléhavý návrat z důvodu bezpečnosti způsoben mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (jak tomu zřejmě zpravidla bude, ledaže dopravce nepřijal všechna přiměřená opatření), v němž je dopravce osvobozen od povinnosti zaplatit odškodnění podle článku 7. Kromě toho se zcela nezávisle na existující povinnosti pilotů dodržovat mezinárodně dohodnuté bezpečnostní postupy a požadavky domnívám, že spíše budou dbát na svou vlastní bezpečnost a bezpečnost posádky a cestujících než na obchodní prospěch leteckého dopravce, který je zaměstnává.

54. Obě vlády konečně poukazují na skutečnost, že i při neexistenci práva na náhradu škody podle článku 7 nařízení mohou cestující za takových okolností, jako jsou okolnosti v projednávané věci, stále vznášet nároky v souladu s podmínkami podle článku 19 Montrealské úmluvy.

55. To je skutečně pravda. Není mi však jasné, jak by měla být tato skutečnost relevantní ve vztahu k otázce, zda nařízení zakládá právo na náhradu škody či nikoli.

56. V důsledku toho jsem toho názoru, že pojem „zrušení“, jak je definován v čl. 2 písm. 1) nařízení, zahrnuje případy, v nichž se uskuteční odlet, ale letadlo se pak vrátí na letiště odletu a let již nepokračuje.

Ke druhé otázce

57. Druhá otázka vnitrostátního soudu vychází z předpokladu, že bude shledáno, že došlo ke zrušení letu. Týká se důsledků použití pojmu „další náhrady“ v čl. 12 odst. 1 nařízení, který – pro připomenutí – zní: „Toto nařízení se použije, aniž jsou dotčena práva cestujících požadovat další náhrady. Náhrady poskytnuté podle tohoto nařízení mohou být od dalších náhrad odečteny.“

58. Za těchto okolností klade předkládající soud otázku, zaprvé zda může vnitrostátní soud přiznat náhradu škody (včetně

nehmotné újmy) způsobené v důsledku porušení smlouvy o letecké přepravě v souladu s pravidly stanovenými ve vnitrostátních právních předpisech a judikatuře v oblasti porušení smluvních závazků. Alternativně klade otázku, zda se pojem „další náhrady" omezuje na odůvodněné výdaje vynaložené cestujícími, které nebyly náležitě nahrazeny dopravcem v souladu s články 8 a 9 nařízení, i když tato ustanovení nebyla výslovně uplatněna. Předkládající soud rovněž klade otázku, zda jsou obě výše uvedená pojetí pojmu „další náhrady" vzájemně slučitelná.

59. Na první část uvedené otázky lze odpovědět jednoduše. Článek 12 odst. 1 nestanoví žádné omezení ohledně druhu újmy, který může cestující uplatnit. Tato otázka musí vyřešena na základě vnitrostátního práva, které zas musí zohledňovat Montrealskou úmluvu. V tomto ohledu lze poznamenat, že Soudní dvůr v rozsudku *Walz*[14] rozhodl, že pojem „škoda" uvedený v Montrealské úmluvě může znamenat jak hmotnou škodu, tak i nehmotnou újmu.

14 — Rozsudek ze dne 6. května 2010, C-63/09, Sb. rozh. s. I-4239, bod 29.

60. Zdá se, že by taková odpověď mohla řešit rovněž druhou část otázky. Skutečnost, že povinnost náhrady škody je upravena v čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení, nebrání tomu, aby se cestující domáhali dalších náhrad ve vztahu k výdajům vynaloženým z důvodu, že letecký dopravce nesplnil své povinnosti podle článků 8 nebo 9. I když taková náhrada není výslovně upravena, je jasné, že povinnost poskytnutí péče a pomoci by byla bezpředmětná, kdyby ji nebylo možné vynutit.

61. Vnitrostátní soud nicméně rovněž klade otázku, zda se lze domáhat náhrad ve vztahu k výdajům vynaloženým z důvodu, že letecký dopravce nesplnil své povinnosti podle článků 8 nebo 9, „i když tato ustanovení nebyla výslovně uplatněna". Není zcela jasné, co tím vnitrostátní soud míní. Žalobci v původním řízení v rámci svých vyjádření předložených Soudnímu dvoru citovali části textu své žaloby k vnitrostátnímu soudu, z nichž vyplývá, že se konkrétně dovolávali neposkytnutí pomoci stanovené nařízením a že výslovně odkázali na jeho článek 9. Avšak bez ohledu na obtíže, které mohou vyvstat v souvislosti s vnitrostátními procesními předpisy, neobsahuje samotné nařízení skutečně nic, co by bránilo přiznání náhrady škody v důsledku neposkytnutí péče a pomoci podle článků 8 a 9 z toho pouhého důvodu, že uvedená

ustanovení nebyla navrhovatelem výslovně zmíněna. Vnitrostátní pravidlo, které by vedlo k takovému výsledku, by totiž zřejmě bylo nepřípustné v rozsahu, v němž by žalobcům upíralo práva, která jsou jim přiznána nařízením.

62. Na druhou stranu je stejně dobře možné, že vnitrostátní soud klade otázku, zda k tomu, aby byl takový nárok uplatněn přípustným způsobem, měl navrhovatel povinnost požádat v příslušné době leteckého dopravce o poskytnutí péče a pomoci na základě článků 8 a 9 nařízení. Pokud takovou otázku klade, musí být odpověď záporná. Přestože článek 14 nařízení vyžaduje, aby letečtí dopravci informovali cestující o jejich právech podle nařízení, povinnost poskytnutí péče a pomoci nijak nezávisí na tom, zda o ně cestující požádá. Znění článků 8 a 9 je jednoznačné: „jsou cestujícím [...] nabídnuty […]“.

63. V případě, že bude pojem „další náhrady“ obsažený v čl. 12 odst. 1 nařízení vykládán v tom smyslu, že zahrnuje náhradu výdajů vynaložených z důvodu, že letecký dopravce nesplnil své povinnosti podle článků 8 nebo 9, vyvstávají i další obtíže. Článek 12 odst. 1 druhá věta umožňuje, aby byly náhrady „poskytnuté podle tohoto nařízení“ odečteny od jakýchkoli „dalších náhrad“. Bude-li pojem „náhrad poskytnutých podle nařízení“ vykládán restriktivně pouze ve smyslu náhrady škody podle článku 7, mohlo by to znamenat, že tato náhrada škody může být odečtena od náhrady, která má být poskytnuta za neposkytnutí péče a pomoci, která jako taková není „poskytována podle nařízení“.

64. Takový výklad by však byl nesmyslný. Povinnost zaplatit náhradu škody podle článku 7 a povinnost poskytnout péči a pomoc se uplatňují souběžně a kumulativně. Letecký dopravce se nemůže vyhnout jednomu závazku tím, že jej započte v rámci druhého závazku. Nicméně i za předpokladu, že by měl být tento výklad přijat, čl. 12 odst. 1 pouze stanoví, že náhrady poskytnuté podle nařízení *mohou* být od dalších náhrad odečteny. Odečtení není povinné a bude vždy věcí příslušného soudu, aby určil, zda je odečtení za okolností v dané věci spravedlivé. Za okolností v projednávané věci by jednoznačně spravedlivé nebylo.

Závěry

65. Ve světle všech předcházejících úvah navrhuji Soudnímu dvoru, aby o otázkách položených ze strany Juzgado de lo Mercantil No 1 de Pontevedra rozhodl následovně:

„1) Pojem ‚zrušení', jak je definován v čl. 2 písm. l) 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, zahrnuje případy, v nichž se uskuteční odlet, ale letadlo se pak vrátí na letiště odletu a let již nepokračuje.

2) Pojem ‚další náhrady' obsažený v čl. 12 odst. 1 nařízení č. 261/2004 zahrnuje náhradu přiznanou v souladu s vnitrostátními právními předpisy a judikaturou v případě zrušení letu za škodu (včetně nehmotné újmy) způsobenou v důsledku porušení smlouvy o letecké přepravě.

3) Pokud letecký dopravce nesplnil povinnosti, které jsou mu uloženy podle článků 8 a 9 nařízení č. 261/2004, mohou dotčení cestující požadovat náhradu všech výdajů, které vynaložili v důsledku tohoto nesplnění, bez ohledu na to, zda v příslušné době o splnění těchto povinností požádali. Náhrada škody poskytovaná podle článku 7 nařízení nemůže být od takové náhrady odečtena."