NÁVRHY GENERÁLNEJ ADVOKÁTKY
ELEANOR SHARPSTON
prednesené 28. júna 2011 [1]

1. V tomto konaní sa Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (Obchodný súd č. 1 v Pontevedre) pýta, či sa „zrušenie“ v zmysle nariadenia č. 261/2004 [2] vzťahuje aj na prípady, keď sa odlet uskutočnil, ale lietadlo bolo nútené vrátiť sa z technických príčin na letisko odletu. Rovnako sa tento súd pýta na význam pojmu „ďalšia náhrada“ uvedeného v článku 12 nariadenia.

Právny rámec

Montrealský dohovor

2. Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (ďalej len „Montrealský dohovor“) bol podpísaný Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schválený 5. apríla 2001 [3].

3. Tretie odôvodnenie Montrealského dohovoru uznáva dôležitosť zabezpečenia ochrany záujmov spotrebiteľov v medzinárodnej leteckej doprave a potrebu spravodlivého odškodnenia založeného na princípe náhrady.

4. V článku 19 Montrealského dohovoru je stanovené:

„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

1 — Jazyk prednesu: angličtina.

2 — Nariadenie 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, ďalej len „nariadenie“).

3 — Rozhodnutie Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 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). Montrealský dohovor vstúpil do platnosti vo vzťahu k EÚ, Francúzsku a Španielsku 28. júna 2004; v súčasnosti je platný vo všetkých členských štátoch.

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."

5. V zmysle článku 3 ods. 1 nariadenia č. 2027/97 [4] sa zodpovednosť leteckého dopravcu Únie za cestujúcich a ich batožinu riadi všetkými ustanoveniami Montrealského dohovoru, ktoré sú pre takú zodpovednosť relevantné.

Nariadenie č. 261/2004

6. Úvodná časť nariadenia obsahuje tieto odôvodnenia:

„(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;

(2) odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie alebo veľké meškanie letov spôsobuje cestujúcim vážne problémy a nepohodlie;

...

(12) rovnako by sa mali zmenšiť ťažkosti a nepohodlie cestujúcich spôsobené zrušením letov; toto by sa malo dosiahnuť tým, že dopravcovia budú nútení informovať cestujúcich o zrušení pred plánovaným časom odletu a navyše im ponúknuť primerané presmerovanie tak, aby sa cestujúci mohli zariadiť inak...

(13) cestujúci, ktorých lety boli zrušené, by mali mať možnosť buď získať úhradu ceny letenky alebo presmerovanie letu za uspokojivých podmienok a mala by im byť počas čakania na neskorší let poskytnutá primeraná starostlivosť;

(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

4 — Nariadenie 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), zmenené a doplnené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 z 13. mája 2002, ktorým sa mení a dopĺňa nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd (Ú. v. ES L 140, s. 2; Mim. vyd. 07/006, s. 246).

ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia;…

…“

7. V článku 1 ods. 1 nariadenia sú stanovené minimálne práva cestujúcich, keď a) im bol proti ich vôli odmietnutý nástup do lietadla, b) bol ich let zrušený alebo c) ich let má meškanie. Podľa článku 3 ods. 1 písm. a) sa toto nariadenie uplatňuje okrem iného na cestujúcich odlietajúcich z letiska na území členského štátu.

8. V článku 2 písm. l) je definované „zrušenie“ ako „neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný“ [5].

9. Článok 5 má názov „Zrušenie“. V článku 5 ods. 1 písm. a) a b) je stanovené, že prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne v súlade s článkom 8, článkom 9 ods. 1 písm. a) a článkom 9 ods. 2 pomoc cestujúcim, ktorých let bol zrušený. Navyše v prípade presmerovania, keď je čas odletu pre nový let podľa reálneho odhadu aspoň deň po odlete plánovanom pre zrušený let, príslušní cestujúci majú nárok na pomoc špecifikovanú v článku 9 ods. 1 písm. b) a c).

5 — Definícia tiež obsahuje podmienku „a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované“. Táto vec sa však netýka letov, ktoré boli zrušené predtým, ako bolo aspoň jedno miesto rezervované.

10. Podľa článku 5 ods. 1 písm. c) majú cestujúci, ktorých let bol zrušený, aj právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, ak:

„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; alebo

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“.

11. Článok 5 ods. 3 znie:

„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.“

12. Článok 7 má názov „Právo na náhradu“. Odseky 1 a 2 stanovujú:

„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;

b) 400 eur v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km;

c) 600 eur v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b).

Pri stanovení vzdialenosti je základom posledné cieľové miesto, do ktorého cestujúci kvôli odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu, príde neskôr ako je plánovaný čas príletu.

2. Keď sa cestujúcim ponúkne presmerovanie do ich cieľového miesta náhradným letom podľa článku 8, ktorého čas príletu nepresiahne plánovaný čas príletu pôvodne rezervovaného letu:

a) o dve hodiny v súvislosti so všetkými letmi na vzdialenosť 1 500 km alebo menej; alebo

b) o tri hodiny alebo viac v súvislosti so všetkými letmi v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkými ostatnými letmi od 1 500 km do 3 500 km; alebo

c) o štyri hodiny v súvislosti s letmi, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

prevádzkujúci letecký dopravca môže cestujúcim znížiť náhradu podľa odseku 1 o 50 %.“

13. Článok 8 má názov „Právo na náhradu alebo presmerovanie“. Keď na tento článok odkazujú iné ustanovenia, podľa jeho odseku 1 sa cestujúcim ponúkne možnosť vybrať si medzi a) úhradou úplných nákladov na letenku za časť alebo celú nevykonanú cestu spolu s prípadným spiatočným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti, b) presmerovaním na ich konečné cieľové miesto pri najbližšej príležitosti za porovnateľných prepravných podmienok alebo c) takýmto presmerovaním v neskoršom dátume.

14. Článok 8 ods. 3 stanovuje, že letecký dopravca, ktorý ponúkne cestujúcemu let na iné letisko cieľového miesta, mesta alebo regiónu, znáša náklady prepravy cestujúceho z tohto iného letiska buď na letisko, na ktoré bola vykonaná rezervácia, alebo po dohode s cestujúcim na akékoľvek iné blízke cieľové letisko.

15. Článok 9 má názov „Právo na starostlivosť“. Keď na tento článok odkazujú iné ustanovenia, podľa jeho odseku 1 sa cestujúcim ponúkne (bezplatne, ale za podmienok, ktoré sa líšia v závislosti od dĺžky meškania letu) a) jedlo a občerstvenie, b) hotelové ubytovanie a c) preprava medzi letiskom a miestom ubytovania cestujúcich; okrem toho sa cestujúcim podľa článku 9 ods. 2 ponúknu dva bezplatné telefónne hovory, telexy, faxové správy alebo e-maily.

16. Článok 12 má názov „Ďalšia náhrada“. V odseku 1 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.“

Skutkový stav, konanie vo veci samej a prejudiciálne otázky

17. Žalobcovia – María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González a ich štvorročná dcéra Yaiza Pato Rodríguez (ďalej len „Patovci Rodríguezovci“), Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez a ich šesťročný syn Yago López Sousa (ďalej len „Lópezovci Sousovci“) a Rodrigo Manuel Puga Lueiro – si zakúpili letenky spoločnosti Air France z Paríža (Charles de Gaulle) do Viga (Peinador) s plánovaným odletom 25. septembra 2008 o 19.40 hod.

18. Plánovaný odlet sa uskutočnil, ale po niekoľkých minútach sa pilot rozhodol vrátiť na letisko Charles de Gaulle pre technickú poruchu lietadla.

19. Pracovníci spoločnosti Air France ponúkli pomoc, prípadne hotel na prenocovanie iba R. M. Pugovi Lueirovi. Ostatní žalobcovia prenocovali na inom termináli letiska Charles de Gaulle, pretože terminál, z ktorého mali odletieť, sa zatváral o 24.00 hod.

20. Spoločnosť Air France ponúkla Patovcom Rodríguezovcom let do Porta, s odletom z Paríža (Orly) 26. septembra o 7.05 hod.

Z letiska v Porte sa za 170 eur odviezli taxíkom do mesta Vigo, kde majú svoje bydlisko.

21. Lópezovci Sousovci boli presmerovaní na let Paríž – Vigo s odletom 26. septembra o 19.40 hod. Medzitým im nebola poskytnutá nijaká pomoc.

22. M. R. Puga Lueiro nastúpil na let Paríž – Bilbao – Vigo ráno 26. septembra.

23. Žalobcovia podali na vnútroštátny súd spoločnú žalobu proti spoločnosti Air France, v ktorej tvrdili, že bola porušená zmluva o leteckej preprave. Každý zo žalobcov požadoval náhradu podľa článku 7 nariadenia vo výške 250 eur.

24. Patovci Rodríguezovci požadovali navyše 170 eur ako náhradu výdavkov za taxík z Porta do Viga. Lópezovci Sousovci požadovali náhradu výdavkov za jedlo na letisku vo výške 20,50 eura a za opatrovanie psa o jeden deň navyše vo výške 23,20 eura. Každý zo žalobcov požadoval dodatočne 650 eur ako náhradu spôsobenej nemajetkovej ujmy s výnimkou M. R. Pugu Lueira, ktorý na tomto základe požadoval 300 eur.

25. Vnútroštátny súd vo svojom návrhu na začatie prejudiciálneho konania konštatoval, že vo veci, ktorú prejednáva, sa vynorili otázky týkajúce sa výkladu nariadenia. Uviedol, že účastníci konania vykladajú rozsah pojmu „zrušenie“ rozdielne, pričom o týchto rozdielnych výkladoch sa nedá rozhodnúť len na základe daného právneho predpisu. Preto položil Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„a) Má sa pojem ‚zrušenie‘ definovaný v článku 2 písm. l) [nariadenia] vykladať výlučne v zmysle neuskutočnenia odletu, ktorý bol predtým plánovaný, alebo sa má vykladať tiež v zmysle akejkoľvek okolnosti, v dôsledku ktorej lietadlo, v ktorom sú rezervované miesta, síce vzlietlo, ale nedosiahlo cieľové miesto, vrátane vynúteného návratu na letisko odletu z technických dôvodov?

b) Má sa pojem ‚ďalšia náhrada‘ uvedený v článku 12 [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], a to aj bez toho, aby sa na tieto ustanovenia účastníci konania odvolávali, alebo

sú obidva spôsoby chápania pojmu ďalšia náhrada vzájomne zlučiteľné?“

26. Písomné pripomienky podali žalobcovia vo veci samej, francúzska, talianska a poľská vláda, Spojené kráľovstvo a Komisia. Spoločnosť Air France podala svoje pripomienky po uplynutí lehoty a napriek tomu, že ich Súdny dvor z tohto dôvodu zamietol, nepožiadala o nariadenie pojednávania, na ktorom by mohla predniesť ústne pripomienky. Keďže žiadny z účastníkov konania nepodal návrh na nariadenie pojednávania, nijaké pojednávanie sa neuskutočnilo.

Posúdenie

Prvá prejudiciálna otázka

27. Vnútroštátny súd žiada o objasnenie definície pojmu „zrušenie“, ktorá je uvedená v článku 2 písm. l) nariadenia. Načrtáva dve možnosti. Po prvé môže „zrušenie“ znamenať „iba neuskutočnenie odletu, ktorý bol predtým plánovaný“. Po druhé to môže znamenať aj „akúkoľvek okolnosť, v dôsledku ktorej lietadlo… síce vzlietlo, ale nedosiahlo cieľové miesto, vrátane vynúteného návratu na letisko odletu z technických príčin“.

28. Treba však poznamenať, že konanie vo veci samej sa konkrétne týka prípadu vynúteného návratu lietadla na letisko odletu z technických príčin, zjavne len po niekoľkých minútach letu. Súhlasím preto so žalobcami v konaní vo veci samej, že otázka, o ktorej má vnútroštátny súd rozhodnúť, je otázka, či táto osobitná skupina okolností predstavuje zrušenie v zmysle nariadenia. Na účely prejednávanej veci nie je potrebné, a podľa môjho názoru by bolo nesprávne, aby Súdny dvor posudzoval iné možné okolnosti, za ktorých lietadlo odletí z letiska odletu tak, ako bolo plánované, ale pristane na inom mieste, než malo byť plánované cieľové miesto. Akýkoľvek pokus o poskytnutie odpovede zahrnujúcej všetky okolnosti by mohol pravdepodobne spôsobiť, že jedna alebo viaceré okolnosti nebudú zohľadnené.

29. Navyše zo skutkových okolností uvedených v návrhu na začatie prejudiciálneho konania nevyplýva, že by bol predmetný let po návrate na letisko odletu akokoľvek obnovený. Všetci žalobcovia sa nakoniec dostali do cieľového miesta prostredníctvom iných letov.[6] Preto nie je nevyhnutné určiť, či by

6 — Let, ktorý bol plánovaný a uskutočnený 26. septembra 2008 o 19.40 hod. a na ktorý boli Lópezovci Sousovci presmerovaní, zjavne nemožno považovať za ten istý let ako let, ktorý bol plánovaný a mal byť uskutočnený 25. septembra 2008 o 19.40 hod.

sa v prípade, ak by lietadlo s meškaním opäť odletelo, mohlo toto meškanie posudzovať za zrušenie, a aké dlhé meškanie by bolo v danom prípade na takéto posúdenie potrebné.

30. Okrem toho súhlasím s Komisiou, že dôvod, pre ktorý sa lietadlo vrátilo, nie je podstatný na určenie, či bol let zrušený. Ak bol let zrušený, potom môže byť tento dôvod podstatný na určenie, či bolo zrušenie „spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď by boli prijaté všetky primerané opatrenia“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia, pričom za týchto okolností by nemusela byť poskytnutá nijaká náhrada. Na určenie samotnej existencie zrušenia, či už za okolností prejednávanej veci, alebo iných okolností, to však nie je relevantné. V prejednávanej veci neboli uvedené žiadne podrobnosti v súvislosti s okolnosťami týkajúcimi sa návratu na letisko odletu a nebola položená otázka, či by tieto okolnosti mohli byť považované za „mimoriadne“ v zmysle článku 5 ods. 3.

31. V dôsledku toho sa domnievam, že prvú otázku treba preskúmať v preformulovanom znení: Znamená pojem „zrušenie“, ako je definovaný v článku 2 písm. l) nariadenia, iba neuskutočnenie odletu, ktorý bol predtým plánovaný, alebo zahŕňa aj prípady, keď sa lietadlo vráti na letisko odletu a už v lete nepokračuje?

32. Nerobí mi veľký problém súhlasiť s tým, že let môže byť v zmysle nariadenia zrušený aj po uskutočnení odletu, ktorý bol plánovaný, ak sa lietadlo namiesto príletu na cieľové miesto vráti na letisko odletu a už v lete nepokračuje.

33. Hoci v nariadení nie je uvedená definícia pojmu „let“, Súdny dvor vyložil tento pojem ako „v podstate pozostávajúci z činnosti leteckej dopravy, čím určitým spôsobom znamená jednu ‚jednotku‘ tejto dopravy uskutočnenú leteckým dopravcom, ktorý stanovuje jej trasu“ [7]. Jeho podstatou je teda letecká preprava cestujúcich a ich batožiny z letiska A na letisko B. [8]

34. Pojem „zrušenie“ letu však definovaný je. Znamená „neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný“. Táto definícia je objektívna. Odvoláva sa na konkrétne neuskutočnenie letu, nie na rozhodnutie neuskutočniť let, a už vôbec nie na okamih, kedy mohlo byť také rozhodnutie prijaté.

7 — Rozsudok Súdneho dvora z 10. júla 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Zb. s. I-5237, bod 40.

8 — Samozrejme, existujú prípady, v ktorých komerčné lietadlá (zvyčajne malé) zoberú cestujúcich na krátku exkurziu, napríklad na vyhliadkový let, alebo im poskytnú prvú skúsenosť s lietaním a vrátia sa na letisko odletu zo zjavných dôvodov. Tieto lety sú irelevantné nielen na účely prejednávanej veci, ale nie je ani isté, či patria do pôsobnosti nariadenia.

35. Podľa môjho názoru sa let, ktorý má prepraviť cestujúcich a ich batožinu z bodu A do bodu B, a v rámci ktorého sa uskutoční plánovaný odlet z bodu A, no lietadlo sa vráti do bodu A bez toho, aby v lete pokračovalo, a jednoducho vyloží cestujúcich a ich batožinu na letisku odletu, nemôže považovať za let, ktorý bol uskutočnený. Nijaká časť „jednotky dopravy“, ktorú má letecký dopravca vykonať v súlade s letovým poriadkom, ktorú stanovil, nebola uskutočnená. Nebola vykonaná ani podstata tejto jednotky. Dopravca nikoho a nič nikde neprepravil. Cestujúci sa nachádzajú v rovnakej situácii, ako keby zostali v odletovej hale bez nádeje na odlet plánovaným letom. Do bodu B sa musia prepraviť iným spôsobom, lebo let, ktorý bol predtým plánovaný, ich tam neprepraví.

36. Podľa môjho názoru to jasne predstavuje „neuskutočnenie“ predmetného letu.

37. Francúzska vláda a Spojené kráľovstvo však namietali proti takému výkladu nariadenia, podľa ktorého by sa let mohol považovať za zrušený aj po uskutočnení odletu.

38. Spojené kráľovstvo sa v prvom rade odvoláva na konštatovanie Súdneho dvora v rozsudku Sturgeon [9], podľa ktorého „let, ktorý má meškanie, bez ohľadu na dĺžku meškania, hoci aj veľkú, nemožno považovať za zrušený, ak bol vypravený podľa pôvodného plánu“. Vyvodzuje z toho záver, že ak je let uskutočnený podľa pôvodného plánu dopravcu, nikdy nemôže byť považovaný za zrušený.

39. Nemyslím si, že možno dospieť k takémuto záveru. Uvedený postoj sa týka meškajúcich letov, čiže letov, v rámci ktorých lietadlá uskutočnili odlet a následne pristáli vo svojom cieľovom mieste neskôr, ako bolo pôvodne plánované. Netýka sa však letov, ktoré boli prerušené, t. j. v rámci ktorých sa lietadlá vrátili na letisko odletu, a ktoré sa teda v konečnom dôsledku nelíšia od letov, pri ktoré sa odlet nikdy neuskutočnil.

40. Aj Francúzska vláda sa odvoláva na rozsudok Sturgeon, konkrétne na tú časť rozhodnutia Súdneho dvora [10], ktorá stanovuje, že „je v zásade možné vyvodiť záver o zrušení, ak pôvodne stanovený let, ktorý má meškanie, sa ‚začlení‘ do iného letu, t. j. keď sa upustí od plánovania pôvodného letu“. Francúzska vláda z toho *a contrario* vyvodzuje, že o zrušenie nepôjde, ak sa neupustí od pôvodného plánu letu.

9 — Rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, Zb. s. I-10923, bod 34.

10 — Tamže, bod 36.

41. Podľa môjho názoru ani tento záver nie je odôvodnený. Ako som už uviedla, rozsudok Sturgeon sa týkal otázky, či let iba meškal, alebo bol zrušený, pričom nič nenaznačuje, že aj v prejednávanej veci išlo o túto otázku. Navyše jednak skutočnosť, že je možné dospieť k záveru, že k zrušeniu došlo za určitých okolností, neznamená, že k zrušeniu nemôže dôjsť na základe iných okolností. Jednak sa zdá, že prinajmenšom v prípade niektorých žalobcov bola rezervácia vlastne „začlenená" do iného letu. Okrem toho sa od pôvodného plánu letu až na samotný odlet v skutočnosti upustilo. Trasa a prílet do cieľového miesta (ktoré bezpochyby tvoria podstatu akejkoľvek uskutočnenej leteckej prepravy alebo jej jednotku) boli zrušené a nahradené návratom na letisko odletu s tým dôsledkom, že nijaká významná časť pôvodne plánovaného letu nebola uskutočnená.

42. Spojené kráľovstvo ďalej tvrdí, že z troch okolností, v súvislosti s ktorými nariadenie ukladá minimálne podmienky, sa odmietnutie nástupu do lietadla a meškanie odletu svojou povahou týkajú situácie, ktorá nastane pred odletom. Aj preto sa zrušenie musí týkať situácie, ktorá nastane pred odletom.

43. Toto tvrdenie je podľa môjho názoru nelogické. V takom prípade by bolo možné tvrdiť, že keďže odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie letu sa vzťahujú na cestujúcich, ktorí nemôžu rezervovaným letom odletieť, tak potom aj meškanie sa musí vzťahovať na rovnakú situáciu, čo by však bolo absurdné, lebo v prípade meškania letu sa cestujúci rezervovaného letu zúčastnia.

44. Spojené kráľovstvo sa snaží okrem toho preukázať, že malá zmena pôvodného plánovania letu, napríklad zmena letového plánu alebo odchýlenie sa od cieľového miesta, nepredstavuje zrušenie letu, a to či už v bežnom zmysle slova alebo podľa článku 2 písm. l) nariadenia. Rovnako namieta, že ak sa má pojem „zrušenie" uplatňovať na prípady, v ktorých let nedodržal svoju plánovanú trasu, ale obsiahol iba jej časť, bolo by ťažké, ba až nemožné uplatniť „vzdialenostné pásma" na účely stanovenia náhrady podľa článku 7 ods. 1 nariadenia.

45. Ako som však už uviedla, tento návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka len okolností, ktoré spočívajú v jednoduchom a konečnom návrate na letisko odletu bez toho, aby bolo dosiahnuté iné cieľové miesto, a že Súdny dvor by mal svoje rozhodnutie obmedziť len na tieto okolnosti. Preto považujem pripomienky Spojeného kráľovstva

podané v uvedenom zmysle za irelevantné pre rozhodnutie v prejednávanej veci.

46. Francúzska vláda a Spojené kráľovstvo uviedli v podobnom zmysle niekoľko ďalších argumentov.

47. V prvom rade zdôrazňujú, že cieľom nariadenia je motivovať leteckých dopravcov, aby informovali cestujúcich o zrušení letov v čo najväčšom predstihu pred plánovaným odletom,[11] a odradzovať týchto dopravcov od rušenia letov len z obchodných dôvodov (pravdepodobne vtedy, keď pre malý počet rezervovaných miest nie je let ziskový)[12]. V prípade, že sa odlet už uskutočnil, je jasné, že cestujúcich nie je možné informovať o „zrušení" letu pred plánovaným časom odletu a ani letecká spoločnosť nemôže mať obchodný záujem na nepokračovaní v lete. Preto nie je v súlade s cieľom ani účelom nariadenia kvalifikovať čokoľvek, čo sa stane po plánovanom odlete, ako zrušenie.

48. Súhlasím, že k cieľom, ktoré nariadenie sleduje, patrí odradzovanie od zrušenia letov a motivovanie oznamovať zrušenie letov s dostatočným predstihom. Je tiež pravda, že v odôvodnení č. 12 je uvedené, že poskytnutie náhrady v prípade zrušenia letov je naviazané na neinformovanie cestujúcich pred plánovaným časom odletu, pričom toto neinformovanie nie je relevantné, ak je let zrušený po odlete. Ak by to bol jediný cieľ nariadenia v súvislosti so zrušením letu, tvrdenia oboch vlád by boli opodstatnené. Nariadenie však sleduje aj iné ciele, pričom v prvom rade sa snaží zabezpečiť vysoký stupeň ochrany práv cestujúcich.[13] V každom prípade je nesporné, že odradzovanie od zrušenia letov a motivovanie oznamovať zrušenia letov s dostatočným predstihom sú iba niektoré z prostriedkov dosiahnutia základného cieľa, ktorým je ochrana cestujúcich. K ďalším takýmto prostriedkom patrí poskytnutie náhrady v prípade zrušenia na poslednú chvíľu, ktorý je rovnako primeraný aj v prípade, ak k zrušeniu dôjde neskôr.

49. Situácia, v ktorej sa nachádzali žalobcovia v konaní vo veci samej, zjavne nesúvisela s odmietnutím nástupu do lietadla. Navyše sa nezdá, že by letecký dopravca – na rozdiel

11 — Pozri odôvodnenie č. 12 nariadenia v spojení s ustanoveniami článku 5 ods. 1 písm. c), ktoré prevádzkujúcim leteckým dopravcom ukladajú povinnosť informovať cestujúcich o zrušení letu, a tak sa po splnení iných konkrétnych podmienok vyhnúť povinnosti zaplatiť náhradu.

12 — Pozri bod 1 dôvodovej správy k pôvodnému návrhu nariadenia Komisie KOM(2001) 784 v konečnom znení, ktorý uvádza: „Odmietnutie nástupu a zrušenie letu z obchodných dôvodov má za následok veľké rozhorčenie, nielen pretože spôsobujú vážne meškanie a narúšajú letové plány, ale tiež predstavujú porušenie povinnosti dopravcu prepraviť cestujúcich v primeranom čase".

13 — Pozri najmä odôvodnenia č. 1 a 2 nariadenia a rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, bod 69.

od situácie vo veci Sturgeon – tvrdil, že došlo k meškaniu. Ak by nešlo ani o zrušenie, znamenalo by to značnú medzeru v ochrane práv cestujúcich. Dopravca by mohol tvrdiť, že mu z nariadenia nevyplývajú žiadne povinnosti, dokonca by nemusel ani ponúknuť pomoc či starostlivosť (zdá sa však, že v tejto veci bola žalobcom ponúknutá len veľmi malá pomoc či starostlivosť). Takáto zjavná medzera by bola úplne v rozpore s cieľom zabezpečiť vysoký stupeň ochrany práv cestujúcich. Znamenalo by to, že cestujúci, ktorí sa nachádzajú v takejto situácii, by mali nárok na menej priaznivé zaobchádzanie nielen ako tí, ktorých let bol zrušený pred uskutočnením odletu, ale aj ako tí, ktorých let mal meškanie niekoľko hodín, hoci ich situácia je v skutočnosti výrazne nepríjemnejšia.

50. Keďže, ako zdôrazňuje Komisia, v nariadení nič nenaznačuje, že by k „zrušeniu" mohlo dôjsť len pred uskutočnením odletu, domnievam sa, že znenie tohto nariadenia nemožno vykladať tak, že ukladá takéto obmedzenie, ak by to súčasne zjavne marilo hlavný cieľ nariadenia.

51. Chcela by som však poukázať na to, že zrušenie letu po uskutočnení odletu je pravdepodobne ďaleko častejšie spôsobované mimoriadnymi okolnosťami v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia, ako je to v prípade zrušenia v čase, v ktorom by leteckí dopravcovia mohli cestujúcich informovať o zrušení letu s dostatočným predstihom. Dopravca preto bude musieť poskytnúť náhradu za zrušenie letu po uskutočnení odletu len za predpokladu, že sa jeho príčinám nedalo zabrániť ani prijatím všetkých primeraných opatrení. Ak sa však takýmto príčinám dalo zabrániť, dopravca bude zodpovedný podľa článku 19 Montrealského dohovoru, pričom podľa článku 12 ods. 1 nariadenia sa náhrada, na ktorú vzniká nárok podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia, môže odpočítať od súm, na ktoré vzniká nárok vyplývajúci z tejto zodpovednosti.

52. Francúzska vláda a Spojené kráľovstvo ďalej upozorňujú na nebezpečenstvo, že ak sa vrátenie lietadla na letisko odletu bude považovať za zrušenie letu, na pilotov bude vyvíjaný tlak pokračovať v lete, aby sa vyhli dôsledkom takéhoto návratu spojeným s povinnosťou leteckých dopravcov poskytnúť náhradu podľa nariadenia. Takýto tlak by mohol ohroziť bezpečnosť lietadiel.

53. Takýto argument podľa mňa nie je prijateľný. Domnievam sa, že aj za nepravdepodobného predpokladu, že by letecká spoločnosť bola taká bezohľadne ľahostajná k bezpečnosti cestujúcich, nijaký letecký

dopravca by neuprednostnil zobrať na seba riziko nehody s potenciálne vysokými finančnými dôsledkami tak z dôvodu vlastnej hmotnej škody, ako aj z dôvodu náhrady škody obetiam pred povinnosťou zaplatiť určitú, ale obmedzenú náhradu podľa nariadenia. Tento predpoklad je ešte menej pravdepodobný, ak naliehavý návrat z bezpečnostných dôvodov je zapríčinený mimoriadnymi okolnosťami v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ako to spravidla bude, ak dopravca prijal všetky primerané opatrenia), a preto bude dopravca oslobodený od zodpovednosti poskytnúť náhradu podľa článku 7. Navyše sa domnievam, že bez ohľadu na súčasné povinnosti pilotov dodržiavať medzinárodne dohodnuté bezpečnostné postupy budú piloti dbať skôr na vlastnú bezpečnosť a bezpečnosť posádky a cestujúcich ako na obchodnú prosperitu leteckých dopravcov, ktorí ich zamestnávajú.

54. Napokon tieto dve vlády poukazujú na skutočnosť, že ak by aj neexistovalo právo na náhradu podľa článku 7 nariadenia, cestujúci by mohli za okolností prejednávanej veci požiadať o náhradu v súlade s článkom 19 Montrealského dohovoru.

55. To je skutočne pravda. Nie je mi však jasné, aký má táto skutočnosť význam vo vzťahu k posúdeniu otázky, či podľa nariadenia existuje, alebo neexistuje právo na náhradu.

56. V dôsledku toho si myslím, že pojem „zrušenie“, tak ako je definovaný v článku 2 písm. l) nariadenia, sa vzťahuje na prípady, keď sa odlet uskutoční, ale lietadlo sa neskôr vráti na letisko odletu a už v lete nepokračuje.

Druhá prejudiciálna otázka

57. Druhá otázka vnútroštátneho súdu vychádza z predpokladu, že došlo k zrušeniu letu. Vnútroštátny súd sa v nej pýta na dôsledky použitia pojmu „ďalšia náhrada“ uvedeného v článku 12 ods. 1 nariadenia, ktorý, treba pripomenúť, uvádza: „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.“

58. V tejto súvislosti sa vnútroštátny súd v prvom rade pýta, či môže priznať náhradu škody (vrátane náhrady nemajetkovej ujmy),

ktorá vznikla v dôsledku porušenia zmluvy o leteckej preprave, v súlade s kritériami stanovenými vnútroštátnymi predpismi a judikatúrou vo vzťahu k porušeniu zmluvy. Alebo sa „ďalšia náhrada“ obmedzuje iba na preukázateľné výdavky vynaložené cestujúcimi, ktoré podnik leteckého dopravcu neuhradil v celom rozsahu podľa článkov 8 a 9 nariadenia, bez toho, aby sa na tieto ustanovenia účastníci konania odvolávali? Vnútroštátny súd sa ďalej pýta, či sú uvedené dve chápania pojmu „ďalšia náhrada“ zlučiteľné.

59. Odpoveď na prvú časť tejto otázky je jednoduchá. Článok 12 ods. 1 nestanovuje žiadne obmedzenie vo vzťahu k druhu škody, za ktorú môže cestujúci požadovať náhradu. Táto otázka má byť rozhodnutá podľa vnútroštátneho práva s ohľadom na Montrealský dohovor. V tejto súvislosti treba poznamenať, že Súdny dvor v rozsudku Walz [14] stanovil, že „ujma“ a „škoda“ uvedená v Montrealskom dohovore môže byť majetková aj nemajetková.

14 — Rozsudok zo 6. mája 2010, C-63/09, Zb. s. I-4239, bod 29.

60. Zdá sa, že rovnaká odpoveď môže byť poskytnutá aj na druhú časť otázky. Skutočnosť, že sa má poskytnúť náhrada podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia, nebráni cestujúcim žiadať o ďalšiu náhradu výdavkov vynaložených z dôvodu, že si letecký dopravca nesplnil povinnosti podľa článku 8 alebo článku 9. Aj keď táto náhrada nie je výslovne uvedená, je zrejmé, že povinnosť poskytnúť starostlivosť a pomoc by nemala nijaký význam, ak by ju nebolo možné vymôcť.

61. Vnútroštátny súd sa však tiež pýta, či možno požadovať náhradu výdavkov vynaložených z dôvodu, že si letecký dopravca nesplnil povinnosti podľa článku 8 alebo článku 9, „aj v prípade, že sa účastníci na tieto ustanovenia výslovne neodvolávali“. Nie je mi celkom zrejmé, čo tým vnútroštátny súd myslí. Žalobcovia vo svojich pripomienkach, ktoré podali v konaní pred Súdnym dvorom, citovali časti zo svojej žaloby podanej na vnútroštátnom súde, z ktorých je zrejmé, že sa výslovne odvolali na neposkytnutie pomoci stanovenej v nariadení a výslovne uviedli článok 9 nariadenia. Bez ohľadu na ťažkosti, ktoré sa môžu objaviť v súvislosti s vnútroštátnymi predpismi procesného práva, je zjavné, že žiadne ustanovenie nariadenia nebráni priznať náhradu v súvislosti s neposkytnutím starostlivosti a pomoci podľa článkov 8

a 9 iba z dôvodu, že sa na ne žalobca výslovne neodvolával. Vnútroštátny právny predpis, ktorý by viedol k takémuto záveru, by bol totiž v rozsahu, v akom upiera žalobcovi právo priznané nariadením, neprípustný.

62. Na druhej strane je pochopiteľné, že sa vnútroštátny súd pýta, či musí žalobca v danej situácii v príslušnom čase požiadať leteckého dopravcu o starostlivosť a pomoc na základe článkov 8 a 9 nariadenia, aby bol tento nárok prípustný. Ak vnútroštátny súd kladie takúto otázku, odpoveď musí byť záporná. Hoci článok 14 nariadenia stanovuje, že leteckí dopravcovia musia cestujúcich informovať o ich právach, ktoré im vyplývajú z nariadenia, povinnosť poskytnúť starostlivosť a pomoc nemôže byť podmienená žiadosťou cestujúceho. Znenie článkov 8 a 9 je jednoznačné: „cestujúcim sa ponúkne…“.

63. Ďalšie problémy nastanú, ak sa bude pojem „ďalšia náhrada“ uvedený v článku 12 ods. 1 nariadenia vykladať v tom zmysle, že zahŕňa náhradu výdavkov vynaložených z dôvodu, že si letecký dopravca nesplnil povinnosti podľa článku 8 alebo článku 9. Druhá veta článku 12 ods. 1 umožňuje, aby sa náhrada „poskytnutá podľa tohto nariadenia“ odpočítala od akejkoľvek „ďalšej náhrady“. Ak by sa náhrada poskytnutá podľa tohto nariadenia vykladala úzko, čiže len v zmysle náhrady podľa článku 7, mohlo by to znamenať, že by mohla byť odpočítaná od náhrady za porušenie poskytnúť starostlivosť a pomoc, ktorá ako taká nie je „poskytnutá podľa nariadenia“.

64. Takýto výklad by bol absurdný. Povinnosť poskytnúť náhradu podľa článku 7 a povinnosť poskytnúť starostlivosť a pomoc platia súbežne a kumulatívne. Letecký dopravca sa nemôže zbaviť niektorej z týchto povinností tým, že ju odpočíta od druhej. Aj v prípade, že by bol tento výklad predsa len prijatý, článok 12 ods. 1 iba uvádza, že náhrada poskytnutá podľa nariadenia *môže* byť odpočítaná od ďalšej náhrady. Odpočítanie nie je povinné a vždy bude vnútroštátnemu súdu ponechané, aby určil, či je za daných okolností spravodlivé. V situácii, ktorá nastala v prejednávanej veci, by to bolo jednoznačne nespravodlivé.

Návrh

65. Na zbklade predchádzajúcich úvah navrhujem, aby Súdny dvor na prejudiciálne otázky, ktoré podal Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra, odpovedal takto:

Pojem „zrušenie“ 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 vzťahuje na prípady, keď sa odlet uskutoční, ale lietadlo sa vráti na letisko odletu a už v lete nepokračuje.

Pojem „ďalšia náhrada“ uvedený v článku 12 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 zahŕňa náhradu škody (vrátane nemajetkovej ujmy) poskytnutú v súlade s vnútroštátnymi predpismi a judikatúrou, ktorá vznikla zrušením letu v dôsledku porušenia zmluvy o leteckej preprave.

V prípade, že letecký dopravca si nesplnil povinnosti, ktoré mu vyplývajú z článkov 8 a 9 nariadenia č. 261/2004, dotknutí cestujúci môžu požadovať náhradu všetkých výdavkov vynaložených z dôvodu takéhoto nesplnenia si povinností bez ohľadu na to, či v príslušnom čase o splnenie týchto povinností požiadali. Náhrada poskytnutá podľa článku 7 nariadenia nemôže byť odpočítaná od náhrady týchto výdavkov.