



## Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA  
EVGENI TANČEV  
prednesené 22. novembra 2018<sup>1</sup>

**Vec C-501/17**

**Germanwings GmbH  
proti  
Wolfgangovi Paelsovi**

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Landgericht Köln (Krajinský súd Kolín nad Rýnom, Nemecko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Náhrada cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla a zrušení alebo veľkom meškaní letov – Právo na náhradu – Výnimka – Pojem ‚mimoriadne okolnosti‘ – Škoda spôsobená cudzím telesom (FOD) – Poškodenie pneumatiky lietadla spôsobené skrútkou ležiacou na vzletovej alebo pristávacej dráhe“

1. V rámci tohto návrhu na začatie prejudiciálneho konania bude Súdny dvor musieť rozobrať pojem „mimoriadne okolnosti“ doslova na „skrútky a matice“, a to v súvislosti s náhradami cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, zrušení alebo veľkom meškaní letov. Je to preto, lebo v tomto prípade bola škoda na pneumatike lietadla spôsobená skrútkou ležiacou na vzletovej alebo pristávacej dráhe príslušného letu (ďalej len „sporná udalosť“).
2. Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004<sup>2</sup> a bol predložený zo strany Landgericht Köln (Krajinský súd Kolín nad Rýnom, Nemecko) v rámci sporu medzi pánom Wolfgangom Pauelsom a spoločnosťou Germanwings GmbH, leteckým dopravcom, v súvislosti s odmietnutím tohto leteckého dopravcu odškodniť tohto konkrétneho cestujúceho, ktorý utrpel významné omeškanie svojho letu.
3. Podkladové ekonomické ukazovatele sú značné. Podľa štatistík, ktoré poskytol Úrad pre civilné letectvo Spojeného kráľovstva Európskej komisii, obrana proti mimoriadnym okolnostiam tvorí „približne 30% všetkých sťažností“ a vyčerpáva „viac ako 70% zdrojov vnútroštátnych orgánov“<sup>3</sup>. Pripisovanie dôležitosti pojmu mimoriadnych okolností preto nie je prehnané.<sup>4</sup>

1 Jazyk prednesu: angličtina.

2 Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady 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, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10) (ďalej len „nariadenie o právach cestujúcich v leteckej doprave“).

3 Pozri PRASSL, J.: Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence. In: *EuCML*, 2016, s. 136. Autor tiež hovorí o mimoriadne „tvrdohlavej odmietavosti leteckých spoločností v plnej miere dodržiavať svoje povinnosti, až kým sa neocitnú pred súdom“.

4 MALENOVSKÝ, J.: Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU. In: BOBEK, M., PRASSL, J. (eds.): *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*. Hart, 2016, s. 25 a 30.

## I. Právny rámec

4. Odôvodnenia 1, 4, 14 a 15 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave znejú takto:

„(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;

...

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

...

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

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

5. Pod názvom „Zrušenie“ článok 5 ods. 1 a 3 nariadenia stanovuje toto:

„1. V prípade zrušenia letu...:

...

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 priletu;

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 priletu.

...

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.“

6. Pod názvom „Právo na náhradu“ článok 7 ods. 1 písm. a) nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave 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;

...“

7. Článok 13 tohto nariadenia, nazvaný „Právo na odškodnenie“, znie:

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

## II. Okolnosti predchádzajúce sporu a prejudiciálne otázky

8. Pán Pauels si rezervoval let v spoločnosti Germanwings na 28. augusta 2015 z Dublinu do Düsseldorfu. Prílet do Düsseldorfu bol podľa letového plánu stanovený na 14.30 hod. miestneho času.

9. Lietadlo však v skutočnosti pristálo v Düsseldorfe až o 17.48 hod. miestneho času, to je s viac ako trojhodinovým meškaním.

10. Germanwings proti žiadosti pána Pauelsa o náhradu argumentuje, že počas prípravy na vzlet sporného letu sa v pneumatike lietadla, ktoré malo vykonať let, našla skrutka. Táto skrutka sa do pneumatiky zavrtala na vzletovej dráhe v Düsseldorfe alebo na pristávacej dráhe v Dubline počas predchádzajúceho letu. Z toho dôvodu musela byť pneumatika vymenená, čo viedlo k meškaniu letu.

11. Germanwings sa domnieva, že v prípade škodovej udalosti ide o mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave, na základe ktorej je zbavená viny. Na základe toho tvrdí, že nie je povinná poskytnúť náhradu.

12. Amtsgericht Köln (Okresný súd Kolín nad Rýnom, Nemecko) uložil spoločnosti Germanwings na základe žalobného návrhu povinnosť zaplatiť pánovi Paelsovi 250 eur spolu s úrokmi vo výške o 5 percentuálnych bodov nad základnú úrokovú sadzbu platnú od 16. septembra 2015.

13. Vyššie uvedený súd uznal tvrdenie spoločnosti Germanwings, ktoré pán Pauels napadol, čo sa týka príčiny veľkého meškania príletu do Düsseldorfu, a v tejto súvislosti v podstate konštatoval, že Germanwings tým však nie je zbavená povinnosti poskytnúť náhradu, keďže poškodenie pneumatiky lietadla spôsobené skrutkou na vzletovej alebo pristávacej dráhe je okolnosťou, ktorá patrí do bežnej leteckej prevádzky a je kontrolovateľná. To zodpovedá aj zámeru nemeckého zákonodarcu, o čom svedčí aj zákonná úprava kontroly prevádzkovej plochy. Do sféry kontroly prevádzky leteckého

dopravcu patrí nielen letová prevádzka leteckým dopravcom v užšom slova zmysle, ako je vzlet, let a pristátie, ale aj všetky služby letiska, ktoré vykonávajú tretie osoby a ktoré využíva letecký dopravca, bez ktorých by nebola možná bežná letová prevádzka. Ako poznamenal Amtsgericht Köln (Okresný súd Kolín nad Rýnom, Nemecko), Súdny dvor to takto konštatoval vo svojom uznesení zo 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Germanwings podala proti rozsudku Amtsgericht odvolanie. Tvrdí, že prvostupňový súd rozšíril sféru kontroly spoločnosti Germanwings a nezobral do úvahy skutočnosť, že Súdny dvor nekonštatoval, že všetky služby letiska, ktoré vykonali tretie osoby a ktoré využil letecký dopravca, patria do letovej prevádzky leteckého dopravcu.

15. Vnútroštátny súd poukazuje na to, že vyššie uvedené uznesenie vo veci Siewert sa týkalo poškodenia lietadla mobilnými schodíkmi na nastupovanie, ktoré bolo k lietadlu pristavené na účely nástupu cestujúcich pri využití služieb poskytovateľa odbavujúceho konkrétny let, ktorý mal vykonať letecký dopravca. Umožnenie nástupu cestujúcim do lietadla na rezervovaný let patrí medzi úlohy leteckého dopravcu. V tejto súvislosti je porovnanie so skutkovým stavom v prejednávanej veci z dôvodu jeho povahy nemožné. V prejednávanej veci bolo totiž lietadlo poškodené náhodne v dôsledku použitia vzletovej a pristávacej dráhy, ktorú používajú všetci leteckí dopravcovia v rovnakej miere. Toto používanie preto patrí do všeobecnej leteckej dopravy a nie do konkrétneho okruhu úloh leteckého dopravcu. Ani čistenie vzletovej a pristávacej dráhy nepatrí medzi úlohy leteckého dopravcu, a v dôsledku toho sa vymyká kontrole spoločnosti Germanwings. Čistenie dráh sa netýka konkrétneho letu poskytovaného leteckým dopravcom, ani bezpečného nástupu a výstupu cestujúcich do a z lietadla prevádzkujúceho rezervovaný let, ale bezpečnosti letiska, a tým bezpečnosti všeobecnej leteckej dopravy.

16. Germanwings ďalej tvrdí, že názor prvostupňového súdu nemožno prijať už len preto, lebo v zmysle tohto názoru je prakticky nemožné, aby určitá okolnosť znemožňujúca vykonanie plánovaného letu predstavovala okolnosť, ktorá „nespadá do bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu“. Základná podmienka existencie mimoriadnej okolnosti v prípade technickej poruchy, konkrétne požiadavka, aby išlo o udalosť, ktorá „nespadá do bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu“, by sa tým stala obsolentná.

17. Za týchto okolností sa Landgericht Köln (Krajinský súd Kolín nad Rýnom) domnieva, že rozhodnutie o odvolaní závisí od toho, či je škoda na pneumatike lietadla spôsobená skrutkou ležiacou na vzletovej alebo pristávacej dráhe mimoriadnou okolnosťou v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave. Z tohto dôvodu rozhodol položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Považuje sa poškodenie pneumatiky lietadla spôsobené skrutkou ležiacou na vzletovej alebo pristávacej dráhe (škoda spôsobená cudzím telesom/FOD) za mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 [nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave]?“

### III. Konanie pred Súdnym dvorom

18. Písomné pripomienky v tomto konaní predložili pán Pauels, nemecká a poľská vláda, ako aj Komisia. Germanwings a všetky vyššie uvedené strany (s výnimkou poľskej vlády) taktiež predniesli svoje tvrdenia na ústnom pojednávaní, ktoré sa konalo 17. septembra 2018.

## IV. Analýza

### A. Stručné zhrnutie pripomienok účastníkov konania

19. Po prvé, pokiaľ ide o *prípustnosť*, Komisia tvrdí, že tento návrh na začatie prejudiciálneho konania v tomto ohľade vyvoláva prípadné pochybnosti. Pokiaľ ide o obsah návrhu na začatie prejudiciálneho konania, Komisia tvrdí, že návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka tvrdení účastníkov konania, o ktorých sa vnútroštátny súd domnieva, že sú správne, a netýka sa preukázaných skutočností. Komisia sa domnieva, že ak by následné opatrenia v rámci prešetrovania spochybnili skutkové okolnosti, ktoré vnútroštátny súd považuje za správne, potom by relevantnosť návrhu na začatie prejudiciálneho konania mohla zaniknúť. V každom prípade Komisia dospela k záveru, že tento návrh je prípustný.

20. Pokiaľ ide o *vecnú stránku*, pán Pauels tvrdí, že škoda na pneumatike lietadla spôsobená skrútkou ležiacou na vzletovej alebo pristávacej dráhe nie je mimoriadnou okolnosťou. Tvrdí, že takáto udalosť spadá do činnosti leteckého dopravcu. Prítomnosť cudzích telies na pristávacej dráhe je situácia, ktorá môže vzniknúť denne, že leteckí dopravcovia si dobre uvedomujú tento problém a upratovanie pristávacej dráhy patrí medzi obvyklé úlohy prevádzkovateľov letísk. Dodáva, že pneumatiky lietadiel, ktoré sú vystavené extrémnemu tlaku, sa pravidelne kontrolujú v súvislosti s predletovými kontrolami a musia byť pravidelne menené. Preto takú udalosť, o akú ide v tejto veci, nemožno považovať za činnosť, ktorá nespadá medzi činnosti leteckého dopravcu; v neposlednom rade preto, lebo pojem „mimoriadna okolnosť“ sa má vykladať striktné.

21. Ak by sa takáto udalosť napriek tomu považovala za činnosť, ktorá nespadá medzi činnosti leteckého dopravcu, mala by byť považovaná za účinne kontrolovateľnú svojou povahou alebo pôvodom vzhľadom na to, že vzletové a pristávacie dráhy prevádzkovatelia letísk pravidelne kontrolujú.

22. Nemecká a poľská vláda, ako aj Komisia tvrdia, že škoda na pneumatike lietadla spôsobená skrútkou ležiacou na vzletovej alebo pristávacej dráhe predstavuje „mimoriadnu okolnosť“.

23. Podľa nemeckej vlády je riziko spojené s prítomnosťou cudzích telies na dráhach pre leteckého dopravcu neodvratné a nie je ním kontrolovateľné. Prítomnosť cudzích telies je mimo sféry kontroly leteckého dopravcu, bez akejkoľvek súvislosti s vykonávaním príslušného letu – na rozdiel od predčasných zlyhaní určitých častí lietadla, ktoré vznikajú napriek pravidelnej údržbe, o ktoré išlo vo veciach Wallentin-Hermann<sup>5</sup> a van der Lans<sup>6</sup>. Skutočnosť, že leteckí dopravcovia môžu byť vystavení častejšie situácii, keď je pneumatika poškodená cudzím telesom na dráhe, nevyklučuje jej kvalifikáciu ako mimoriadnu okolnosť vzhľadom na to, že frekvencia udalostí nie je braná ako rozlišujúce kritérium.<sup>7</sup> Okrem toho nemecká vláda trvá na tom, že na strane prevádzkovateľa letiska nedošlo k takému pochybeniu, ktoré by bolo možné priradiť dotknutému leteckému dopravcovi. V tomto prípade tento prevádzkovateľ neporušil svoje povinnosti týkajúce sa údržby a prevádzky. Keby sa zaviedli prísnejšie kontroly než tie, ktoré už existujú, spôsobilo by to vážne škody na leteckej doprave.

24. Poľská vláda tvrdí, že škoda, akou je škoda v tejto veci, ktorá je spôsobená treťou osobou, ktorá si nesplnila svoje povinnosti, nepatrí medzi bežné činnosti leteckého dopravcu. Vzhľadom na skutočnosť, že letecký dopravca nemôže predvídať, že prevádzkovateľ letiska si neplní svoje povinnosti, nie je povinný brať do úvahy riziko, že by jeho lietadlo mohlo byť v tejto súvislosti poškodené. V tejto súvislosti môže byť letecký dopravca zodpovedný jedine za rýchlu opravu poškodeného lietadla.

5 Rozsudok z 22. decembra 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

6 Rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

7 Rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková and Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

25. Podľa Komisie sporná udalosť nespadá pod bežný výkon činnosti leteckého dopravcu a nie je z jeho strany kontrolovateľná. V tomto ohľade nie je vnútorne spojená s fungovaním systému lietadla – najmä na rozdiel od mobilných schodíkov. V tomto zmysle je to porovnateľné s kolíziou s vtákom, ktorú letecký dopravca tiež nemôže kontrolovať. Táto neprítomnosť kontroly zo strany leteckého dopravcu je potvrdená skutočnosťou, že bezpečnosť a inšpekcia prístávacích dráh spadá do kompetencie prevádzkovateľov letísk. Nakoniec skutočnosť, že udalosť sa stala pri pristátí alebo vzlete predchádzajúceho letu, nebráni jej kvalifikácii ako „mimoriadnej okolnosti“.<sup>8</sup>

## B. Posúdenie

### 1. Úvodné poznámky

26. Podľa môjho názoru prípustnosť návrhu na začatie prejudiciálneho konania nie je v prejednávanej veci aktuálnou otázkou keďže je to iba Komisia, ktorá túto otázku otvorila<sup>9</sup> – vo forme teoretických poznámok – a Komisia sama na záver konštatovala, že návrh na začatie prejudiciálneho konania nie je v každom prípade neprípustný. Po prvé v rámci spolupráce medzi Súdny dvorom a vnútroštátnymi súdmi podliehajú otázky týkajúce sa práva Únie domnienke relevantnosti.<sup>10</sup> Po druhé z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že právo Únie nezakazuje, aby vnútroštátny súd po vyhlásení rozsudku v prejudiciálnom konaní opätovne vypočul účastníkov konania a/alebo preskúmal nové dôkazné prostriedky a v dôsledku toho zmenil skutkové a právne zistenia, ku ktorým dospel v rámci svojho rozhodnutia, ktorým podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, a to za predpokladu, že plne uplatňuje výklad práva Únie, ktorý poskytol Súdny dvor.<sup>11</sup>

27. Pokiaľ ide o vec samu, vnútroštátny súd sa v návrhu na začatie prejudiciálneho konania domnieva, že v prejednávanej veci ide o mimoriadnu okolnosť. Vnútroštátny súd už vo viacerých konaniach predchádzajúcich konaniu vo veci samej dospel k záveru, že poškodenie pneumatiky alebo iná technická vada lietadla spôsobená malými telesami ležiacimi na dráhe, ako sú klince alebo podobné predmety, predstavuje mimoriadnu okolnosť, ktorá oslobodzuje leteckého dopravcu od povinnosti platiť náhradu jej cestujúcim.

28. Dospel som k záveru, že tento prístup je správny.<sup>12</sup> Vo svojej analýze nižšie sa budem zaoberať najmä judikatúrou Súdneho dvora a pojmom mimoriadnych okolností vo vzťahu k technickým problémom. Ďalej budem aplikovať test Súdneho dvora pozostávajúci z dvoch častí: i) problém musí byť pripísateľný udalosti, ktorá nespadá do bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu; a ii) vzhľadom na svoju povahu alebo pôvod je mimo kontroly leteckého dopravcu. Nakoniec sa budem zaoberať dodatočnou podmienkou primeraných opatrení a vyhýbaniu sa/predchádzaniu mimoriadnej udalosti alebo mimoriadnym udalostiam. To ma privedie k záveru, že škoda na pneumatike lietadla spôsobená skrútkou ležiacou na vzletovej alebo prístávacej dráhe *spadá do rozsahu pojmu „mimoriadna okolnosť“* v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave.

8 Táto skutočnosť vyplýva z rozsudku zo 4. mája 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

9 Navyše žiadna zo strán nepovažovala za potrebné túto otázku riešiť na pojednávaní pred Súdny dvorom.

10 Pozri napríklad rozsudok zo 16. decembra 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, bod 67).

11 Rozsudok z 5. júla 2016, Ogňanov (C-614/14, EU:C:2016:514, bod 30 a bod 2 výroku).

12 Vo vzťahu k pojmu mimoriadne okolnosti pozri MILNER, A.: Regulation EC 261/2004 and „Extraordinary Circumstances“. In: *Air & Space Law*, 34, č. 3 (2009), s. 215 – 220; VAN DER WIJNGAART, T.: van der Lans/KLM and „Extraordinary Circumstances“. In: *Air & Space Law*, 41, č. 1 (2016), s. 59 – 62; MICHEL, V.: Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur. In: *Europe*, č. 6, jún 2018, s. 22 – 23; FLÖTHMANN, M.: Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz „wildem Streiks“ des Fluggesellschafts (Anmerkung). In: *EuZW*, 2018, 457; HERRMANN, C.: Entschädigung der Fluggäste bei „wildem Streik“ – das TUIfly-Urteil des EuGH. In: *RRa*, 3/2018, s. 102; FÜHRICH, E.: *Innenbetrieblicher „wilder Streik“ als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung*. In: *Monatsschrift für Deutsches Recht*, 13/2018.

29. Dodávam, že je veľmi potrebné, aby Súdny dvor objasnil túto otázku, keďže v Nemecku (ako aj v iných členských štátoch<sup>13</sup>) vnútroštátna judikatúra nevykladá jednotným spôsobom otázku, či udalosť, akou je tá, o ktorú ide v tejto veci, predstavuje „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia.

30. Napríklad v Nemecku rôzne prvostupňové súdy, a dokonca aj iné komory vnútroštátneho súdu, vo svojich rozhodnutiach<sup>14</sup> (ktoré boli vydané po rozhodnutí Súdneho dvora týkajúceho sa mobilných schodíkov na nastupovanie vo veci Siewert<sup>15</sup>) zastávali opačný názor a rozhodli, že v prípade, akým je tento, nejde o „mimoriadnu okolnosť“.

31. Z tohto dôvodu má objasnenie tejto otázky jasný praktický význam a tiež pomôže zlepšiť právnu istotu cestujúcich aj leteckých dopravcov.

32. Súdny dvor už mal niekoľko príležitostí na výklad článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave. Stručný prehľad týchto prípadov je nasledujúci.

33. V rozsudku vo veci Pešková a Peška<sup>16</sup>, ktorý je v prejednávanej veci mimoriadne dôležitý, Súdny dvor rozhodol, že kolízia medzi lietadlom a vtákom, ako aj škoda, ktorú spôsobila, nie je vnútorne spojená s operačným systémom lietadla a svojou povahou alebo pôvodom nespadá do bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu a vymyká sa jeho kontrole – takáto kolízia tak predstavuje mimoriadnu okolnosť.

34. V rozsudku vo veci McDonagh<sup>17</sup> Súdny dvor do tohto pojmu tiež zahrnul uzavretie vzdušného priestoru z dôvodu erupcie islandskej sopky Eyjafjallajökull.

35. Na druhej strane, v rozsudku vo veci van der Lans<sup>18</sup> Súdny dvor rozhodol, že technický problém, ktorý sa vyskytol neočakávane, ktorý nebol spôsobený nedostatočnou údržbou a ktorý ani nebol zistený pri bežných kontrolách, nespadá pod definíciu pojmu „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3.

36. V rozsudkoch vo veciach Wallentin-Hermann<sup>19</sup> a Sturgeon a i.<sup>20</sup> Súdny dvor rozhodol, že technický problém, ktorému lietadlo čelí, nespadá pod tento pojem, pokiaľ nie je spôsobený udalosťami, ktoré svojou povahou alebo pôvodom nespádajú do bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu a ktoré sa vymykajú jeho kontrole.

37. V uznesení vo veci Siewert<sup>21</sup> Súdny dvor rozhodol, že situácia, v ktorej sa letiskové mobilné schodíky na nastupovanie zrazia s lietadlom, nemôže byť kvalifikovaná ako „mimoriadne okolnosti“. K tomuto prípadu sa vrátim v ďalšom texte.

## 2. Pojem mimoriadne okolnosti vo vzťahu k technickým problémom

38. Na úvod je dôležité poznamenať, že tento pojem nie je v nariadení o právach cestujúcich v leteckej doprave definovaný ani jasne stanovený.

13 To okrem iného vyplýva z PRASSL, J.: Tackling Diversity Through Uniformity? In: BOBEK, M., PRASSL, J.: c. d., s. 335; VAN DER WIJNGAART, T.: c. d., FÜHRICH, E.: c. d., a POLITIS, A.: Rechtsprechung: Anmerkung – Pešková u. Peška. In: *NJW*, 37/2017, s. 2669.

14 T. j. 24. civilná komora Landgericht Köln (Krajinský súd Kolín nad Rýnom).

15 Uznesenie zo 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

16 Rozsudok zo 4. mája 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

17 Rozsudok z 31. januára 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

18 Rozsudok zo 17. septembra 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

19 Rozsudok z 22. decembra 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

20 Rozsudok z 19. novembra 2009 (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716).

21 Uznesenie zo 14. novembra 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

39. V tejto súvislosti Súdny dvor stanovil zásadu výnimky z pravidla: technické chyby v zásade spadajú pod prevádzkové riziko leteckého dopravcu, pretože sú súčasťou bežného výkonu jeho činnosti a iba výnimočne môžu predstavovať mimoriadnu okolnosť (v zásade, ak nespádajú do bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu a keď sú mimo jeho kontroly).

40. Súdny dvor v nedávnej minulosti v rozsudku vo veci Pešková a PeškaRozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 19 a nasl.). Pozri tiež WIENBRACKE, M.: Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel. In: *EuZW*, 2017, 571.pripomenul, že normotvorca Únie stanovil leteckým dopravcom povinnosť náhrady škody spôsobenej cestujúcim v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov – to znamená meškanie, ktoré sa rovná alebo presahuje tri hodiny – v článku 5 ods. 1 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave. Odchyľne od článku 5 ods. 1 tohto nariadenia odôvodnenia 14 a 15 a jeho článok 5 ods. 3 stanovujú, že letecký dopravca nie je povinný platiť cestujúcim náhradu podľa článku 7 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave ak dopravca dokáže, že zrušenie alebo meškanie bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Článok 5 ods. 3 sa preto musí vykladať striktnie.<sup>22</sup>

41. Súdny dvor konštatoval, že „napriek tomu nemožno vylúčiť, že technické poruchy predstavujú tieto ‚mimoriadne okolnosti‘ v rozsahu, v akom vyplývajú z udalostí, ktoré *nespádajú do* bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a ktoré sa *vymykajú z jeho účinnej kontroly*. Tak by to bolo napríklad v situácii, v ktorej by konštruktér prístrojov tvoriacich flotilu dotknutého leteckého dopravcu alebo príslušný orgán zistili, že tieto prístroje, hoci už sú v prevádzke, trpia skrytou výrobnou chybou zasahujúcou bezpečnosť letov. Rovnako by to bolo pri existencii škôd spôsobených na lietadlách sabotážou alebo teroristickými činmi“<sup>23</sup>.

42. Sporná udalosť (a škoda) v tomto prípade patrí do kategórie technických problémov, a teda „neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu“ uvedených v odôvodnení 14 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave.

43. Jednoznačne sa nezaoberám skrytou výrobnou vadou ovplyvňujúcou bezpečnosť letov, čo je jeden z príkladov technického problému, ktorý Súdny dvor považoval za „mimoriadnu okolnosť“ (rozsudky vo veciach Wallentin-Hermann a van der Lans<sup>24</sup>).

44. Súhlasím však s Komisiou, že vyššie uvedená judikatúra by sa mala vykladať v tom zmysle, že Súdny dvor sa pri príklade skrytej výrobné vady iba snažil objasniť, že technické vady vyplývajúce z udalostí, ktoré sú mimo sféry kontroly dotknutého leteckého dopravcu, by sa mali považovať za mimoriadne okolnosti.

45. Ako totiž zdôraznila nemecká vláda, Súdny dvor v rozsudku vo veci McDonagh<sup>25</sup> konštatoval, že „podľa bežného jazyka pojem ‚mimoriadne okolnosti‘ znamená doslovne okolnosti ‚vymykajúce sa riadnej situácii‘. V súvislosti s leteckou dopravou znamenajú udalosť, ktorá nespadá do obvyklého výkonu činnosti dotknutého dopravcu a vymyká sa jeho účinnej kontrole z dôvodu povahy alebo pôvodu takejto udalosti... Inými slovami,... ide o všetky okolnosti, ktoré sa vymykajú kontrole leteckého dopravcu, a to bez ohľadu na povahu týchto okolností a ich závažnosť“.

22 Rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20).

23 Rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 26) (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

24 Rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 26), a zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 38 a nasl.). Vo vzťahu k poslednej uvedenej veci pozri rozsudok odvolacieho súdu (Anglicko a Wales) v Huzar v. Jet2.com Limited [2014] EWCA, Civ. 791 (týkajúce sa chyby elektrického zapojenia v okruhu ventilu paliva). Pozri tiež VAN DER WIJNGAART, T.: c. d.

25 Rozsudok z 31. januára 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 29).

46. Navyše tento prístup podporujú aj prípravné práce na článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave. V rámci nich bol pojem „vyššia moc“ zmenený na „mimoriadne okolnosti“. Podľa stanoviska Rady k spoločnej pozícii táto zmena bola vykonaná v záujme právnej zrozumiteľnosti.<sup>26</sup>

47. Z vyššie uvedeného vyplýva, že Súdny dvor sa nesnažil obmedziť pojem „mimoriadne okolnosti“ tak, aby zahŕňal technické vady len vtedy, ak je ich pôvod podobný skrytej výrobnéj vade.

48. Doterajšia judikatúra Súdneho dvora týkajúca sa technických problémov ako mimoriadnych okolností podľa článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave stanovila test pozostávajúci z dvoch častí: i) problém musí byť spôsobený udalosťou – ako sú napríklad udalosti uvedené v odôvodnení 14 tohto nariadenia – ktorá nespadá do bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu (prvá časť); a ii), vzhľadom na svoju povahu alebo pôvod je mimo kontroly leteckého dopravcu (druhá časť). Treba zdôrazniť, že tieto dve časti (podmienky) je potrebné posudzovať od prípadu k prípadu a sú kumulatívne.<sup>27</sup> Budem sa s nimi zaoberať nižšie.

#### *a) Súvislosť s bežným výkonom činnosti leteckého dopravcu*

49. Pokiaľ ide o prvú časť uvedenú v predchádzajúcom bode (súvislosť), je potrebné mať na pamäti, že Súdny dvor prijal reštriktívny prístup k dostupnosti obrany v prípade technických problémov v rozsudku vo veci Wallentin-Hermann<sup>28</sup> a v súvisiacej línii judikatúry.

50. Všetci účastníci konania (s výnimkou pána Pauelsa) tvrdia, že sporná udalosť (t. j. škoda na pneumatike lietadla spôsobená skrutkou ležiacou na vzletovej alebo pristávacej dráhe) nespadá do bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu.

51. Súdny dvor v rozsudku vo veci Pešková a Peška<sup>29</sup> konštatoval, že „mimoriadnu okolnosť nepredstavuje predčasné zlyhanie určitých súčiastok lietadla, keďže takáto porucha je vnútorne spojená so systémom fungovania lietadla. Táto nečakaná udalosť sa totiž nevymyká účinnej kontrole leteckého dopravcu, keďže je to on, komu prislúcha zabezpečiť údržbu a riadne fungovanie lietadiel, ktoré prevádzkuje na účely svojich hospodárskych činností“.

52. No v ďalšom bode (24) daného rozsudku Súdny dvor uviedol, že „keďže kolízia medzi lietadlom a vtákom a prípadné poškodenie v dôsledku tejto kolízie nie sú vnútorne spojené so systémom fungovania lietadla, svojou povahou alebo pôvodom nespádajú do bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole. Uvedenú kolíziu je preto potrebné kvalifikovať ako „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 [nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave]“.

53. Podľa môjho názoru sú skutkové okolnosti, ktoré sú základom tohto rozsudku, a tie, ktoré sú predmetom tejto veci, porovnateľné. Kým táto vec je skutočne porovnateľná s kolíziou s vtákom (Pešková a Peška<sup>30</sup>), zdôrazňujem, že nie je porovnateľná s nárazom mobilných schodíkov na nastupovanie do lietadla (Siewert<sup>31</sup>).

26 Pozri moje návrhy v spojených veciach Krüsemann a i. (C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, EU:C:2018:243, bod 57).

27 Rozsudok zo 17. apríla 2018, Krüsemann a i. (C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, EU:C:2018:258, bod 34). Súdny dvor taktiež zdôrazňuje, že okolnosti uvedené v tomto odôvodnení nie sú nevyhnutne a automaticky dôvodom na oslobodenie od povinnosti zaplatiť náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave.

28 Rozsudok z 22. decembra 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

29 Rozsudok zo 4. mája 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 23 a tam citovaná judikatúra).

30 Rozsudok zo 4. mája 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

31 Uznesenie zo 14. novembra 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

54. Pre Súdny dvor vo veci Siewert bolo rozhodujúce, že schodíky sú pre osobnú leteckú dopravu nevyhnutné a to je rozhodujúci rozdiel medzi touto vecou a škodou na pneumatike spôsobenou cudzím telesom na dráhe v prejednávanej veci.

55. Na rozdiel od pohyblivých schodíkov, ktoré leteckí dopravcovia zámerne používajú na nastupovanie a vystupovanie cestujúcich, v prejednávanej veci skrutka ležala na dráhe bez vedomosti leteckého dopravcu a nezávisle od jeho vôle/proti jeho vôli.

56. Ako uviedla Komisia, tieto telesá môžu viesť k poškodeniu, čo však nespadá do rámca bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu.

57. Je pravda, že používanie vzletovej a pristávacej dráhy je nepochybne súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu, ako to opakovane uviedol pán Pauels. To však samo osebe nie je rozhodujúce. Využívanie vzdušného priestoru je tiež nepochybne súčasťou bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu, no Súdny dvor rozhodol, že kolízia s vtákom predstavuje mimoriadnu okolnosť: nie sú vnútorne prepojené s operačným systémom lietadla.

58. Z toho vyplýva, že skrutky ležiace na dráhach tiež nie sú vnútorne prepojené s operačným systémom lietadla. Naopak, ak je to možné, skrutkám a iným cudzím telesám na dráhe sa treba vyhnúť, pretože predstavujú značné bezpečnostné riziko a lietadlo by nemalo prísť do kontaktu s takýmito telesami.

59. Ďalej pán Pauels v podstate tvrdil, že sporná udalosť je častým a bežným problémom a na tomto základe nemôže predstavovať mimoriadnu okolnosť.

60. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že situácia, pri ktorej sa pneumatika lietadla poškodí počas vzletu alebo pristátia skrutkou alebo porovnateľným cudzím telesom, ktoré padlo na dráhu, sa nezdá byť extrémne zriedkavou. To podľa môjho názoru neznamena, že frekvencia udalosti by mala predstavovať obmedzujúce/rozlišujúce kritérium.

61. Podobný argument obhajoval aj generálny advokát Bot vo veci Pešková a Peška<sup>32</sup>. Tvrdil, že takéto udalosti (kolízie s vtákmi) nemôžu predstavovať mimoriadnu okolnosť, pretože kolízie medzi vtákmi a lietadlami sú bežným a známym javom pre rôzne hospodárske subjekty pôsobiace v leteckej doprave. Súdny dvor však túto argumentačnú líniu nenasledoval a dospel k záveru, že napriek týmto argumentom kolízia s vtákom predstavuje výnimočnú okolnosť.

62. Z vyššie uvedeného vyplýva, že sporná udalosť nespadá do bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu.

#### *b) Kontrola*

63. Ďalej, pokiaľ ide o druhú časť testu (kontrola), domnievam sa, že v prejednávanej veci letecký dopravca, ktorého lietadlo utrpelo poškodenie jednej z jeho pneumatík v dôsledku cudzieho telesa ležiaceho na dráhe, čelí udalosti, ktorá je mimo jeho skutočnej kontroly.

64. Je to z dôvodu, že údržba a čistenie dráh nie sú v kompetencii leteckého dopravcu, ale zodpovedá za ne prevádzkovateľ letiska.

<sup>32</sup> Pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Bot vo veci Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2016:623).

65. Ako správne uviedol vnútroštátny súd vo svojom rozsudku z 19. januára 2016<sup>33</sup>, hoci normotvorca Únie uviedol v odôvodnení 14, ktoré sa týka článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave, iba demonštratívny výpočet mimoriadnych okolností, uvedené príklady svedčia o tom, že ide o faktory, ktorých vznik spadá mimo organizačnej a technickej zodpovednosti leteckého dopravcu, a tak ich nemôže ovplyvniť a v dôsledku toho ani odvrátiť. Nespadajú ani do tzv. prevádzkového rizika lietadla. Keďže bezpečnosť a kontrola vzletovej alebo pristávacej dráhy je úlohou príslušného prevádzkovateľa letiska, ktorý pravidelne kontroluje, či sa na nej nenachádza cudzie teleso, samotné letecké spoločnosti nemajú vplyv na vykonanie a počet kontrol a ani ich nemôžu samy vykonávať (a ani na to nemajú vybavenie).

66. Vnútroštátny súd konštatoval, že cudzie telesá na vzletových alebo pristávacích dráhach predstavujú riziko vymykajúce sa kontrole leteckých spoločností a na rozdiel od predčasného zlyhania určitých súčiastok lietadla napriek pravidelnej údržbe sa považujú za vonkajší jav.<sup>34</sup>

67. Nech už je to akokoľvek, súhlasím s vnútroštátnym súdom, že cudzie telesá na vzletových alebo pristávacích dráhach, ktoré spôsobia škodu na lietadle, sa majú klasifikovať ako mimoriadna okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave.

68. Ako zdôraznila poľská vláda, dohľad nad stavom vzletovej alebo pristávacej dráhy je v kompetencii prevádzkovateľa letiska, a nie leteckého dopravcu. Škoda na časti lietadla zapríčinená cudzím telesom by teda mohla byť maximálne výsledkom nesplnenia povinnosti zo strany prevádzkovateľa letiska.

69. Táto zodpovednosť prevádzkovateľa letiska vyplýva z nariadenia Komisie (EÚ) č. 139/2014<sup>35</sup>, ako aj z uplatniteľného vnútroštátneho práva.

70. Príloha IV k uvedenému nariadeniu „PODČASŤ C – ÚDRŽBA LETISKA (ADR.OPS.C)“ stanovuje v časti „ADR.OPS.C.010. Dráhy, ostatné pozemné plochy a potrubia“ že „a) Prevádzkovateľ letiska v rámci letiskového programu preventívnej a opravnej údržby skontroluje povrch všetkých pohybových plôch vrátane dráh (vzletové a pristávacie dráhy, rolovacie dráhy a odbavovacie plochy), príľahlých plôch a potrubia, aby mohol riadne posúdiť ich stav“ a „b) Prevádzkovateľ letiska: 1. udržiava povrch všetkých pohybových plôch s cieľom zamedziť a odstrániť akýkoľvek neupevnený predmet/nečistoty, ktoré môžu spôsobiť škodu lietadlám alebo poškodiť fungovanie lietadlových systémov; 2. udržiava povrch vzletových a pristávacích dráh, rolovacích dráh a odbavovacích plôch s cieľom zabrániť vytvoreniu nebezpečných nepravidelností“.

71. Domnievam sa (ako aj vnútroštátny súd), že keďže cudzie telesá na dráhe, skrutky, klince alebo iné drobné predmety neslúžia na účely letovej prevádzky, predstavujú bezpečnostné riziko. Skutočnosť, že padnú na dráhu je náhodne sa vyskytujúca udalosť, ktorú letecký dopravca jednoducho nedokáže predpovedať a v rámci prevádzkovej sféry podniku je mimo jeho kontroly. Rovnako ako pri opatreniach na odplašenie vtákov, ktoré sú určené na zabránenie kolízii s vtákom, opatrenia na zachovanie dráhy bez prítomnosti cudzích telies na nej sa netýkajú konkrétneho letu leteckého dopravcu alebo bezpečného nastupovania alebo vystupovania cestujúcich do a z lietadla

<sup>33</sup> Vec 11 S 389/14.

<sup>34</sup> Konštatuje, že keďže nepatria do bežnej leteckej prevádzky a sú mimo kontroly leteckého dopravcu, majú sa klasifikovať ako mimoriadna udalosť/okolnosť.

<sup>35</sup> Nariadenie z 12. februára 2014, ktorým sa stanovujú požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa letísk podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 44, 2014, s. 1).

prevádzkujúceho rezervovaný let, ale skôr sa týkajú bezpečnosti letísk a leteckej dopravy vo všeobecnosti. Zásadne preto nespádajú do sféry zodpovednosti jednotlivých leteckých dopravcov, ale v konkrétnom prípade zodpovedá prevádzkovateľ letiska, ktorý musí posúdiť vhodnosť opatrení, ktoré sa majú prijať, a musí vybrať vhodné a účinné prostriedky na nápravu situácie.<sup>36</sup>

72. Pán Paules tvrdí, že pneumatiky lietadiel sú pri vzlete a pristávaní vystavené extrémnemu tlaku, sú pravidelne kontrolované v rámci predletovej kontroly, musia byť pravidelne leteckým dopravcom nahrádzané<sup>37</sup> a že by to malo vylučovať možnosť, aby bola sporná udalosť kvalifikovaná ako mimoriadna okolnosť.

73. Podľa môjho názoru však z uvedeného tvrdenia nevyplýva, že sporná udalosť sa má považovať za udalosť, ktorá spadá do bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a/alebo ktorá je pod jeho kontrolou.

74. Podobne ako Súdny dvor konštatoval v rozsudku vo veci Pešková a Peška<sup>38</sup> vo vzťahu ku kolízii s vtákom, prítomnosť skrutky na dráhe, ktorá spôsobí poškodenie lietadla, nespadá do činností leteckého dopravcu, pretože nemá nič spoločné s extrémnym tlakom a požiadavkami počas vzletu a pristátia lietadla. Predmetnej udalosti nemožno zabrániť výmenou pneumatík, keď dosiahnu hranicu opotrebenia; skrutkou ležiacou na dráhe môže byť poškodená dokonca aj úplne nová pneumatika.

75. V dôsledku toho na rozdiel od tvrdení uvedených v písomných pripomienkach pána Pauelsa tento prípad nemožno porovnávať s prípadom Siewert<sup>39</sup>.

76. Môže byť nápomocné zdôrazniť prístup Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko), pokiaľ ide o to, čo spadá do pôsobnosti bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu (v rozsudku týkajúcom sa prípadu kolízie s vtákom).<sup>40</sup> Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) konštatoval, že by to nespádalo do tejto pôsobnosti, ak by prijaté opatrenie malo za cieľ zabezpečiť *fungovanie leteckej dopravy ako celku*. Ide teda o opatrenie týkajúce sa bezpečnosti vzdušného priestoru a nie o opatrenie príslušného leteckého dopravcu. Takže podľa Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor) opatrenia, ktoré sa týkajú služby alebo činnosti jedného lietadla, spadajú do pôsobnosti činnosti dotknutého leteckého dopravcu (napr. aj preprava cestujúcich), ale opatrenia, ktoré sa netýkajú činnosti konkrétneho lietadla, sú opatreniami, ktoré môžu predstavovať mimoriadnu okolnosť, pokiaľ nepatria do pôsobnosti činnosti príslušného leteckého dopravcu.

77. V prejednávanej veci teda opatrenia, ktoré mohli byť prijaté na zabránenie poškodenia pneumatiky, o ktorú ide vo veci samej, boli mimo dosahu leteckého dopravcu. Navyše opatrenia, ktoré by mohol prijať prevádzkovateľ letiska, sa netýkajú prevádzky konkrétneho letu, ale všeobecnej záruky, že letová prevádzka na príslušnom letisku prebieha hladko. Dráhy nie sú udržiavané pre konkrétny let. Udržiavajú sa, aby sa zabezpečil hladký chod leteckej dopravy ako celku.

36 Na tomto mieste citujem s podobným účelom rozsudok Landgericht (krajinský súd) Darmstadt (Nemecko), pokiaľ ide o poškodenie spôsobené skrutkou nasatou do motora (pozri BeckRS 2014, 23957). Okrem toho z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že dostupné technické systémy na monitorovanie vzletových a pristávacích dráh a na odstránenie cudzích telies, ktoré sú na nich prítomné, nie sú (zatiaľ) vyspelé, a preto nie sú schopné poskytnúť bezpečnú ochranu. Bezpečnostný systém, ktorý nebude ovplyvnený počasím, ktorý bude v budúcnosti nepretržite kontrolovať vzletové a pristávacie dráhy vo vzťahu k cudzím telesám a ktorý má v prípade nebezpečenstva vyvolať poplach, sa už niekoľko rokov vyvíja.

37 Pozri bod 20 vyššie.

38 Rozsudok zo 4. mája 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

39 Uznesenie zo 14. novembra 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

40 BGH, NJW 2014, 861; VRR 2014, 100; NJW-RR 2015, 111.

78. Napokon sa domnievam (rovnako ako Komisia), že kvalifikácia „mimoriadnej okolnosti“ v prejednávanej veci je rovnako odôvodnená cieľom zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich v leteckej doprave, ktorú sleduje nariadenie o právach cestujúcich v leteckej doprave, a z tohto dôvodu by leteckí dopravcovia nemali byť povzbudzovaní, aby sa zdržiavali prijímania opatrení, ktorých prijatie je nevyhnutné z dôvodu poškodenia spôsobeného cudzím telesom, a aby uprednostňovali udržiavanie a presnosť ich letov nad bezpečnosťou.<sup>41</sup>

79. Z uvedeného vyplýva, že predmetná udalosť spĺňa kontrolný test a je udalosťou, ktorá je mimo skutočnej kontroly leteckého dopravcu.

### 3. Primerané opatrenia na zabránenie mimoriadnym okolnostiam

80. Z judikatúry Súdneho dvora<sup>42</sup> vyplýva, že „keďže všetky mimoriadne okolnosti nie sú oslobodzujúce, je úlohou toho, kto má v úmysle sa ich dovolávať, okrem iného preukázať, že by sa im v nijakom prípade nedalo vyhnúť opatreniami prispôbenými situácii, to znamená *takými*, ktoré v čase, keď tieto mimoriadne okolnosti nastanú, zodpovedajú najmä podmienkam technicky a hospodársky znesiteľným pre dotknutého leteckého dopravcu. Tento dopravca... musí totiž preukázať, že aj napriek všetkým prostriedkom, či už ide o zamestnancov alebo materiál, a finančným prostriedkom, ktorými disponoval, *sa zjavne nemohol*, s výnimkou pripustenia neprimeraných strát vzhľadom na kapacity svojho podniku v rozhodnom čase, *vyhnúť* tomu, že *mimoriadne okolnosti*, ktorým čelil, viedli k zrušeniu letu“ (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

81. Je pravda, že prejudiciálna otázka sa výslovne nevzťahuje na dodatočnú podmienku primeraných opatrení a na vyhnutie sa/zabránenie mimoriadnej okolnosti alebo mimoriadnym okolnostiam.

82. Vzhľadom na to, že vnútroštátny súd bude mať za úlohu posúdiť, či by za okolností prejednávanej veci mohol byť letecký dopravca považovaný za osobu, ktorá prijala všetky opatrenia vhodné pre danú situáciu, domnievam sa, že – s cieľom poskytnúť vnútroštátnemu súdu riadnu odpoveďou na účely uplatnenia práva Únie v spore, ktorý mu bol predložený – je užitočné riešiť aj túto podmienku.<sup>43</sup>

83. Súdny dvor konštatoval, že „okolnosť, že vnútroštátny súd po formálnej stránke podal návrh na začatie prejudiciálneho konania s odkazom na určité ustanovenia práva Únie, nebráni tomu, aby Súdny dvor tomuto súdu poskytol všetky prvky výkladu, ktoré môžu byť užitočné na rozhodnutie veci, ktorú prejednáva, či už na ne tento vnútroštátny súd v texte svojich otázok odkázal alebo nie. V tejto súvislosti prináleží Súdnemu dvoru získať zo všetkých informácií, ktoré poskytol vnútroštátny súd, a najmä z odôvodnenia jeho rozhodnutia, prvky práva Únie, ktoré si vyžadujú výklad so zreteľom na predmet sporu“<sup>44</sup>.

84. Z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že pojem primeraných opatrení je individualizovaný a flexibilný<sup>45</sup> a „je potrebné zohľadniť len tie opatrenia, ktoré môžu [leteckému dopravcovi] skutočne prináležať, *s vylúčením tých, ktoré patria do právomoci tretích osôb, ako sú najmä správcovia letiska alebo príslušní riadiaci letovej prevádzky*“<sup>46</sup>.

41 Porovnaj s rozsudkom zo 4. mája 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 25).

42 Rozsudok z 12. mája 2011, Eglītis a Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, bod 25).

43 Porovnaj s rozsudkom z 28. júna 1978, Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139, bod 57).

44 Rozsudok z 29. septembra 2016, Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732, bod 43).

45 Rozsudok z 12. mája 2011, Eglītis a Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, bod 30).

46 Rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 43) (kurzívou zvýraznil generálny advokát).

85. Vnútroštátny súd preto musí „posúdiť, či bol..., dotknutý letecký dopravca najmä po technickej a administratívnej stránke skutočne schopný priamo alebo nepriamo prijať preventívne opatrenia umožňujúce znížiť riziko či zabrániť riziku [poškodenia pneumatík spôsobených cudzími telesami ležiacimi na dráhe]“<sup>47</sup>.

86. Zo všetkých predchádzajúcich úvah vyplýva, že článok 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich v leteckej doprave sa má vykladať v tom zmysle, že škoda na pneumatike lietadla spôsobená skrútkou ležiacou na vzletovej alebo pristávacej dráhe spadá pod pojem „mimoriadna okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia.

87. V tejto súvislosti pripomínam, že nie každá výmena pneumatiky lietadla by spĺňala podmienky pre mimoriadnu okolnosť: je potrebné odlišiť škodu spôsobenú v prejednávanej veci na pneumatike od tej, ktorá je spôsobená normálnym opotrebovaním a roztrhnutím – s tým, že druhé uvedené by nepredstavovalo mimoriadnu okolnosť.

## V. Návrh

88. Z týchto dôvodov navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na prejudiciálnu otázku, ktorú položil Landgericht Köln (Krajinský súd Kolín nad Rýnom, Nemecko) takto:

Článok 5 ods. 3 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 sa má vykladať v tom zmysle, že poškodenie pneumatiky lietadla spôsobené skrútkou ležiacou na vzletovej alebo pristávacej dráhe spadá pod pojem „mimoriadna okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia.

<sup>47</sup> Rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 44).