



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

zo 4. apríla 2019*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 5 ods. 3 – Náhrada cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla a v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov – Rozsah – Oslobodenie od povinnosti náhrady – Pojem ‚mimoriadne okolnosti‘ – Poškodenie pneumatiky lietadla cudzím predmetom nachádzajúcim sa na vzletovej a pristávacej dráhe letiska“

Vo veci C-501/17,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Landgericht Köln (Krajinský súd Kolín nad Rýnom, Nemecko) z 25. júla 2017 a doručený Súdnemu dvoru 18. augusta 2017, ktorý súvisí s konaním:

Germanwings GmbH

proti

Wolfgangovi Paelsovi,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predseda štvrtej komory M. Vilaras, vykonávajúci funkciu predsedu tretej komory, sudcovia J. Malenovský, L. Bay Larsen, M. Safjan a D. Šváby (spravodajca),

generálny advokát: E. Tančev,

tajomník: D. Dittert, vedúci oddelenia,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 17. septembra 2018,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- Germanwings GmbH, v zastúpení: W. Bloch a Y. Pochyla, Rechtsanwälte,
- W. Pauels, v zastúpení: E. Stamer a M. Hofmann, Rechtsanwälte,
- nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze, J. Möller, M. Hellmann, M. Kall, J. Techert a A. Berg, splnomocnení zástupcovia,
- poľská vláda, v zastúpení: B. Majczyna, splnomocnený zástupca,

* Jazyk konania: nemčina.

– Európska komisia, v zastúpení: K. Simonsson, B. Bertelmann a K.-Ph. Wojcik, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 22. novembra 2018,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 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 a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi pánom Wolfgangom Pauelsom na jednej strane a spoločnosťou Germanwings GmbH, ktorá je leteckým dopravcom, na druhej strane vo veci odmietnutia tohto dopravcu poskytnúť náhradu tomuto cestujúcemu, ktorého let mal veľké meškание.

Právny rámec

- 3 Odôvodnenia 14 a 15 nariadenia č. 261/2004 stanovujú:

„(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 [bezpečnostnej povahy – *neoficiálny preklad*], 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 meškание, meškание 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“.

- 4 Článok 5 ods. 1 a 3 tohto nariadenia, nazvaný „Zrušenie“, uvádza:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim [V prípade zrušenia letu – *neoficiálny preklad*]:

...

- 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.“

5 Článok 7 uvedeného nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu“, vo svojom odseku 1 písm. a) stanovuje:

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

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1500 km alebo menej;

...“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

6 Pán Pauels si v spoločnosti Germanwings rezervoval let z letiska v Dubline (Írsko) do Düsseldorfu (Nemecko).

7 Tento let sa uskutočnil 28. augusta 2015 s meškaním na prilete tri hodiny a dvadsaťosem minút.

8 Germanwings odmietla vyhovieť žiadosti pána Pauelsa o vyplatenie náhrady z dôvodu, že predmetné meškanie letu bolo spôsobené „mimoriadnou okolnosťou“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, čím bola podľa nej oslobodená od povinnosti poskytnúť náhradu stanovenej v článku 5 ods. 1 tohto nariadenia.

9 V tejto súvislosti Germanwings uvádza, že meškanie vzniklo v dôsledku toho, že počas prípravy na vzlet sporného letu sa v jednej z pneumatík lietadla, ktoré malo vykonať let, našla skrutka, kvôli ktorej musela byť daná pneumatika vymenená.

10 Amtsgericht Köln (Okresný súd Kolín nad Rýnom, Nemecko), ktorý rozhodoval o žalobe pána Pauelsa, uložil spoločnosti Germanwings povinnosť zaplatiť mu 250 eur spolu s úrokmi, keďže dospel k záveru, že poškodenie pneumatiky lietadla spôsobené skrutkou na vzletovej a pristávacej dráhe letiska je okolnosťou, ktorá sa týka bežnej aktivity leteckého dopravcu a patrí do jeho účinnej kontroly. Amtsgericht Köln (Okresný súd Kolín nad Rýnom) na podporu svojho rozhodnutia dodal, že jeho analýza zodpovedá aj zámeru zákonodarcu, o čom svedčí aj existencia kontroly vzletovej a pristávacej dráhy a skutočnosť, že vykonanie tejto kontroly vyžaduje zákon.

11 Germanwings podala proti tomuto rozhodnutiu odvolanie na Landgericht Köln (Krajinský súd Kolín nad Rýnom). Domnieva sa, že Amtsgericht Köln (Okresný súd Kolín nad Rýnom) neprimerane rozšíril sféru skutočností patriacich do jej účinnej kontroly. V tejto súvislosti uvádza, že používanie vzletových a pristávacích dráh letiska sa týka leteckej dopravy vo všeobecnosti a nepatrí medzi konkrétne činnosti leteckého dopravcu. Domnieva sa, že ani čistenie vzletových a pristávacích dráh nepatrí medzi úlohy leteckého dopravcu a vymyká sa jeho kontrole.

- 12 Landgericht Köln (Krajinský súd Kolín nad Rýnom) sa domnieva, že vyriešenie sporu závisí od toho, či sa podľa článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s jeho odôvodnením 14 poškodenie pneumatiky v dôsledku prítomnosti skrutky na vzletových a pristávacích dráhach týka, alebo netýka bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu, a či sa z dôvodu svojej povahy alebo pôvodu skutočne vymyká jeho kontrole.
- 13 Uvádza, že vo viacerých predchádzajúcich konaniach dospel k záveru, že poškodenie pneumatiky lietadla z dôvodu prítomnosti klincov alebo iných podobných objektov na vzletovej a pristávacej dráhe predstavuje na rozdiel od predčasných zlyhaní určitých súčiastok lietadla napriek pravidelnej údržbe „mimoriadnu okolnosť“, keďže prítomnosť takýchto cudzích predmetov predstavuje riziko vymykajúce sa účinnej kontrole leteckého dopravcu, a teda udalosť v dôsledku vonkajšieho javu.
- 14 Poukazuje aj na judikatúru iných súdov v opačnom zmysle, osobitne v nadväznosti na uznesenie zo 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), pričom sa však domnieva, že poškodenie pneumatiky lietadla v dôsledku prítomnosti cudzích predmetov na vzletovej a pristávacej dráhe nemožno prirovnať k zrážke s nástupným mostíkom, o akú ide v uvedenom uznesení, a malo by sa skôr považovať za podobné kolízii s vtákmi, o akú ide v rozsudku zo 4. mája 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342). V tejto súvislosti podotýka, že čistenie vzletovej a pristávacej dráhy sa týka bezpečnosti letiska, a nie zodpovednosti leteckého dopravcu.
- 15 Preto považuje za potrebné položiť otázku Súdnemu dvoru, pričom zároveň uvádza, že ak by bola v tomto prípade potvrdená kvalifikácia ako „mimoriadnej okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, vyžadovalo by si to z jeho strany ďalšie dokazovanie.
- 16 Za týchto podmienok Landgericht Köln (Krajinský súd Kolín nad Rýnom) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Považuje sa poškodenie pneumatiky lietadla spôsobené skrutkou ležiacou na vzletovej a pristávacej dráhe (škoda spôsobená cudzím predmetom) za „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 [nariadenia č. 261/2004]?“

O prejudiciálnej otázke

- 17 Svojou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia vykladať v tom zmysle, že poškodenie pneumatiky lietadla cudzím predmetom, ako je pohyblivý odpad nachádzajúci sa na vzletovej a pristávacej dráhe letiska, spadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.
- 18 Je potrebné pripomenúť, že pre prípad zrušenia letu alebo veľkého meškania, to znamená v trvaní tri hodiny alebo viac, normotvorca Únie upravil povinnosti leteckých dopravcov v článku 5 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 (pozri rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 19, ako aj citovanú judikatúru).
- 19 Podľa odôvodnení 14 a 15, ako aj článku 5 ods. 3 tohto nariadenia, ako ich vykladá Súdny dvor, je letecký dopravca oslobodený od svojej povinnosti platiť náhradu cestujúcim podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004, ak môže preukázať, že zrušenie alebo meškание letu v trvaní tri hodiny alebo viac na prilete je spôsobené „mimoriadnymi okolnosťami“, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia (pozri rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 20, ako aj citovanú judikatúru), a v prípade, že takáto okolnosť nastala, prijal opatrenia primerané situácii tým, že použil všetky prostriedky, či už ide o zamestnancov, alebo materiál, a finančné prostriedky, ktorými disponoval, s cieľom predísť tomu, aby uvedená okolnosť

viedla k zrušeniu alebo veľkému meškaniu dotknutého letu, s výnimkou toho, aby sa od neho vyžadovali neprimerané straty vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, body 29 a 34).

- 20 Podľa ustálenej judikatúry ako „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 možno kvalifikovať také udalosti, ktoré sa svojou povahou alebo pôvodom netýkajú bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 23, ako aj zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 22), pričom tieto dve podmienky sú kumulatívne (rozsudok zo 17. apríla 2018, Krüseemann 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).
- 21 Pokiaľ ide o otázku, či poškodenie pneumatík lietadla, ktoré sú nevyhnutnou súčasťou jeho fungovania, možno kvalifikovať ako „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, je v prvom rade potrebné konštatovať, že predčasné zlyhanie určitých súčiastok lietadla, hoci aj nečakané, predstavuje v zásade udalosť, ktorá je vnútorne spojená s jeho systémom fungovania (pozri v tomto zmysle rozsudky zo 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, body 41 a 42, ako aj zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 23).
- 22 Vzhľadom na osobitné podmienky, za ktorých sa uskutočňuje letecká doprava, a stupeň technologickej prepracovanosti lietadiel sú totiž leteckí dopravcovia bežne konfrontovaní s takýmito poruchami (pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 24, a uznesenie zo 14. novembra 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, bod 19, ako aj rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, body 37 a 42).
- 23 V tejto súvislosti je nesporné, že pneumatiky lietadiel predstavujú prvok, ktorý je pri vzlete a pristávaní vystavený veľmi silnej záťaži, a preto sú v neustálom nebezpečenstve poškodenia, čo odôvodňuje osobitne prísne pravidelné bezpečnostné kontroly, ktorým tieto pneumatiky podliehajú v rámci bežných podmienok prevádzky leteckých dopravných podnikov.
- 24 V tejto súvislosti platí, že ak má príslušná porucha svoj pôvod výlučne v náraze cudzieho predmetu, čo musí preukázať letecký dopravca, túto poruchu nemožno považovať za vnútorne spojenú so systémom fungovania lietadla.
- 25 O taký prípad ide okrem iného v prípade poškodenia lietadla v dôsledku jeho kolízie s vtákom (rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 24), ako aj, ako vo veci samej, v prípade poškodenia pneumatiky cudzím predmetom, ako je pohyblivý odpad nachádzajúci sa na vzletovej a pristávacej dráhe letiska.
- 26 V dôsledku toho poruchu pneumatiky, ktorá mala svoj pôvod výlučne v náraze cudzieho predmetu nachádzajúceho sa na vzletovej a pristávacej dráhe letiska, nemožno považovať za okolnosť, ktorá sa svojou povahou alebo pôvodom týka bežnej aktivity daného leteckého dopravcu. Okrem toho vzhľadom na osobitné obmedzenia leteckého dopravcu počas úkonov vzletu a pristátia spojené osobitne s rýchlosťou, pri akej prebiehajú, a požiadavku bezpečnosti cestujúcich na palube, ako aj vzhľadom na skutočnosť, že údržba vzletovej a pristávacej dráhy nie je žiadnym spôsobom v jeho zodpovednosti, táto okolnosť sa vymyká jeho účinnej kontrole.
- 27 Takúto poruchu je preto potrebné posúdiť ako „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.

- 28 Ako vyplýva z bodu 78 návrhov generálneho advokáta, takýto záver zodpovedá cieľu spočívajúcemu v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich v leteckej doprave, ktorý sleduje nariadenie č. 261/2004, a z ktorého, ako spresňuje odôvodnenie 1 tohto nariadenia, vyplýva, že leteckých dopravcov nemožno nabádať k tomu, aby neprijímali potrebné opatrenia, a uprednostňovali zachovanie a dochvilnosť svojich letov pred cieľom bezpečnosti letov.
- 29 Tento záver nespochybňuje ani riešenie uvedené v uznesení zo 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), v ktorom Súdny dvor rozhodol, že náraz letiskových mobilných schodíkov na nastupovanie do lietadla nemožno považovať za „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.
- 30 Takéto zariadenie sa totiž nevyhnutne používa v kontexte leteckej prepravy cestujúcich, pričom im umožňuje nastúpiť do lietadla a vystúpiť z neho (uznesenie zo 14. novembra 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, bod 19) a jeho pristavenie sa zvyčajne vykonáva v spolupráci s posádkou príslušných lietadiel. Preto uvedenú okolnosť nemožno považovať ani za okolnosť, ktorá by sa netýkala bežnej aktivity daného leteckého dopravcu, ani za okolnosť vymykajúcu sa jeho účinnej kontrole.
- 31 Zároveň však platí, ako bolo pripomenuté v bode 19 tohto rozsudku, že ak nastala „mimoriadna okolnosť“, letecký dopravca je oslobodený od svojej povinnosti platiť náhradu cestujúcim podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004 len vtedy, ak môže preukázať, že prijal opatrenia primerané situácii tým, že použil všetky prostriedky, či už ide o zamestnancov, alebo materiál, a finančné prostriedky, ktorými disponoval, s cieľom predísť tomu, aby uvedená okolnosť viedla k zrušeniu alebo veľkému meškaniu dotknutého letu, s výnimkou toho, aby sa od neho vyžadovali neprimerané straty vzhľadom na kapacitu jeho podniku v rozhodnom čase.
- 32 V tejto súvislosti na pojednávaní vyplynulo, že pneumatiky lietadiel sú predmetom pravidelnej údržby a štandardizovaných postupov výmeny, v rámci ktorých sú leteckí dopravcovia schopní dosiahnuť na letiskách, ktoré obsluhujú, vrátane tých, ktoré nie sú ich hlavnými letiskami, uzavretie zmlúv o výmene ich pneumatík s leteckými servisnými spoločnosťami, ktoré im zabezpečia prioritné vybavenie pri výmene uvedených pneumatík.
- 33 Preto v takej situácii, o akú ide vo veci samej, má príslušný letecký dopravca preukázať, že použil všetky personálne, materiálne a finančné prostriedky, ktorými disponoval, s cieľom predísť tomu, aby výmena pneumatiky poškodenej cudzím predmetom nachádzajúcim sa na vzletovej a pristávacej dráhe letiska viedla k zrušeniu alebo veľkému meškaniu dotknutého letu, čo musí overiť vnútroštátny súd.
- 34 Za týchto okolností je potrebné na otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s jeho odôvodnením 14 sa má vykladať v tom zmysle, že poškodenie pneumatiky lietadla cudzím predmetom, ako je pohyblivý odpad nachádzajúci sa na vzletovej a pristávacej dráhe letiska, spadá pod pojem „mimoriadna okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia.

Zároveň však platí, že na to, aby sa letecký dopravca, ktorý má veľké meškание v dôsledku takejto „mimoriadnej okolnosti“, oslobodil od svojej povinnosti zaplatiť cestujúcim náhradu podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004, musí preukázať, že použil všetky personálne, materiálne a finančné prostriedky, ktorými disponoval, s cieľom predísť tomu, aby výmena pneumatiky poškodenej cudzím predmetom, ako je pohyblivý odpad nachádzajúci sa na vzletovej a pristávacej dráhe letiska, viedla k uvedenému veľkému meškaniu dotknutého letu.

O trovách

- 35 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (tretia komora) rozhodol takto:

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 a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91, v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že poškodenie pneumatiky lietadla cudzím predmetom, ako je pohyblivý odpad nachádzajúci sa na vzletovej a pristávacej dráhe letiska, spadá pod pojem „mimoriadna okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia.

Zároveň však platí, že na to, aby sa letecký dopravca, ktorý má veľké meškание v dôsledku takejto „mimoriadnej okolnosti“, oslobodil od svojej povinnosti zaplatiť cestujúcim náhradu podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004, musí preukázať, že použil všetky personálne, materiálne a finančné prostriedky, ktorými disponoval, s cieľom predísť tomu, aby výmena pneumatiky poškodenej cudzím predmetom, ako je pohyblivý odpad nachádzajúci sa na vzletovej a pristávacej dráhe letiska, viedla k uvedenému veľkému meškaniu dotknutého letu.

Podpisy