



## Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 26. júna 2019\*

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

Vo veci C-159/18,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Juge de paix du troisième canton de Charleroi (Zmierovací súd tretieho kantónu Charleroi, Belgicko) z 31. januára 2018 a doručený Súdnemu dvoru 27. februára 2018, ktorý súvisí s konaním:

**André Moens**

proti

**Ryanair Ltd,**

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory M. Vilaras, sudcovia K. Jürimäe, D. Šváby (spravodajca), S. Rodin a N. Piçarra,

generálny advokát: E. Tančev,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- A. Moens, v zastúpení: N. Leys, advocaat,
- Ryanair Ltd, v zastúpení: C. Price, avocat,
- nemecká vláda, v zastúpení: pôvodne T. Henze, M. Hellmann a A. Berg, neskôr M. Hellmann a A. Berg, splnomocnení zástupcovia,
- poľská vláda, v zastúpení: B. Majczyna, splnomocnený zástupca,
- Európska komisia, v zastúpení: J. Hottiaux a N. Yerrell, splnomocnené zástupkyne,

\* Jazyk konania: francúzština.

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 19. decembra 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 Andréom Moensom na jednej strane a spoločnosťou Ryanair Ltd, ktorá je leteckým dopravcom, na druhej strane v súvislosti s tým, že tento dopravca odmietol poskytnúť náhradu tomuto cestujúcemu, ktorého let mal veľké meškание.

### **Právny rámec**

#### *Právo Únie*

- 3 Odôvodnenia 14 a 15 nariadenia č. 261/2004 stanovujú:
  - „(14) tak ako je to uvedené v [D]ohovore [o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor) (Ú. v. ES L 194, 2001, s. 39; Mim. vyd. 07/005, s. 492)], 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 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 tohto nariadenia, nazvaný „Zrušenie“, stanovuje:
  - „1. V prípade zrušenia letu...:  
...  
c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7...  
  
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 stanovuje:

„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;

...“

### **Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky**

6 Pán Moens si v spoločnosti Ryanair rezervoval let z Trevisa (Taliansko) do Charleroi (Belgicko).

7 Tento let sa uskutočnil 21. decembra 2015 s meškaním na prilete štyri hodiny a dvadsaťtri minút, pričom toto meškanie bolo spôsobené prítomnosťou paliva na dráhe letiska v Trevisi, čo viedlo k uzavretiu uvedenej dráhy na viac ako dve hodiny a následne k odkladu odletu lietadla prevádzkujúceho dotknutý let.

8 Z dôvodu tohto meškania v trvaní viac ako tri hodiny sa pán Moens domáhal, aby mu Ryanair zaplatila náhradu vo výške 250 eur podľa článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 v spojení s článkom 7 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia.

9 Vzhľadom na to, že Ryanair odmietla vyhovieť tejto žiadosti z dôvodu, že veľké meškanie dotknutého letu bolo spôsobené „mimoriadnou okolnosťou“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, pán Moens sa obrátil na Juge de paix du troisième canton de Charleroi (Zmierovací súd tretieho kantónu Charleroi, Belgicko) s cieľom získať požadovanú náhradu.

10 Tento súd sa tak pýta, či prítomnosť paliva na jednej z dráh letiska v Trevisi, v dôsledku ktorej bolo spôsobené takéto meškanie, možno kvalifikovať ako „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia.

11 Za týchto podmienok Juge de paix du troisième canton de Charleroi (Zmierovací súd tretieho kantónu Charleroi) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1 ... Spadá okolnosť dotknutá v prejednávanej veci, teda rozliatie paliva na vzletovej dráhe, ktoré viedlo k uzavretiu tejto dráhy, pod pojem ‚udalosť‘ v zmysle bodu 22 rozsudku z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), alebo pod pojem ‚mimoriadna okolnosť‘ v zmysle odôvodnenia 14 [nariadenia č. 261/2004], ako ho vykladá rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), alebo sa tieto dva pojmy prekrývajú?“

2. ... Má sa článok 5 ods. 3 [nariadenia č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že taká udalosť, o akú ide v prejednávanej veci, teda rozliatie paliva na vzletovej dráhe, ktoré viedlo k uzavretiu tejto dráhy, sa má považovať za udalosť týkajúcu sa bežnej činnosti leteckého dopravcu, a teda ju nemožno kvalifikovať ako ‚mimoriadnu okolnosť‘, na základe ktorej možno leteckého dopravcu oslobodiť od povinnosti poskytnúť náhradu cestujúcim v prípade veľkého meškania letu prevádzkovaného týmto lietadlom?

3. V prípade, že sa taká udalosť, o akú ide v prejednávanej veci, teda rozliatie paliva na vzletovej dráhe, ktoré viedlo k uzavretiu tejto dráhy, má považovať za ‚mimoriadnu okolnosť‘, je potrebné dospieť k záveru, že pre leteckého dopravcu ide o ‚mimoriadnu okolnosť‘, ktorej nemohol zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia?“

## O otázkach

### O prvej a druhej otázke

- 12 Na úvod treba uviesť, že z informácií poskytnutých vnútroštátnym súdom nevyplýva, že by palivo rozliate na vzletovej dráhe, v dôsledku ktorého došlo k veľkému meškaniu letu, o ktorý ide vo veci samej, pochádzalo z lietadla dopravcu, ktorý uskutočnil tento let, a to spoločnosti Ryanair.
- 13 Za týchto podmienok sa má prvá a druhá otázka, ktoré treba posúdiť spoločne, chápať tak, že vnútroštátny súd sa v podstate pýta, či sa článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodneniami 14 a 15 tohto nariadenia má vykladať v tom zmysle, že prítomnosť paliva na dráhe letiska, v dôsledku ktorej bola táto dráha uzavretá a bolo spôsobené veľké meškание letu z tohto letiska alebo naň, patrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, pokiaľ predmetné palivo nepochádza z lietadla dopravcu, ktorý tento let uskutočnil.
- 14 V prípade zrušenia určitého letu alebo veľkého meškania, to znamená trvajúceho tri hodiny alebo viac, mal normotvorca Únia v úmysle regulovať povinnosti leteckých dopravcov stanovené v článku 5 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 (rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 19, ako aj citovaná judikatúra).
- 15 Podľa odôvodnení 14 a 15, ako aj článku 5 ods. 3 tohto nariadenia a odchylné od ustanovení odseku 1 tohto článku 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 bolo spôsobené „mimoriadnymi okolnosťami“, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia, alebo 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 (rozsudok zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 19 a citovaná judikatúra).
- 16 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, pričom tieto dve podmienky sú kumulatívne (rozsudok zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 20 a citovaná judikatúra).
- 17 V tejto súvislosti treba uviesť, že kvalifikáciu určitej okolnosti ako „mimoriadnej okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia treba vykonať vzhľadom na samotnú okolnosť, v dôsledku ktorej došlo k zrušeniu alebo veľkému meškaniu dotknutého letu, a to bez toho, aby bolo predtým a tak, ako to, zdá sa, chce urobiť vnútroštátny súd, potrebné posúdiť, či uvedená okolnosť predstavuje „udalosť“ v zmysle bodu 22 rozsudku z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 Pokiaľ ide o otázku, či prítomnosť paliva na dráhe letiska, v dôsledku ktorej bola táto dráha uzavretá a bolo spôsobené veľké meškание letu z tohto letiska alebo naň, patrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle uvedeného ustanovenia v prípade, že predmetné palivo nepochádza z lietadla dopravcu, ktorý tento let uskutočnil, treba uviesť, že v podstate nemožno takúto okolnosť považovať za vnútorne spojenú s fungovaním lietadla, ktoré uskutočnilo tento let (pozri analogicky rozsudok zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 24).
- 19 V dôsledku toho takúto okolnosť nemožno považovať za okolnosť, ktorá sa svojou povahou alebo pôvodom týka bežnej činnosti dotknutého leteckého dopravcu (pozri analogicky rozsudok zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 26).

- 20 Okrem toho táto okolnosť sa vymyká spod účinnej kontroly dotknutého leteckého dopravcu, keďže údržba dráh vôbec nepatrí do jeho kompetencie (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 26) a rozhodnutie o uzatvorení dráh letiska, ktoré prijali príslušné letiskové orgány, musia leteckí dopravcovia rešpektovať.
- 21 Prítomnosť paliva na dráhe letiska, v dôsledku ktorej bola táto dráha uzavretá a bolo spôsobené veľké meškanie letu, preto treba kvalifikovať ako „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.
- 22 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na prvú a druhú otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodneniami 14 a 15 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že prítomnosť paliva na dráhe letiska, v dôsledku ktorej bola táto dráha uzavretá a bolo spôsobené veľké meškanie letu z tohto letiska alebo naň, patrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, pokiaľ predmetné palivo nepochádza z lietadla dopravcu, ktorý tento let uskutočnil.

### **O tretej otázke**

- 23 Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodneniami 14 a 15 tohto nariadenia má vykladať v tom zmysle, že prítomnosť paliva na dráhe letiska, v dôsledku ktorej bola táto dráha uzavretá a ktorej povaha ako „mimoriadnej okolnosti“ bola preukázaná, treba považovať za okolnosť, ktorej sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia v zmysle tohto ustanovenia.
- 24 V tejto súvislosti treba pripomenúť, ako vyplýva z bodu 15 tohto rozsudku, že letecký dopravca je oslobodený od svojej povinnosti platiť náhradu cestujúcim podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia č. 261/2004, ak môže preukázať, že zrušenie letu alebo jeho meškanie v trvaní tri hodiny alebo viac na prilete bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.
- 25 Keďže všetky mimoriadne okolnosti nie sú oslobodzujúce, je úlohou toho, kto má v úmysle sa ich dovolávať, preukázať, že by sa im v žiadnom prípade nedalo zabrániť prostredníctvom opatrení primeraných situácii, to znamená prostredníctvom takých opatrení, ktoré v čase, keď tieto mimoriadne okolnosti nastanú, zodpovedajú najmä podmienkam, ktoré sú technicky a hospodársky znesiteľné pre dotknutého leteckého dopravcu (rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 28).
- 26 Tento dopravca musí totiž preukázať, že aj napriek použitiu všetkých prostriedkov, či už ide o zamestnancov alebo materiál, a finančných prostriedkov, ktorými disponoval, zjavne nemohol, s výnimkou pripustenia neprimeraných strát vzhľadom na kapacity svojho podniku v rozhodnom čase, zabrániť tomu, aby mimoriadne okolnosti, ktorým čelil, viedli k zrušeniu letu alebo k meškaniu tohto letu v trvaní tri hodiny alebo viac na prilete (rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 29).
- 27 Súdny dvor tak prijal pružný a individualizovaný výklad pojmu „primerané opatrenie“, pričom vnútroštátnemu súdu prenechal posúdenie, či za okolností prejednávanej veci možno na leteckého dopravcu hľadiť tak, že prijal opatrenia primerané situácii (rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 30), a zároveň uviedol, že 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 (rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 43).

- 28 V prejednávanej veci, ako v podstate uviedol generálny advokát v bodoch 35 a 36 svojich návrhov, letecký dopravca, ktorý je konfrontovaný s rozhodnutím letiskových orgánov uzatvoriť vzletovú dráhu letiska, má povinnosť rešpektovať toto rozhodnutie a čakať na rozhodnutie týchto orgánov opätovne otvoriť túto dráhu alebo na akékoľvek alternatívne opatrenie. V dôsledku toho taký letecký dopravca, o akého ide vo veci samej, nemal možnosť prijať prípadné primerané opatrenia, aby zabránil dotknutej mimoriadnej okolnosti.
- 29 Z predchádzajúcich úvah vyplýva, že na tretiu otázku treba odpovedať tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodneniami 14 a 15 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že prítomnosť paliva na dráhe letiska, v dôsledku ktorej bola táto dráha uzavretá a ktorej povaha ako „mimoriadnej okolnosti“ bola preukázaná, treba považovať za okolnosť, ktorej sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia v zmysle tohto ustanovenia.

### O trovách

- 30 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 (štvrtá komora) rozhodol takto:

1. 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 odôvodneniami 14 a 15 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že prítomnosť paliva na dráhe letiska, v dôsledku ktorej bola táto dráha uzavretá a bolo spôsobené veľké meškание letu z tohto letiska alebo naň, patrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, pokiaľ predmetné palivo nepochádza z lietadla dopravcu, ktorý tento let uskutočnil.
2. Článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodneniami 14 a 15 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že prítomnosť paliva na dráhe letiska, v dôsledku ktorej bola táto dráha uzavretá a ktorej povaha ako „mimoriadnej okolnosti“ bola preukázaná, treba považovať za okolnosť, ktorej sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia v zmysle tohto ustanovenia.

Vilaras

Jürimäe

Šváby

Rodin

Piçarra

Rozsudok bol vyhlásený na verejnom pojednávaní v Luxemburgu 26. júna 2019.

Tajomník  
A. Calot Escobar

Predseda štvrtej komory  
M. Vilaras