



Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEJ ADVOKÁTKY
LAILA MEDINA
prednesené 9. februára 2023¹

Spojené veci C-156/22 až C-158/22

TAP Portugal
proti
flightright GmbH (C-156/22)
Myflyright GmbH (C-157/22 a C-158/22)

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Landgericht Stuttgart (Krajinský súd Stuttgart, Nemecko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 5 ods. 3 – Spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov – Oslobodenie od povinnosti platiť náhradu – Pojem ‚mimoriadne okolnosti‘ – Zrušenie letu – Náhle a neočakávané úmrtie kopilota – Udalosť, ktorá je súčasťou bežného výkonu činnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu – Udalosť, ktorá sa úplne vymyká účinnej kontrole prevádzkujúceho leteckého dopravcu – Vonkajšia udalosť – Kontrola nad udalosťou – Predvídateľnosť udalosti“

1. Walter Alexander Raleigh raz povedal: „Motor je srdcom lietadla, ale pilot je jeho dušou“.
2. Podstatné sú obe a bezproblémový výkon činnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu vyžaduje, aby obe tieto zložky boli rovnakým spôsobom monitorované. Pokiaľ ide o pilotov, právo Únie stanovilo veľký počet požiadaviek na zabezpečenie nepretržitého poskytovania služieb leteckej dopravy vrátane tých, ktoré sa týkajú zdravia pilotov.
3. Ak však nastane problém, cieľom nariadenia (ES) č. 261/2004² (ďalej len „nariadenie č. 261/2004“), ako vyplýva z odôvodnenia 1, je zamerať sa na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany práv cestujúcich vrátane práva na náhradu v prípade zrušenia letu.
4. Návrhy na začatie prejudiciálneho konania, ktoré podal Landgericht Stuttgart (Krajinský súd Stuttgart, Nemecko), sa týkajú výkladu článku 5 ods. 3 tohto nariadenia. Tieto návrhy boli podané v konaniach medzi spoločnosťami poskytujúcimi právnu pomoc cestujúcim v leteckej doprave, flightright GmbH (vec C-156/22) a Myflyright GmbH (veci C-157/22 a C-158/22), na strane jednej

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).

a spoločnosťou TAP Portugal, prevádzkujúcim leteckým dopravcom, na strane druhej, a to v súvislosti s odmietnutím tohto dopravcu poskytnúť cestujúcim náhradu za zrušenie ich letu. Všetky tri spojené veci sa týkajú toho istého letu.

5. Súdny dvor bol požiadaný, aby objasnil, či náhle úmrtie kopilota krátko pred plánovaným letom môže predstavovať mimoriadnu okolnosť podľa uvedeného ustanovenia.

I. Právny rámec

A. Nariadenie č. 261/2004

6. Odôvodnenia 1, 14 a 15 nariadenia č. 261/2004 uvádzajú:

„(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;

...

(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 zapríčiní 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.“

7. Článok 5 nariadenia č. 261/2004 stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

...

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.

...“

8. Článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 stanovuje konkrétne výšky náhrad v závislosti od dĺžky letu.

B. Nariadenie (EÚ) č. 965/2012

9. V prílohe III k nariadeniu (EÚ) č. 965/2012³ sa stanovujú požiadavky na organizácie v oblasti leteckej prevádzky, ktoré musí plniť prevádzkovateľ vo vzťahu k výcviku, praxi, a odbornej spôsobilosti letovej posádky (časť ORO). V časti ORO.FC.200 (Zloženie letovej posádky) oddielu 2 (Doplnkové požiadavky na prevádzku obchodnej leteckej dopravy) podčasti FC (Letová posádka) sa uvádza:

....

c) Osobitné požiadavky na prevádzku letúnov podľa pravidiel letu podľa prístrojov (IFR) alebo v noci:

1. Minimálnu letovú posádku turbovrtuľových letúnov s maximálnou prevádzkovou konfiguráciou sedadiel (MOPSC) viac ako deväť sedadiel pre cestujúcich a všetkých prúdových letúnov tvoria aspoň dvaja piloti.

...“

10. Príloha IV k nariadeniu č. 965/2012 upravuje prevádzku obchodnej leteckej dopravy (časť CAT). Písmená b) a c) článku CAT.GEN.MPA.100 (Zodpovednosť posádky) oddielu 1 (Motorové lietadlá) podčasti A (Všeobecné požiadavky) stanovujú:

„b) Člen posádky:

...

4. plní všetky obmedzenia letového času a času v službe (FTL) a požiadavky na odpočinok, ktoré sa vzťahujú na jeho činnosť;

³ Nariadenie Komisie z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 2012, s. 1), v znení účinnom v čase, keď nastali skutkové okolnosti prejednávanej veci.

5. ak vykonáva povinnosti pre viacerých prevádzkovateľov:

- i) uchováva svoje individuálne záznamy týkajúce sa letového času, času v službe a času odpočinku, ako je uvedené v platných požiadavkách FTL, a
- ii) poskytuje každému prevádzkovateľovi údaje potrebné na plánovanie činnosti v súlade s platnými požiadavkami na obmedzenia letového času (FTL).

c) Člen posádky nesmie plniť povinnosti v lietadle:

...

3. ak nie sú splnené príslušné zdravotné požiadavky;

4. ak je akákoľvek pochybnosť o tom, či môže plniť pridelené povinnosti, alebo

5. ak vie alebo má podozrenie, že trpí únavou...“

II. Skutkové okolnosti konania vo veci samej a prejudiciálna otázka

11. TAP Portugal bola prevádzkujúcim leteckým dopravcom letu TP597 s odletom zo Stuttgartu (Nemecko) do Lisabonu (Portugalsko) 17. júla 2019 o 6.05 hod. miestneho času (ďalej len „predmetný let“).

12. V ten istý deň o 4.15 hod. bol kopilot, ktorý mal vykonať predmetný let, nájdený mŕtvy vo svojej hotelovej izbe v Stuttgarte. Celá posádka bola z toho v šoku a vyhlásila, že nie je spôsobilá vykonať let. Náhradný personál nebol k dispozícii, keďže predmetný let mal odlet z letiska mimo „základne TAP“. Uvedený let bol zrušený.

13. Náhradná posádka odletela z Lisabonu letom, ktorý mal odlet o 11.25 hod. a prilet do Stuttgartu o 15.20 hod. Cestujúci boli prepravení náhradným letom TP593, ktorý odletel do Lisabonu v ten istý deň o 16.40 hod.

14. Vo všetkých troch veciach sa žalobcovia vo veci samej domáhajú od spoločnosti TAP Portugal náhrad podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004.

15. Amtsgericht Nürtingen (Okresný súd Nürtingen, Nemecko) uložil spoločnosti TAP Portugal povinnosť zaplatiť náhradu, ktorú požadovali spoločnosti flightright a Myflyright z dôvodu, že podobne ako náhle vážne ochorenie, ani náhle a nepredvídateľné úmrtie člena posádky nepredstavuje vonkajšiu udalosť, ktorá by mala vplyv na dotknutého prevádzkujúceho leteckého dopravcu, keďže patrí do rozsahu rizík vyplývajúcich z činnosti leteckého dopravcu.

16. TAP Portugal sa proti tomuto rozhodnutiu odvolala na Landgericht Stuttgart (Krajinský súd Stuttgart, Nemecko). Podľa tohto súdu bolo náhle úmrtie kopilota, muža v strednom veku a otca rodiny, ktorý bez akýchkoľvek problémov absolvoval povinné pravidelné lekárske vyšetrenia, úplne nepredvídateľné a pre všetkých v jeho okolí veľkým šokom.

17. Za týchto okolností Landgericht Stuttgart (Krajinský súd Stuttgart) rozhodol prerušiť konania vo všetkých troch veciach a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Má sa článok 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že ide o mimoriadnu okolnosť v zmysle tohto ustanovenia, keď dôjde k zrušeniu letu z letiska mimo základne prevádzkujúceho leteckého dopravcu, pretože člen posádky (v tomto prípade: kopilot) nasadený na tento let, ktorý bez obmedzení obstál v predpísaných pravidelných lekárskejších vyšetreniach, krátko pred nástupom na let náhle a pre leteckého dopravcu nepredvídateľne zomrie alebo ochorie tak vážne, že nie je schopný vykonať let?“

18. Uznesením predsedu Súdneho dvora zo 4. apríla 2022 boli veci C-156/22 až C-158/22 spojené na účely písomnej a ústnej časti konania, ako aj na účely rozsudku.

19. Písomné pripomienky predložili Súdnemu dvoru flightright, TAP Portugal, poľská a portugalská vláda, ako aj Európska komisia.

III. Posúdenie

A. Úvodné poznámky

20. Po prvé konštatujem, že prejudiciálna otázka sa týka prípadu, keď člen posádky „vážne ochorie“ v tom zmysle, že „nie je schopný vykonať let“. V tejto súvislosti poznamenávam, že predmetné konania sa týkajú náhleho úmrtia kopilota. Aj keď by vážne ochorenie člena posádky malo na vykonanie letu podobné účinky, podľa všetkého je možné povedať, že takáto situácia je vzhľadom na skutkové okolnosti veci samej iba hypotetická.

21. Po druhé vzhľadom na to, že prejednávacia vec sa týka úmrtia kopilota, poukazujem na skutočnosť, že v písmene c) bodu 1 článku ORO.FC.200 nariadenia č. 965/2012 sa na vykonanie letu vyžaduje prítomnosť aspoň dvoch pilotov. Aj keby totiž v prejednávanej veci zostávajúci členovia posádky boli schopní vykonať predmetný let, požiadavka na prítomnosť dvoch pilotov v posádke splnená nebola, a z tohto dôvodu sa tento let nemohol vykonať. Otázka položená Súdnemu dvoru sa navyše týka náhleho úmrtia dotknutého kopilota ako príčiny zrušenia predmetného letu.

22. Na základe uvedeného navrhujem, aby Súdny dvor obmedzil svoju odpoveď na zrušenie letu z dôvodu náhleho úmrtia kopilota, bez toho, aby sa zaoberal otázkou následného vplyvu tohto úmrtia na ostatných členov posádky. V každom prípade je presná príčina zrušenia letu skutková okolnosť, a z tohto dôvodu prináleží vnútroštátnemu súdu overiť, či predmetný let bol zrušený *iba* z dôvodu úmrtia dotknutého kopilota, alebo z dôvodu *kombinácie* tejto udalosti so skutočnosťou, že posádka nebola schopná vykonať predmetný let.

23. Za týchto okolností navrhujem, aby Súdny dvor na účel poskytnutia užitočnej odpovede vnútroštátnemu súdu preformuloval otázku tak, že vnútroštátny súd sa v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že zrušenie letu, ktorý má odlet z letiska mimo základne dotknutého prevádzkujúceho leteckého dopravcu, z dôvodu náhleho úmrtia kopilota, ktorý bez obmedzení obstál v predpísaných pravidelných lekárskejších vyšetreniach, spadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, a to preto, že táto udalosť nastala krátko pred odletom a bola pre tohto leteckého dopravcu nepredvídateľná.

B. Dve podmienky stanovené judikatúrou

24. Na úvod pripomínam, že v prípade zrušenia letu článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 stanovuje, že dotknutí cestujúci majú v súlade s článkom 7 ods. 1 tohto nariadenia právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu, pokiaľ neboli o zrušení letu vopred informovaní v lehotách stanovených v článku 5 ods. 1 písm. c) bodoch i) až iii) tohto nariadenia.

25. Článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 vykladaný v spojení s odôvodneniami 14 a 15 tohto nariadenia oslobodzuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu od tejto povinnosti, ak môže tento dopravca preukázať, že zrušenie letu bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Preto vzhľadom jednak na cieľ tohto nariadenia uvedený v jeho odôvodnení 1, ktorým je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, a jednak na skutočnosť, že článok 5 ods. 3 uvedeného nariadenia predstavuje odchýlku zo zásady práva cestujúcich na náhradu v prípade zrušenia ich letu, treba pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia vykladať reštriktívne.⁴

26. Podľa ustálenej judikatúry pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 označuje udalosti, ktoré svojou povahou alebo pôvodom nie sú súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého prevádzkujúceho leteckého dopravcu (prvá podmienka) a vymykajú sa jeho účinnej kontrole (druhá podmienka). Aj keď Súdny dvor nedávno pripomenul, že tieto dve podmienky sú kumulatívne a ich splnenie sa musí posudzovať v každom jednotlivom prípade,⁵ konštatujem, že pri svojom posúdení Súdny dvor posudzoval postupne obe tieto podmienky, hoci sa domnieval, že prvá podmienka nebola splnená.⁶ Z uvedeného tak podľa všetkého vyplýva, že tieto dve podmienky sa v skutočnosti dopĺňajú; prvá podmienka sa všeobecnejšie týka vzťahu medzi dotknutou oblasťou činnosti a činnosťou prevádzkujúceho leteckého dopravcu⁷ a druhá sa týka konkrétnejšie toho, či sa predmetná udalosť úplne vymyká účinnej kontrole prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Keďže však podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora sú tieto dve podmienky kumulatívne, budem ich skúmať ako kumulatívne.

27. Okrem toho je potrebné zdôrazniť, že judikatúra týkajúca sa obsahu prvej a druhej podmienky a vzťahu medzi nimi nie je vždy jednotná. V prejednávanej veci budem teda tieto podmienky skúmať tak, ako to urobil a objasnil Súdny dvor vo svojom nedávnom rozsudku veľkej komory, Airhelp⁸.

28. Za týchto okolností je potrebné určiť, či náhle úmrtie kopilota môže predstavovať „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.

1. Udalosť, ktorá nie je súčasťou bežného výkonu činnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu

29. Podľa tejto podmienky je potrebné určiť, či problémy týkajúce sa personálu prevádzkujúceho leteckého dopravcu môžu svojou povahou alebo pôvodom predstavovať udalosť, ktorá nie je súčasťou bežného výkonu činnosti tohto leteckého dopravcu.⁹

⁴ Pozri v tomto zmysle rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, bod 24 a citovaná judikatúra).

⁵ Pozri nedávny rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, bod 23 a citovaná judikatúra).

⁶ Tamže, body 26 a nasl.

⁷ Pozri bod 34 nižšie.

⁸ Rozsudok z 23. marca 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, bod 40).

⁹ Pozri analogicky rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226).

30. V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že pokiaľ ide o technické poruchy lietadla, Súdny dvor vo veci Wallentin-Hermann¹⁰ rozhodol, že okolnosti vzniku udalosti je možné posúdiť ako „mimoriadne“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 iba vtedy, ak sa vzťahujú na udalosť, ktorá sa podľa vzoru tých, ktoré sú uvedené v odôvodnení 14 tohto nariadenia, netýka bežnej aktivity dotknutého prevádzkujúceho leteckého dopravcu a nepatrí do jeho účinnej kontroly z dôvodu jej povahy alebo pôvodu. Súdny dvor rozhodol, že keďže pri prevádzke lietadiel sa nevyhnutne objavujú technické poruchy, leteckí dopravcovia sú s nimi bežne konfrontovaní pri výkone svojich aktivít. V dôsledku toho technické poruchy zistené počas údržby lietadiel alebo z dôvodu nedostatku takejto údržby nemôžu ako také predstavovať „mimoriadne okolnosti“ uvedené v článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004. Naopak, niektoré udalosti, ako sú napríklad skrytá výrobná chyba zasahujúca bezpečnosť letov, alebo škody spôsobené na lietadlách sabotážou alebo teroristickými činmi, nemusia súvisieť s bežnou aktivitou dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa z jeho účinnej kontroly.

31. Pojem „byť súčasťou“ Súdny dvor neskôr objasnil vo veci van der Lans¹¹, v ktorej rozhodol, že porucha spôsobená predčasným zlyhaním určitých súčiastok lietadla nepochybne predstavuje nečakanú udalosť. Súdny dvor však dodal, že, keďže takáto porucha je *vnútorne spojená* s veľmi zložitým systémom fungovania lietadla, ktoré je prevádzkované leteckým dopravcom v často zložitých, až extrémnych, najmä meteorologických, podmienkach, predpokladá sa, že žiadna súčiastka lietadla nie je bezporuchová. Súdny dvor dospel k záveru, že v rámci činnosti leteckého dopravcu táto nečakaná udalosť patrí do jeho bežnej aktivity, keďže leteckí dopravcovia sú bežne konfrontovaní s takým druhom nepredvídaných technických porúch.

32. Z tejto judikatúry vyplýva, že technické poruchy patria do bežnej aktivity prevádzkujúceho leteckého dopravcu, keďže tento dopravca je bežne konfrontovaný v rámci výkonu tejto činnosti s takýmto druhom nepredvídateľných technických porúch. Ďalej sa budem zaoberať tým, do akej miery sú záležitosti týkajúce sa personálu súčasťou bežného výkonu činnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

33. Vo vyššie uvedenom rozsudku Airhelp¹² mal Súdny dvor určiť, či štrajk pilotov organizovaný v súlade s právnymi predpismi je súčasťou bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu. Súdny dvor rozhodol, že štrajk, ktorého cieľ sa obmedzuje na získanie zvýšenia miezd pilotov, zmeny ich pracovnej doby a vyššej predvídateľnosti pracovného času od podniku leteckej dopravy, tak predstavuje udalosť, ktorá je súčasťou bežného výkonu činnosti tohto podniku, najmä ak je takýto štrajk organizovaný v súlade so zákonom. Súdny dvor konkrétne vychádzal zo skutočnosti, že štrajk zostáva jedným z možných prejavov sociálneho vyjednávania, a preto ho treba pokladať za udalosť, ktorá je súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého zamestnávateľa.

34. Je dôležité poznamenať, že Súdny dvor zdôraznil, že opatrenia týkajúce sa *zamestnancov prevádzkujúceho leteckého dopravcu* patria do bežného riadenia činnosti uvedeného dopravcu. Z tohto rozsudku vyplýva, že na účely stanovenia prvej podmienky Súdny dvor skúma vzťah medzi dotknutou oblasťou činnosti, t. j. záležitosťami týkajúcimi sa personálu, a činnosťami prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

¹⁰ Pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. decembra 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771, body 20, 24, 25 a 26). Poznnamenávam, že Súdny dvor pri podrobnom opise týchto udalostí nerozlišuje medzi prvou a druhou podmienkou.

¹¹ Rozsudok zo 17. septembra 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618, body 41 a 42).

¹² Rozsudok z 23. marca 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, body 28, 29 a 30).

35. Tento výklad by sa mal uplatniť v prejednávanej veci, keďže plánovanie posádky a personálne záležitosti sú každodenným chlebom leteckých dopravcov. Pokiaľ ide o plánovanie posádky, spoločnosti sa musia riadiť právnymi predpismi v oblasti leteckej dopravy, zmluvnými podmienkami a individuálnymi očakávaniami.¹³ Plánovanie posádky zahŕňa zložité procesy, ako je vytváranie sekvencií úsekov, ktorá začína a končí v jednej destinácii (crew pairing), priradovanie konkrétnych činností posádkam (rostering), sledovanie a výcvik, ako aj veľa iných, pričom sa zohľadňujú také aspekty, ako je riadenie rizika únavy.¹⁴ Náhla neprítomnosť člena posádky, ako je kopilot, by mala byť v zásade predvídateľná pri plánovaní posádok.¹⁵

36. V tejto súvislosti zdôrazňujem, že presná príčina náhlej neprítomnosti kopilota by nemala byť relevantná na účely kvalifikácie neprítomnosti ako udalosti, ktorá je „súčasťou bežného výkonu činnosti“. Ak totiž existuje pravdepodobnosť, že takáto udalosť nastane,¹⁶ mala by sa zohľadniť pri organizácii a riadení systémov prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Bez ohľadu na to, či sú príčinou náhlej neprítomnosti kopilota zdravotné dôvody, úmrtie alebo iné skutočnosti, ich *dôsledkom* je skutočnosť, že príslušný prevádzkujúci letecký dopravca musí buď nahradiť neprítomnú osobu, alebo zrušiť let.

37. V dôsledku uvedeného sa domnievam, že náhla neprítomnosť kopilota je bežnou súčasťou činnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu a takáto udalosť by sa bez ohľadu na jej príčinu mala považovať za súčasť bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu. Keďže tieto dve podmienky sú kumulatívne,¹⁷ nebude potrebné skúmať druhú podmienku, ak sa Súdny dvor stotožní s mojou argumentáciou. Pre úplnosť však preskúmam druhú podmienku, t. j. či úmrtie kopilota je udalosťou, ktorá sa vymyká kontrole dotknutého prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

2. *Udalosť, ktorá sa úplne vymyká účinnej kontrole prevádzkujúceho leteckého dopravcu*

38. V rozsudku Airhelp Súdny dvor posudzoval štyri kritériá na účely určenia, či sa určitá udalosť má považovať za udalosť, ktorá sa úplne vymyká účinnej kontrole dotknutého prevádzkujúceho leteckého dopravcu. V prejednávanej veci sú relevantné len tri z týchto kritérií, keďže štvrté kritérium, o ktoré išlo v uvedenej veci, sa týkalo konkrétne právnych otázok vyplývajúcich zo základného práva na štrajk zakotveného v článku 28 Charty základných práv Európskej únie (ďalej len „Charta“).¹⁸

39. Podľa uvedených troch kritérií Súdny dvor konkrétne skúmal po prvé, či je daná udalosť predvídateľná, po druhé, či si zamestnávateľ zachováva v určitej miere kontrolu nad touto udalosťou, a po tretie, či je daná udalosť vo vzťahu k prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi vonkajšia. Tieto tri kritériá sa zdajú byť kumulatívne a predstavujú minimálne kritériá na účely definovania udalosti, ktorá sa vymyká účinnej kontrole dotknutého leteckého dopravcu. Tieto

¹³ Pozri napríklad nariadenie Komisie (EÚ) č. 1178/2011 z 3. novembra 2011, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa posádky civilného letectva podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 311, 2011, s. 1), v znení účinnom v čase, keď nastali skutkové okolnosti prejednávanej veci.

¹⁴ IATA, ICAO, IFALPA, „Fatigue Management Guide for Airline Operators“, 2015. [Online]. Dostupné na <https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/>. Pozri v rovnakom zmysle písmená b) a c) článku CAT.GEN.MPA.100 (Zodpovednosť posádky) oddielu 1 (Motorové lietadlá) podčasti A (Všeobecné požiadavky) prílohy IV k nariadeniu č. 965/2012, (časť CAT).

¹⁵ Pozri napríklad <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en>. Tamže, písm. b) a c) článku CAT.GEN.MPA.100 (Zodpovednosť posádky) oddielu 1 (Motorové lietadlá) podčasti A (Všeobecné požiadavky) prílohy IV k nariadeniu č. 965/2012, (časť CAT).

¹⁶ The World Bank Group, Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) – European Union, 2018, dostupné na: Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) – European Union | Data (worldbank.org).

¹⁷ Pozri bod 26 vyššie.

¹⁸ Štvrté z týchto kritérií sa týkalo rovnováhy medzi základným právom na štrajk na jednej strane a slobodami podnikania a vlastníckeho práva leteckého dopravcu, ktoré sú zaručené článkami 16 a 17 Charty, na strane druhej.

kritériá budem skúmať v opačnom poradí než Súdny dvor v rozsudku Airhelp, keďže z logického hľadiska otázka, či je udalosť vo vzťahu k prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi vonkajšia alebo vnútorná, predchádza otázke, či tento letecký dopravca môže túto udalosť kontrolovať.

a) Vonkajšia udalosť

40. Súdny dvor v rozsudku Airhelp uvádza, že na účely definovania pojmu „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 je potrebné rozlišovať medzi udalosťami „vnútorného“ pôvodu a udalosťami „vonkajšieho“ pôvodu vo vzťahu k prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi.

41. Po prvé, pokiaľ ide o vonkajšie udalosti, tieto podľa Súdneho dvora zahŕňajú kolíziu medzi lietadlom a vtákom;¹⁹ poškodenie pneumatiky lietadla cudzím predmetom, ako je pohyblivý odpad nachádzajúci sa na dráhe letiska;²⁰ prítomnosť paliva na dráhe letiska, v dôsledku ktorej bola táto dráha uzavretá;²¹ kolíziu medzi výškovým kormidlom stojaceho lietadla a koncovým krídlom lietadla inej leteckej spoločnosti, ktorá bola spôsobená pohybom posledného uvedeného lietadla;²² skrytú výrobnú vadu alebo sabotáž či teroristické činy.²³

42. Súdny dvor z toho vyvodzuje, že všetky tieto udalosti majú spoločné to, že „sú spôsobené prírodnou udalosťou alebo konaním tretej osoby, ako je napríklad iný letecký dopravca alebo verejný či súkromný subjekt, ktorý zasahuje do leteckej alebo letiskovej činnosti“²⁴. Pokiaľ ide o udalosti, ktoré sú spôsobené prírodnou udalosťou, Súdny dvor rozhodol, že uzavretie časti európskeho vzdušného priestoru v dôsledku erupcie sopky, akou bola erupcia sopky Eyjafjallajökull, predstavuje „mimoriadne okolnosti“²⁵. Pokiaľ ide o udalosti spôsobené konaním tretej osoby, Súdny dvor zdôraznil, že štrajk riadiacich pracovníkov letovej prevádzky alebo zamestnancov letiska môže predstavovať „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 tohto nariadenia, pokiaľ takýto štrajk nie je vnútorne spojený s činnosťou dotknutého leteckého dopravcu, a teda vymyká sa jeho účinnej kontrole.²⁶

43. Po druhé, pokiaľ ide o vnútorné udalosti, Súdny dvor rozhodol, že štrajk iniciovaný a nasledovaný vlastnými zamestnancami dotknutého podniku leteckej dopravy je pre tento podnik „vnútornou“ udalosťou, vrátane štrajku zvolaného odborovými zväzmi, keďže tieto zväzy konajú v záujme zamestnancov uvedeného podniku.²⁷ Poznámam, že Súdny dvor už v minulosti rozhodol, že štrajk bez účasti odborových organizácií alebo zástupcov zamestnancov vyvolaný oznámením reštrukturalizácie spoločnosti nepredstavuje „mimoriadnu okolnosť“.²⁸

¹⁹ Rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 26).

²⁰ Rozsudok zo 4. apríla 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, bod 34).

²¹ Rozsudok z 26. júna 2019, Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, bod 29).

²² Uznesenie zo 14. januára 2021, Airhelp (C-264/20, neuvverejnené, EU:C:2021:26, bod 26).

²³ 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).

²⁴ Rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, bod 41), kurzívou zvýraznila generálna advokátka.

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

²⁶ Pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. októbra 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), citovaný v rozsudku Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, bod 42).

²⁷ Rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, bod 44).

²⁸ Rozsudok zo 17. apríla 2018, Krüsemann and Others (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:2018:2588).

44. V prejednávanej veci by bolo možné považovať dopravcu za subjekt, ktorý je zodpovedný za organizáciu svojich zamestnancov, ktorej účelom je predchádzanie akýmkoľvek narušeniam spôsobeným chorobou alebo inou stratou pracovnej spôsobilosti. Ako už bolo uvedené, organizácia zamestnancov leteckého dopravcu je súčasťou každodenných riadiacich činností tohto dopravcu.²⁹ Z toho vyplýva, že bežné každodenné riadenie patrí do kategórie „vnútorných“ udalostí. Za predpokladu, že k úmrtiu kopilota dôjde v dôsledku konania (alebo opomenutia konať) prevádzkujúceho leteckého dopravcu, teda ak úmrtie druhého pilota súvisí s výkonom jeho práce, ide v plnom rozsahu o vnútornú udalosť. Naopak, keď k úmrtiu kopilota dôjde mimo výkonu jeho práce, a nie je spôsobené výkonom práce, potom sa podobne ako Komisia domnievam, že by sa malo považovať za „prírodnú udalosť“ a malo by sa tiež charakterizovať ako „vonkajšia“ udalosť.

b) Určitá miera kontroly nad danou udalosťou

45. V rozsudku vo veci Airhelp Súdny dvor vysvetlil, že udalosť, ktorá je v plnom rozsahu pod skutočnou kontrolou dotknutého leteckého dopravcu, je udalosťou, na ktorú sa tento dopravca môže v zásade pripraviť, a prípadne zmierniť jej následky, a tak si zamestnávateľ do určitej miery zachováva kontrolu nad udalosťami.³⁰

46. V tejto súvislosti uvádzam, že v oblasti obchodnej leteckej dopravy musia leteckí dopravcovia pri výkone svojej činnosti dodržiavať prísne technické a správne postupy. Prevádzkujúci letecký dopravca preto v zásade nemôže tvrdiť, že nemá žiadnu kontrolu nad svojou organizáciou a riadením zamestnancov. Letecký dopravca totiž musí prijať všetky potrebné opatrenia, aby predchádzal akýmkoľvek problémom, ktoré by mohli ovplyvniť členov jeho posádky, najmä všetkému, čo by mohlo ovplyvniť pilotov.

47. Považujem za potrebné poukázať najmä na skutočnosť, že pilot môže lietať iba v prípade, ak má osvedčenie o zdravotnej spôsobilosti. V prílohe IV k nariadeniu č. 1178/2011 sa okrem iného uvádza, že „pri uplatňovaní oprávnení vyplývajúcich z preukazu spôsobilosti obchodného pilota (CPL), preukazu spôsobilosti pilota viacčlennej posádky (MPL) alebo preukazu spôsobilosti dopravného pilota (ATPL) musí byť pilot držiteľom platného osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy“, ktoré musí byť obnovované letecko-lekárskym centrom alebo povereným leteckým lekárom.³¹ Osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy platia 12 mesiacov.³² Zdôrazňujem, že účelom pravidelného letecko-lekárskeho hodnotenia je zabezpečiť zdravotnú spôsobilosť pilota alebo minimalizovať riziko zdravotnej nespôsobilosti.³³

²⁹ Pozri body 34 až 36 vyššie.

³⁰ Rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, bod 35).

³¹ Tamže, body MED.A.030 „Osvedčenia zdravotnej spôsobilosti“ písmeno c) bod 4, a MED.A.040 „Vydávanie, predĺženie platnosti a obnovenie osvedčení zdravotnej spôsobilosti“, písmeno c) bod 1 oddielu 2 „Požiadavky na osvedčenia zdravotnej spôsobilosti“, podčasti A „Všeobecné požiadavky“ prílohy IV (časť MED), v znení účinnom v čase, keď nastali skutkové okolnosti prejednávanej veci.

³² Tamže, bod MED.A.045 „Platnosť, predĺženie platnosti a obnovenie osvedčení zdravotnej spôsobilosti“, písmeno a) body 1 a 2 oddielu 2 „Požiadavky na osvedčenia zdravotnej spôsobilosti“ podčasti A „Všeobecné požiadavky“ prílohy IV (časť MED). Osvedčenie zdravotnej spôsobilosti 1. triedy u pilotov, ktorí sa podieľajú na letoch komerčnej leteckej dopravy s pasažiermi na jednopilotných letúnoch a dosiahli vek 40 rokov, a u pilotov, ktorí dosiahli vek 60 rokov, je platné šesť mesiacov a môže sa obnoviť po ďalších letecko-lekárskejších vyšetreniach alebo hodnoteniach.

³³ Pokiaľ ide o povinnosti prevádzkovateľa a požiadavky na personál, pozri body ORO.GEN.110 „Zodpovednosť prevádzkovateľa“, písmená e) a g) oddielu 1 „Všeobecné ustanovenia“, a ORO.GEN.210 „Požiadavky na personál“, písmená c) a e) oddielu 2 „Riadenie“ podčasti GEN „Všeobecné požiadavky“ prílohy III „časť ORO“ k nariadeniu č. 965/2012.

48. Napriek tomu ani pravidelné lekárske vyšetrenia nezaručujú, že osoba, ktorá sa im podrobí, v období medzi prehliadkami nezomrie. Aj v prípadoch, keď letecký dopravca zaviedol a vykonal všetky potrebné postupy, môžu určité udalosti – ako napríklad náhle a neočakávané úmrtie normálne zdravého kopilota mimo obvyklej základne leteckého dopravcu – predstavovať udalosť, na ktorú sa letecký dopravca nemôže pripraviť a ktorej dopady nie je možné zmierniť.

49. Domnievam sa, že prináleží vnútroštátnemu súdu, aby overil, či úmrtie kopilota bolo spôsobené faktorom, nad ktorým má dotknutý prevádzkujúci letecký dopravca kontrolu. Z tohto pohľadu by mal vnútroštátny súd posúdiť, či prevádzkujúci letecký dopravca dodržiaval bezpečnostné postupy a požiadavky týkajúce sa zdravotného stavu dotknutého kopilota, či sa správne vykonávali predpísané zdravotné prehliadky a či v rámci pravidelných kontrol nič nenasvedčovalo tomu, že zdravotný stav dotknutého kopilota nebol dostatočne dobrý na vykonávanie jeho povinností. Ak sa tieto tri body potvrdia, je možné podľa môjho názoru dospieť k záveru, že v prejednávanej veci sa úmrtie kopilota úplne vymykalo kontrole prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

c) Predvídateľnosť danej udalosti

50. V rozsudku Airhelp Súdny dvor uvádza, že štrajk predstavuje pre zamestnancov právo zaručené článkom 28 Charty, a skutočnosť, že sa ho títo zamestnanci dovoľávajú, a v dôsledku toho začnú v tomto smere konať, sa musí považovať za predvídateľnú pre každého zamestnávateľa, najmä ak je takýto štrajk vopred oznámený.³⁴

51. Súdny dvor tak používa klasickú slovníkovú definíciu, podľa ktorej je určitá udalosť alebo situácia predvídateľná, ak je možné vopred vedieť alebo odhadnúť, že takáto udalosť alebo situácia nastane.³⁵ Pojem „predvídateľný“ však môže byť definovaný aj ako „taký, ktorý je možné *dôvodne* očakávať“³⁶. Pojem „dôvodný“ zahŕňa skúmanie pravdepodobnosti. Súdny dvor teda musí určiť pravdepodobnosť, s akou mohol letecký dopravca predvídať následky predmetných udalostí. Ide v podstate o individuálne určenie založené na zisťovaní okolností vzniku danej udalosti, čo si vyžaduje preskúmanie abstraktných štatistických údajov a konkrétne preskúmanie dotknutej osoby.

52. V prejednávanej veci je potrebné poznamenať, že vnútroštátnemu súdu prináleží, aby s prihliadnutím na štatistické údaje, ktoré má k dispozícii, určil, či úmrtie čerstvého štyridsiatnika predstavuje pravdepodobnú udalosť. V tejto súvislosti je potrebné pripomenúť, že frekvencia letecko-lekárskeho vyšetrení sa s vekom zvyšuje. Napríklad doba platnosti osvedčenia zdravotnej spôsobilosti 1. triedy sa pre držiteľov preukazu spôsobilosti, ktorí dosiahli vek 60 rokov, skraca na 6 mesiacov. Tieto osvedčenia sa môžu ďalej obnovovať len po letecko-lekárskeho vyšetreniach alebo hodnoteniach.³⁷ Z tejto požiadavky možno vyvodiť, že zdravotné riziká pilotov sa s ich vekom zvyšujú.

³⁴ Rozsudok z 23. marca 2021 (C-28/20, EU:C:2021:226, bod 32).

³⁵ Pozri napríklad on-line vydanie Cambridge Dictionary, definícia dostupná na <https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable>.

³⁶ Pozri on-line vydanie Merriam-Webster Dictionary, dostupné na <https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable>, kurzívou zvýraznila generálna advokátka.

³⁷ Pozri poznámku pod čiarou 32 vyššie. Podobne osvedčenia 1. triedy musia každých šesť mesiacov obnovovať držiteľia preukazov spôsobilosti, ktorí sa podieľajú na letoch komerčnej leteckej dopravy na jednopilotných letúnoch a dosiahli vek 40 rokov.

53. Pokiaľ ide o konkrétne údaje týkajúce sa dotknutého kopilota, návrh na začatie prejudiciálneho konania neobsahuje žiadne podrobnosti o príčine jeho úmrtia. V prejudiciálnej otázke sa uvádza, že kopilot absolvoval všetky predpísané pravidelné lekárske prehliadky. Taktiež sa v návrhu uvádza, že náhle úmrtie otca rodiny, čerstvého štyridsiatnika, bolo pre posádku veľkým šokom.

54. V tejto súvislosti poznamenávam, že za daných okolností sú vyššie uvedené lekárske osvedčenia 1. triedy platné 12 mesiacov,³⁸ a po uplynutí ich platnosti musí ich držiteľ požiadať o ich obnovenie. Aj keď by teda bolo možné predpokladať, že v prejednávanej veci uvedený kopilot absolvoval potrebné lekárske prehliadky a mal dobrý zdravotný stav, je úlohou vnútroštátneho súdu, aby tieto skutočnosti overil.

55. V dôsledku už vyššie uvedeného sa zdá, že v prejednávanej veci predstavuje úmrtie kopilota málo pravdepodobnú udalosť a za daných okolností by sa mala považovať za udalosť, ktorá je pre leteckého dopravcu nepredvídateľná.

3. *Predbežný návrh*

56. Vzhľadom na uvedené skutočnosti navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že zrušenie letu, ktorý mal odletieť z letiska mimo základne dotknutého prevádzkujúceho leteckého dopravcu z dôvodu náhleho úmrtia kopilota, ktorý bez obmedzení obstál v predpísaných pravidelných lekárskejších vyšetreniach, nespadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.

57. Ak by Súdny dvor napriek tomu dospel k záveru, že úmrtie kopilota je mimoriadnou okolnosťou, musí preskúmať pojem „primerané opatrenia“, ktoré musí letecký dopravca prijať.

C. Pojem „primerané opatrenia“ v judikatúre

58. Letecký dopravca sa oslobodí od povinnosti platiť náhradu, ak preukáže, že uskutočnil všetky primerané opatrenia, ktoré sa od neho požadovali. V rozsudku *Germanwings*³⁹, Súdny dvor rozhodol, že prevádzkujúci letecký dopravca je povinný použiť všetky personálne, materiálne a finančné prostriedky, ktorými disponuje. V rozsudku *Wallentin-Hermann*⁴⁰, Súdny dvor rozhodol, že skutočnosť, že prevádzkujúci letecký dopravca dodržal minimálne pravidlá údržby lietadla, nemôže sama osebe stačiť na preukázanie, že tento dopravca prijal všetky primerané opatrenia.

59. V rozsudku *Eglitis a Ratnieks*⁴¹ sa však Súdny dvor domnieval, že od prevádzkujúceho leteckého dopravcu nemožno vyžadovať, aby všeobecne a nediferencovane plánoval minimálnu časovú rezervu uplatniteľnú bez rozdielu v akýchkoľvek situáciách, keď nastanú mimoriadne okolnosti. Rozsah požadovanej časovej rezervy by nemal mať za následok, že dopravca by znášal neprimerané straty vzhľadom na kapacity svojho podniku.

³⁸ Pozri bod 47 vyššie.

³⁹ Rozsudok zo 4. apríla 2019 (C-501/17, EU:C:2019:288).

⁴⁰ Rozsudok z 22. decembra 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

⁴¹ Rozsudok z 12. mája 2011 (C-294/10, EU:C:2011:303, body 31 a 35), a podobne pozri aj návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Tančev vo veci *Moens* (C-159/18, EU:C:2018:1040, bod 33).

60. Okrem toho Súdny dvor v rozsudku Pešková a Peška⁴² uviedol, že prevádzkujúci letecký dopravca nie je zodpovedný za nesplnenie povinností iných subjektov, ako sú riadiaci letovej prevádzky, prijať preventívne opatrenia v rámci ich právomoci. Okrem toho Súdny dvor v rozsudku Moens⁴³ uviedol, že prítomnosť paliva na dráhe letiska, v dôsledku ktorej bola táto dráha uzavretá, je okolnosťou, ktorej sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

61. Nakoniec Súdny dvor v rozsudku Transportes Aéreos Portugueses⁴⁴ týkajúcom sa pristátia a prerušenia letu z dôvodu rušivého správania cestujúceho uviedol najpresnejšiu definíciu obhajoby založenej na „primeraných opatreniach“. Súdny dvor uviedol, že primerané opatrenia sa v zásade nemôžu obmedziť len na to, že letecký dopravca ponúkne dotknutým cestujúcim presmerovanie na ich konečné cieľové miesto nasledujúcim letom, ktorý tento letecký dopravca sám prevádzkuje a ktorý priletí do cieľového miesta nasledujúci deň po pôvodne plánovanom dni priletu. Náležitá starostlivosť, ktorá sa od tohto leteckého dopravcu vyžaduje na účely oslobodenia od povinnosti poskytnúť náhradu, totiž predpokladá, že použije všetky prostriedky, ktoré má k dispozícii, na zabezpečenie primeraného a uspokojivého presmerovania pri najbližšej príležitosti, medzi ktoré patrí aj hľadanie ďalších priamych alebo nepriamych letov prevádzkovaných prípadne aj inými leteckými dopravcami patriacimi alebo nepatriacimi do tej istej aliancie leteckých spoločností, ktoré by mali pri prilete menšie meškanie než nasledujúci let dotknutého leteckého dopravcu. Vnútroštátnemu súdu však prináleží posúdiť, či by takéto presmerovanie predstavovalo pre tohto dopravcu neprimeranú stratu vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase.

62. Musím zdôrazniť, že úmrtie kopilota by bez ohľadu na konkrétne okolnosti, za ktorých k nemu došlo, v každom prípade viedlo k zrušeniu letu, ak by nebol k dispozícii náhradný pilot. Ako už bolo uvedené vyššie, nariadenie č. 965/2012 totiž stanovuje, že pre typ lietadiel používaných na takéto lety musí prevádzkujúci letecký dopravca zabezpečiť posádku, v ktorej sú minimálne dvaja piloti. To znamená, že veliteľ lietadla by nebol oprávnený vykonať spätný let sám bez kopilota.⁴⁵

63. Okrem toho, ako vysvetlila Komisia,⁴⁶ ustanovenia o bezpečnosti letectva neumožňujú, aby funkciu náhradného pilota vykonával ktorýkoľvek pilot. Náhradný pilot musí mať plnú kvalifikáciu a dostatočný výcvik a skúsenosti vo vzťahu k príslušnému lietadlu a trati. To znamená, že prevádzkovým leteckým dopravcom, ktorí používajú rôzne lietadlá, nestačí, aby mali v každom cieľovom mieste ďalšiu posádku, ale museli by mať záložné posádky pre všetky typy lietadiel používaných týmto leteckým dopravcom a pre všetky trasy v každom cieľovom mieste určenia, ktoré daný letecký dopravca obsluhuje. Takáto povinnosť by vyžadovala neprimerané náklady a nezdá sa byť primeraná, ak by Súdny dvor rozhodol, že dané okolnosti sú mimoriadne.

64. Na základe už uvedeného bude letecký dopravca oslobodený od povinnosti zaplatiť náhradu, ak preukáže, že prijal všetky primerané a rozumné opatrenia, ktoré sa od neho požadovali.

⁴² Rozsudok zo 4. mája 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, body 43 a 44).

⁴³ Rozsudok z 26. júna 2019 (C-159/18, EU:C:2019:535).

⁴⁴ Rozsudok z 11. júna 2020 (C-74/19, EU:C:2020:460, body 58, 59 a 61).

⁴⁵ Uvedené nariadenie taktiež naznačuje dôležitosť dobrého psychického stavu ostatných členov posádky. Zdá sa, že v prejednávanej veci došlo k tomu, že títo ostatní členovia posádky sa po potenciálne traumatizujúcej správe o smrti ich kolegu necítili byť schopní okamžite vykonať let.

⁴⁶ Bod 31 pripomienok Komisie.

IV. Návrh

65. Na základe vyššie uvedenej analýzy navrhujem, aby Súdny dvor na otázku, ktorú mu položil Landgericht Stuttgart (Krajinský súd Stuttgart), odpovedal 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,

sa má vykladať v tom zmysle, že zrušenie letu z letiska mimo základne dotknutého prevádzkujúceho leteckého dopravcu z dôvodu náhleho úmrtia kopilota, ktorý bez obmedzení obstál v predpísaných pravidelných lekárskejších vyšetreniach, nespadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.