



## Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

z 11. mája 2023\*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Náhrada poskytovaná cestujúcim v leteckej doprave v prípade zrušenia letu – Článok 5 ods. 3 – Oslobodenie od povinnosti poskytnúť náhradu – Pojem ‚mimoriadne okolnosti‘ – Nečakaná neprítomnosť z dôvodu choroby alebo úmrtia člena posádky nevyhnutnej na zabezpečenie letu“

V spojených veciach C-156/22 až C-158/22,

ktorých predmetom sú tri návrhy na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podané rozhodnutiami Landgericht Stuttgart (Krajinský súd Stuttgart, Nemecko) z 3. februára 2022 a doručené Súdnemu dvoru 17. februára 2022, ktoré súvisia s konaniami:

**TAP Portugal**

proti

**flightright GmbH** (C-156/22),

**Myflyright GmbH** (C-157/22 a C-158/22),

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predsedníčka tretej komory K. Jürimäe, sudcovia M. Safjan (spravodajca), N. Piçarra, N. Jääskinen a M. Gavalec,

generálna advokátka: L. Medina,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- TAP Portugal, v zastúpení: K. Brecke, B. Liebert a U. Stepler, Rechtsanwälte,
- flightright GmbH, v zastúpení: M. Michel a R. Weist, Rechtsanwälte,
- poľská vláda, v zastúpení: B. Majczyna, splnomocnený zástupca,

\* Jazyk konania: nemčina.

- portugalská vláda, v zastúpení: P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, L. Guerreiro a P. Pisco Santos, splnomocnení zástupcovia,
- Európska komisia, v zastúpení: G. Braun, G. Wilms a N. Yerrell, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálnej advokátky na pojednávaní 9. februára 2023,

vyhlásil tento

### **Rozsudok**

- 1 Návrhy na začatie prejudiciálneho konania sa týkajú 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 Tieto návrhy boli podané v rámci sporov medzi spoločnosťou TAP Portugal (ďalej len „TAP“) na jednej strane a spoločnosťami flightright GmbH (vec C-156/22) a Myflyright GmbH (veci C-157/22 a C-158/22) na druhej strane vo veci práva cestujúcich na náhradu podľa nariadenia č. 261/2004 v dôsledku zrušenia letu pre nečakané úmrtie kopilota lietadla krátko pred plánovaným odletom letu.

### **Právny rámec**

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

„(1) Konanie [Európskeho s]poločenstva 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 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 príslušným cestujúcim:

...

c) prísluší 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[; alebo]
- iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase 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 ods. 1 uvedeného nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu“, znie:

„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;
- b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci Spoločenstva nad 1500 km a všetkých ostatných letov od 1500 km do 3500 km;
- c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespádajú pod písmená a) alebo b)[.]

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

### **Spory vo veciach samých a prejudiciálna otázka**

6 Tri spojené veci sa týkajú zrušenia jedného a toho istého letu, pričom dotknutí cestujúci postúpili svoje práva vyplývajúce z tohto zrušenia na spoločnosti fliight (vec C-156/22) a Myflyright (veci C-157/22 a C-158/22), ktoré poskytujú cestujúcim v leteckej doprave právnu pomoc.

7 Dňa 17. júla 2019 mala TAP ako prevádzkujúci letecký dopravca zabezpečiť let zo Stuttgartu (Nemecko) do Lisabonu (Portugalsko), pričom odlet bol plánovaný na 6.05 hod.

- 8 V ten istý deň o 4.15 hod. bol kopilot, ktorý mal uskutočniť dotknutý let, nájdený vo svojej posteli v hoteli. Celá posádka, šokovaná touto udalosťou, vyhlásila, že nie je schopná vykonať let. Keďže žiadny člen náhradného personálu nebol k dispozícii mimo základne spoločnosti TAP, let s odletom o 6.05 hod. bol zrušený. Následne náhradná posádka odletela z Lisabonu do Stuttgartu o 11.25 hod. a pricestovala tam o 15.20 hod. Cestujúci boli následne prepravení do Lisabonu náhradným letom naplánovaným na 16.40 hod.
- 9 TAP odmietla vyplatiť spoločnostiam flightright a Myflyright náhradu podľa článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, pričom tvrdila, že nečakané úmrtie kopilota predstavuje mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 tohto nariadenia.
- 10 Amtsgericht Nürtingen (Okresný súd Nürtingen, Nemecko) vo všetkých troch predmetných veciach uložil spoločnosti TAP povinnosť zaplatiť túto náhradu z dôvodu, že podobne ako nečakaná a náhla choroba, nečakané a náhle úmrtie člena posádky (ďalej len „nečakané choroby alebo úmrtie“) nepredstavuje vonkajšiu udalosť postihujúcu dopravcu, pretože patrí medzi riziká vlastné činnostiam leteckého dopravcu.
- 11 TAP podala odvolanie na Landgericht Stuttgart (Krajinský súd Stuttgart, Nemecko), ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania. Tento posledný uvedený súd vysvetľuje, že podľa jeho zistení časť nemeckej judikatúry súhlasí s prístupom, ktorý zaujal Amtsgericht Nürtingen (Okresný súd Nürtingen), podobne ako Cour de cassation (Kasačný súd, Francúzsko). Naopak holandský súd nedávno rozhodol, že nečakanú chorobu člena posádky treba považovať za vonkajšiu udalosť, ktorá sa vymyká kontrole leteckého dopravcu.
- 12 Vnútroštátny súd uvádza, že letecký dopravca musí v zásade zaručiť spôsobilosť na let a disponibilitu svojho personálu, a preto je tiež v zásade povinný mať k dispozícii určitý náhradný personál, ale konštatuje, že predmetná problematika je sporná tak v judikatúre Únie, ako aj v právnej náuke.
- 13 Za týchto podmienok Landgericht Stuttgart (Krajinský súd Stuttgart) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdneho dvoru vo všetkých troch veciach, ktoré mu boli predložené, túto prejudiciálnu otázku:

„Má sa článok 5 ods. 3 nariadenia... 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 uvedený let, ktorý bez obmedzení obstál v predpísaných pravidelných lekárskech vyšetreniach, krátko pred nástupom na tento let náhle a pre leteckého dopravcu nečakane a nepredvídateľne zomrie alebo ochorie tak vážne, že nie je schopný vykonať let?“
- 14 Rozhodnutím predsedu Súdneho dvora zo 4. apríla 2022 boli veci C-156/22 až C-158/22 spojené na účely písomnej časti konania, ústnej časti konania a rozsudku.

## O prejudiciálnej otázke

- 15 Svojou otázkou, ktorá je formulovaná rovnako vo všetkých troch veciach, ktoré mu boli predložené, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že nečakaná neprítomnosť člena posádky nevyhnutnej na uskutočnenie letu, ku ktorému došlo krátko pred plánovaným odletom tohto letu z dôvodu choroby alebo úmrtia, spadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.
- 16 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že podľa článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 cestujúci, ktorých sa týka zrušenie letu, majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7 ods. 1 tohto nariadenia, pokiaľ neboli vopred informovaní o tomto zrušení v lehotách stanovených v článku 5 ods. 1 písm. c) bodoch i) až iii) uvedeného nariadenia.
- 17 Článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodneniami 14 a 15 tohto nariadenia však oslobodzuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu od tejto povinnosti platiť náhradu, ak je schopný preukázať, že zrušenie je spôsobené „mimoriadnymi okolnosťami“, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.
- 18 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora 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 leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole, pričom tieto dve podmienky sú kumulatívne a ich splnenie sa musí posudzovať v každom jednotlivom prípade [rozsudky z 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 23, a zo 7. júla 2022, SATA International – Azores Airlines (Výpadok systému dodávky paliva), C-308/21, EU:C:2022:533, bod 20].
- 19 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 (rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 24 a citovaná judikatúra).
- 20 Treba začať určením, či nečakaná neprítomnosť člena posádky nevyhnutná na uskutočnenie letu z dôvodu choroby alebo úmrtia, ku ktorej došlo krátko pred plánovaným odletom tohto letu, môže svojou povahou alebo svojím pôvodom predstavovať udalosť, ktorá nie je súčasťou bežného výkonu činnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu.
- 21 V tejto súvislosti treba konštatovať, že opatrenia týkajúce sa zamestnancov prevádzkujúceho leteckého dopravcu patria do jeho bežnej činnosti. Tak je to v prípade opatrení týkajúcich sa pracovných podmienok a odmeňovania zamestnancov takéhoto dopravcu (rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 29), medzi ktoré patria opatrenia týkajúce sa plánovania posádky a pracovného času zamestnancov.
- 22 Prevádzkujúci leteckí dopravcovia teda môžu byť pri výkone svojej činnosti bežne konfrontovaní s nečakanou neprítomnosťou jedného alebo viacerých zamestnancov nevyhnutných na zabezpečenie letu, a to aj krátko pred jeho odletom, z dôvodu choroby alebo úmrtia. Riadenie takejto neprítomnosti je preto neoddeliteľne spojené s otázkou plánovania posádky a pracovného času zamestnancov, a tak takáto nečakaná udalosť je súčasťou bežného výkonu činnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

- 23 Treba spresniť, že ak, ako v prejednávanej veci, je neprítomnosť spôsobená nečakaným úmrtím zamestnanca nevyhnutného na zabezpečenie letu, ku ktorému došlo krátko pred odletom tohto letu, takáto situácia, akokoľvek tragická a nezvratná, sa z právneho hľadiska neodlišuje od situácie, keď let nemožno zabezpečiť z dôvodu, že takýto zamestnanec nečakane ochorel krátko pred odletom letu. Práve samotná neprítomnosť jedného alebo viacerých členov posádky, hoci aj nečakaná, z dôvodu choroby alebo úmrtia, a nie presný zdravotný dôvod tejto neprítomnosti, je teda udalosťou súvisiacou s bežným výkonom činnosti tohto dopravcu, a tak tento dopravca musí očakávať, že dôjde k takýmto nepredvídaným okolnostiam v rámci plánovania svojich posádok a pracovného času svojich zamestnancov.
- 24 Okrem toho skutočnosť, že k takejto nečakanej neprítomnosti došlo v čase, keď dotknutý člen posádky bez obmedzení obstál v predpísaných pravidelných lekárskejších vyšetreniach stanovených uplatniteľnou právnou úpravou, nemôže spochybníť záver uvedený v bode 22 tohto rozsudku. Každá osoba vrátane osoby, ktorá úspešne obstojí v pravidelných lekárskejších vyšetreniach, môže byť totiž kedykoľvek obeťou neočakávanej choroby alebo úmrtia.
- 25 Keďže prvá z dvoch kumulatívnych podmienok uvedených v bode 18 tohto rozsudku nie je splnená, nie je potrebné overiť dodržanie druhej z týchto podmienok.
- 26 Vzhľadom na všetky predchádzajúce dôvody treba otázku, ktorá bola vo všetkých troch konaniach vo veci samej rovnaká, odpovedať tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že nečakaná neprítomnosť člena posádky nevyhnutná na uskutočnenie letu, ku ktorej došlo krátko pred plánovaným odletom tohto letu z dôvodu choroby alebo úmrtia, nepatrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.

## O trovách

- 27 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnyim 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,**

**sa má vykladať v tom zmysle, že:**

**nečakaná neprítomnosť člena posádky nevyhnutná na uskutočnenie letu, ku ktorej došlo krátko pred plánovaným odletom tohto letu z dôvodu choroby alebo úmrtia, nepatrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.**

Podpisy