

**Vec C-127/20**

**Návrh na začatie prejudiciálneho konania**

**Deň podania:**

5. marec 2020

**Vnútroštátny súd:**

Sąd Rejonowy w Gliwice

**Dátum rozhodnutia:**

18. február 2020

**Žalobkyňa:**

D. Spółka Akcyjna

**Žalovaná:**

W. Zrt

---

PRACOVNÝ DOKUMENT

[*omissis*]

## U Z N E S E N I E

18. februára 2020

Sąd Rejonowy w Gliwicach - VII Wydział Gospodarczy (Okresný súd Gliwice, Poľsko – VII obchodné oddelenie), [*omissis*]

[*omissis*]

po prejednaní 18. februára 2020 v Gliwiciach

na neverejnom zasadnutí

žaloby, ktorú podala spoločnosť D. Spółka Akcyjna so sídlom vo W.

proti W. Zrt. so sídlom v B. (Maďarsko)

o zaplatenie

r o z h o d o l:

položiť Súdnemu dvoru Európskej únie túto právnu otázku:

Má sa 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 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10), vykladať tak, že letecký dopravca, ktorého lietadlo sa zrazilo s vtákom, je povinný v rámci primeraných opatrení, ktoré musí prijať, zohľadniť pri plánovaní letov v systéme rotácie časovú rezervu, ktorá je dostatočná na vykonanie požadovanej kontroly bezpečnosti?

*a v prípade zápornej odpovede:*

Má sa 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, vykladať tak, že letecký dopravca, ktorého lietadlo sa zrazilo s vtákom, je povinný v rámci primeraných opatrení, ktoré musí prijať, stanoviť plán služby alebo obsadenie posádky lietadla tak, aby členovia tejto posádky boli k dispozícii na vykonávanie letovej služby okamžite po vykonaní požadovanej kontroly bezpečnosti, nezávisle od obmedzení času letu a služieb a od požiadaviek na odpočinok stanovených v prílohe III nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012 ,

ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky (Ú. v. EÚ L 296, 2012, s. 1)?

[omissis]

## ODÔVODNENIE

### PREDMET SPORU, RELEVANTNÉ SKUTKOVÉ OKOLNOSTI

1. Žalobkyňa, D. Spółka Akcyjna, so sídlom vo W (predtým: P. Spółka Akcyjna, so sídlom v W) podala žalobu, ktorou sa domáhala, aby bola žalovaná W. Zrt so sídlom v B. (predtým: Wizz Air Hungary Légitársaság Kft., so sídlom v Budapešti), zaviazaná na zaplatenie sumy 250,00 eura spolu so zákonnými úrokmi z omeškania z titulu nároku na náhrady za meškajúci let, ktorý akciová spoločnosť nadobudla zmluvou o postúpení pohľadávky od cestujúceho letu W6 1752 prevádzkovaného žalovaným leteckým dopravcom.
2. Zo skutočností, ktoré sú nesporné vyplýva, že pôvodný veriteľ B. K. uzavrel so spoločnosťou W. zmluvu o leteckej preprave, na základe ktorej bol 4. októbra 2017 uskutočnený let na trase Turku-Gdańsk (číslo letu: W6 1752, TKU-GDN). Odlet lietadla mal meškание viac ako 10 hodín oproti plánovanému času odletu (STD).
3. Prvotným dôvodom meškania bola kolízia lietadla (evidenčné číslo: HA-LXX) s vtákom. Letecký dopravca využíval toto lietadlo na lety v systéme rotácie. Ku kolízii s vtákom došlo počas letu W6 1751 (GDN-TKU), ktorý bezprostredne predchádzal uvedenému letu W6 1752. Systém rotácie letov zavedený dopravcom predpokladal, že medzi letom W6 1751 a letom W6 1752 bude 35 minútový časový interval medzi plánovaným časom priletom letu W6 1751 (09:30 UTC) a plánovaným časom odletu letu W6 1751 (10:05 UTC) predstavovať dostatočnú dobu na prípravu letového stroja na odlet (TAT – turn-around time).
4. V dôsledku kolízie lietadla s vtákom bolo nevyhnutné uskutočniť kontrolu bezpečnosti (technickú kontrolu) s cieľom odhaliť prípadné škody na lietadle a overiť, či technická situácia lietadla napriek tejto kolízii umožňuje uskutočniť nasledujúci let. Počas meškania spôsobeného kolíziou s vtákom a s tým súvisiacou technickou kontrolou lietadla sa členom posádky lietadla skončila povolená doba výkonu leteckej činnosti. Aby sa obnovila pripravenosť personálu posádky na výkon služby, musela uplynúť 10-hodinová doba odpočinku. Táto doba pripadala na čase, kedy lietadlo bolo po vykonanej kontrole technicky spôsobilé uskutočniť let. K uskutočneniu omeškaného letu došlo až po uplynutí doby odpočinku.
5. Žalovaný dopravca, odmietajúc svoju zodpovednosť, uviedol okrem viacerých ďalších argumentov najmä to, že meškание letu bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, ak by boli prijaté všetky primerané opatrenia. Spór medzi stranami sa koncentruje na posúdenie toho, či primerané opatrenia, ktoré musí letecký dopravca prijať, aby zabránil vzniku

alebo dôsledkom mimoriadnych okolností, môžu zahŕňať predpoklady možných a predvídateľných udalostí a prispôsobenie činnosti bežnej leteckého prevádzkovateľa týmto predpokladom.

## RELEVANTNÉ USTANOVENIA VNÚTROŠTÁTNEHO PRÁVA A PRÁVA ÚNIE

6. Nariadenie 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):

### Článok 5

#### **Zrušenie**

1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim: ...

c) *príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ: ...*

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.*

### Článok 7

#### **Právo na náhradu**

1. *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; ...*

7. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice Európskeho parlamentu a Rady 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 2018, s. 1):

### Článok 32

#### **Delegované právomoci**

1. *Pokiaľ ide o prevádzku lietadiel uvedených v článku 2 ods. 1 písm. b), okrem bezpilotných lietadiel, Komisia je splnomocnená prijímať delegované akty v súlade s článkom 128 s cieľom stanoviť podrobné pravidlá, pokiaľ ide o:*

a) *podmienky, ktoré musia spĺňať prevádzkovatelia uvedení v článku 30 ods. 1 a ich členovia posádky so zreteľom na obmedzenia času letu a času v službe, ako aj požiadavky na odpočinok členov posádky; ...*

8. Nariadenie Komisie (EÚ) č. 965/2012 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):

*ORO.FTL.100*

#### **Rozsah pôsobnosti**

*V tejto podčasti sa stanovujú požiadavky, ktoré musí prevádzkovateľ a členovia jeho posádky splniť, pokiaľ ide o obmedzenia letového času a času v službe a požiadavky na odpočinok členov posádky.*

*ORO.FTL.105*

#### **Vymedzenie pojmu**

*Na účely tejto podčasti sa uplatňujú tieto vymedzenia pojmov: ...*

11. *„Čas v službe“ je časový úsek, ktorý sa začína nástupom do služby alebo začiatkom služby člena posádky na žiadosť prevádzkovateľa a končí sa, keď dotyčná osoba nemá žiadne povinnosti vrátane služby po lete.*

12. *„Čas letovej služby“ je časový úsek, ktorý sa začína, keď člen posádky musí nastúpiť do služby, ktorá zahŕňa sektor alebo sériu sektorov, a končí sa, keď sa lietadlo úplne zastaví a vypne všetky motory na konci posledného sektora, počas ktorého člen posádky vykonával služobné povinnosti. ....*

21. *„Čas odpočinku“ je nepretržitý, neprerušovaný a presne určený časový úsek po službe alebo pred službou, počas ktorého člen posádky nemá žiadne služobné povinnosti a nie je v pohotovostnej ani v rezervnej službe. ...*

25. *„Pohotovostná služba“ je vopred oznámený a presne určený časový úsek, počas ktorého prevádzkovateľ požaduje, aby bol člen posádky k dispozícii na účely pridelenia na let, premiestnenia alebo výkonu iných povinností a ktorý nie je prerušený časom odpočinku. ...*

*ORO.FTL.110*

#### **Zodpovednosť prevádzkovateľa**

*Prevádzkovateľ: ...*

*b) zabezpečí také plánovanie časov letových služieb, ktoré zabráni únave členov posádky tak, aby boli schopní plniť svoje povinnosti na vyhovujúcej bezpečnostnej úrovni za všetkých okolností; ...*

*g) zabezpečí, aby doby odpočinku poskytovali členom posádky dostatočný čas na prekonanie dôsledkov predchádzajúcej služby a umožnenie odpočinku až do začiatku nového obdobia leteckých dopravných služieb;*

*i) naplánuje letové služby tak, aby boli ukončené v prípustnom čase letovej služby, pričom vezme do úvahy čas potrebný na splnenie predletových povinností, čas sektora a čas potrebný na začatie spiatočného letu; ...*

#### PRÁVNE POCHYBNOSTI A ICH RELEVANTNOSŤ PRE ROZHODOVANIE V SPORE

9. V rozsudku z 23. októbra 2012 (spojené veci C-581/10 a C-629/10, ECLI:EU:C:2012:657) Súdny dvor Európskej únie uskutočnil výklad článkov 5, 6 a 7 nariadenia (ES) č. 261/2004, pričom konštatoval, že cestujúci na meškajúcich letoch majú právo na náhradu priznanú v článku 7 tohto nariadenia, ak im vznikne z dôvodu takýchto letov strata času v dĺžke tri hodiny alebo viac, teda ak priletia do konečného cieľového miesta o tri alebo o viac ako tri hodiny neskôr po čase priletu pôvodne stanovenom leteckým dopravcom.
10. Súdny dvor Európskej únie vo svojich následných rozhodnutiach vydaných v rámci prejudiciálneho konania potvrdil, že letecký dopravca sa môže zbaviť zodpovednosti, ak preukáže, že technická porucha lietadla je dôsledkom udalostí, ktoré sa svojou povahou alebo pôvodom netýkajú bežnej aktivity leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole (napríklad: rozsudok Súdneho dvora Európskej únie z 19. novembra 2009, C-402/07 a C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716; rozsudok Súdneho dvora z 22. decembra 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).
11. Už bolo rozhodnuté, že ustanovenia práva Spoločenstva sa majú vykladať v tom zmysle, že pojem „mimoriadne okolnosti“ uvedený v článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 zahŕňa aj udalosti spočívajúce v kolízii lietadlom s vtákom, ktoré si vyžiadali technickú kontrolu lietadla, a to bez ohľadu na to, či skutočne spôsobili poškodenie lietadlu (rozsudok Súdneho dvora Európskej únie zo 4. mája 2017, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342).
12. V tejto poslednej uvedenej veci sa vnútroštátny súd prostredníctvom viacerých prejudiciálnych otázok predložených Súdnemu dvoru snažil najmä získať odpoveď na otázku, ktorá sa často objavuje v súdnej praxi, a to či je letecký dopravca povinný v rámci primeraných opatrení, ktoré musí prijať, počítať pri plánovaní svojich letov v systéme rotácie s dostatočnou časovou rezervou na vykonanie požadovaných bezpečnostných kontrol (bod 55 odôvodnenia

rozsudku). Z dôvodu existujúcich skutkových vzťahov v tamojšej veci (meškanie letu bolo spôsobené inými faktormi ako iba plánovaním letov v rámci systému rotácie), riešenie nastoleného problému nebolo napokon relevantné pre vyriešenie sporu, čo viedlo k odmietnutiu podať odpovede na položenú otázku (body 56 až 57 odôvodnenia rozsudku).

13. Uvedená otázka, ktorej rámec bol vymedzený dostatočne presne Súdny dvorom Európskej únie (bez toho, aby záväzne rozhodol), ako aj neskoršie pochybnosti judikatúry, ktoré s tým súvisia, sa v súdnej praxi vyskytla opätovne, čo odôvodňuje podanie návrhu na začatie prejudiciálneho konania, predmetom ktorého je otázka uvedená v bode 1 uznesenia.
14. Vnútroštátny súd sa pýta na rozsah povinnosti, ktorú normotvorca Únie uložil leteckému dopravcovi, a to prispôbiť mimoriadnym okolnostiam (kolízia lietadla s vtákom) opatrenia, ktoré v čase vzniku tejto udalosti zodpovedajú z technického a hospodárskeho hľadiska podmienkam, ktoré môže letecký dopravca zabezpečiť. V situácii, ktorej sa týka predmetný spor, by išlo o vytvorenie primeranej časovej rezervy v rotačnom systéme plánovania letov, ktorá by umožňovala uskutočniť kontrolu bezpečnosti lietadla po kolízii s vtákom bez toho, aby cestujúcim hrozilo neprimerané meškanie letu.
15. Tým, že sa pokúsil zaoberať sa predmetným problémom v širšom kontexte – čo tiež vyjadruje druhá položená prejudiciálna otázka – teda vnútroštátny súd žiada Súdny dvor Európskej únie, aby vyložil vyššie uvedené ustanovenia práva Únie a aby odpovedal, do akej miery musí letecký dopravca pri plánovaní svojej činnosti zohľadniť sekundárne, ale predvídateľné a potenciálne vypočítateľné, aktivity vo vzťahu k mimoriadnym nepredvídateľným okolnostiam, ktorým sa nedalo zabrániť.
16. Doterajšie závery Súdného dvora, hoci umožňujú rekonštrukciu všeobecných zásad týkajúcich sa posúdenia schopnosti leteckého dopravcu prispôbiť svoje ekonomické a technické opatrenia na zabránenie meškaniu letu (rozsudok Súdného dvora Európskej únie z 12. mája 2011, C-294/10, ECLI:EU:C:2011:303; rozsudok Súdného dvora Európskej únie z 22. decembra 2008, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771), dostatočne nerozptýlili pochybnosti, ktoré v tejto súvislosti pretrvávajú.
17. V prejednávanej veci okrem toho pochybnosti vnútroštátneho súdu vyvoláva konkrétne požiadavka, zdôraznená v judikatúre Spoločenstva (ale bez toho, aby ju podrobnejšie vysvetlil) a uložená leteckému dopravcovi, využívať všetky ľudské zdroje, ktorými disponoval – s výnimkou nemožných obetí vzhľadom na kapacity jeho podniku – aby sa zabránilo tomu, že existujúce mimoriadne okolnosti spôsobia nadmerné meškanie letu. Prijatie reštriktívneho výkladového modelu – ktorý presadzuje v konaní žalobkyňa – by už znamenalo *a limine* vylúčiť možnosť leteckého dopravcu odvolávať sa na čas odpočinku členov posádky lietadla v príčinnej súvislosti s mimoriadnymi okolnosťami, ktorý by mal za následok predĺženie doby meškania letu. Bolo by teda dôvodné domnievať sa, že ak

prípustné obmedzenia dĺžky služby a dĺžky leteckej činnosti sú stanovené ustanoveniami všeobecného záväzného práva a letecký dopravca je povinný ich zohľadniť pri vypracovaní plánu služieb, potom musí tiež stanoviť personálnu rezervu pre prípad možného meškania jedného z uskutočňovaných letov, keďže samotné meškanie letu bez ohľadu na jeho dôvod je predvídateľné pri plánovaní a organizácii leteckej činnosti. Riziko, že táto skutočnosť nebude zohľadnená, je teda na ľarchu dopravcu. Zdá sa však, že z normatívneho hľadiska je rovnako prijateľné prijať iný právny pohľad presadzovaný žalovanou, ktorý oslobodzuje leteckého dopravcu od jeho povinnosti udržiavať v pohotovosti rezervnú posádku lietadla. V opačnom prípade by sa povinnosti uložené dopravcom priblížili tomu, že letecký dopravca by musel udržiavať na každom letisku, na ktorom vykonáva leteckú dopravu, dodatočný palubný personál, schopný prevziať činnosť posádky meškajúceho letu, čo by sa aj tak mohlo ukázať ako nedostatočné, ak by sa v rovnakom čase a na rovnakom mieste malo uskutočniť viac oneskorených letov z dôvodu mimoriadnych okolností.

18. Treba uviesť, že vyššie uvedené pochybnosti týkajúce sa oboch prejudiciálnych otázok nie sú v judikatúre vnútroštátnych súdov riešené jednotným spôsobom. V podobných skutkových situáciách vnútroštátne súdy, a to aj v rámci toho istého súdu, či dokonca v rámci jedného oddelenia, vykonali právne posúdenia, ktoré sa navzájom vylučujú, pričom rozhodovali zo skutkového a právneho hľadiska odlišne (*omissis*) [odkaz na judikatúru poľských súdov].
19. Uvedené pochybnosti a s tým súvisiace rozdiely v judikatúre znamenajú nevyhnutnosť, aby Súdny dvor Európskej únie uskutočnil výklad práva Únie, aby sa tak zaručila právna istota a jednotnosť uplatňovania právnych predpisov vnútroštátnymi súdmi jednotlivých členských štátov Európskej únie.

[*omissis*]