

Vec C-131/22

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

25. február 2022

Vnútroštátny súd:

Amtsgericht Frankfurt am Main

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

2. február 2022

Žalobkyňa:

flightright GmbH

Žalovaná:

Swiss International Air Lines AG

Amtsgericht Frankfurt am Main (Okresný súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko)
Frankfurt nad Mohanom, 2. februára 2022

[omissis]

Uznesenie

vo veci

Flightright GmbH [omissis]

[omissis] Postupim

žalobkyňa

[omissis]

proti

Swiss International Air Lines AG Zweigniederlassung Frankfurt, [omissis]
Frankfurt nad Mohanom

žalovanej

[omissis]

sa r o z h o d l o t a k t o :

I. Konanie sa prerušuje.

II. Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ZFEÚ na výklad článku 5 nariadenia 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 predkladajú nasledujúce otázky:

- 1. Ide o mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia, ak nastanú meteorologické podmienky, ktoré nie sú zlučiteľné s vykonaním letu, bez ohľadu na ich konkrétnu podobu?**
- 2. V prípade, ak je odpoveď na prvú otázku záporná: Je možné určiť mimoriadnosť meteorologických podmienok podľa početnosti ich regionálneho a sezónneho výskytu na mieste a v čase ich vzniku?**

3. **Ide o mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia, ak rozhodnutie riadenia letovej prevádzky v konkrétny deň a vo vzťahu ku konkrétnemu lietadlu má za následok veľké meškanie, meškanie do nasledujúceho dňa alebo zrušenie, bez ohľadu na to, čo bolo dôvodom pre toto rozhodnutie?**
4. **V prípade, ak je odpoveď na tretiu otázku záporná: Musí byť dôvod pre rozhodnutie sám osebe mimoriadny, takže s jeho vznikom sa nemusí počítat'?**

Odôvodnenie

I.

Žalobkyňa požaduje z postúpeného práva cestujúceho od žalovanej náhradu podľa nariadenia.

Cestujúci mal potvrdenú rezerváciu na let u žalovanej. Let LX1077 z Frankfurtu nad Mohanom do Zürichu mal odletieť 6. júla 2017 o 20:50 a priletieť o 21:45. V skutočnosti bol let zrušený, keďže predchádzajúci let LX1076 z Zürichu sa vrátil späť bez toho, aby pristál (s meškaním) o 21:10 vo Frankfurte ako bolo plánované. Náhradný let pred začiatkom zákazu nočného lietania vo Frankfurte nad Mohanom už viac nebol možný. Vo Frankfurte žalovaná nemá ani základňu, ani tam nemohla dopraviť náhradné lietadlo. Cestujúci bol prepravený 7. júla 2017 o 6:52 iným letom.

Žalovaná tvrdí, že letu LX1076 bol pridelený neskorší slot, čo vychádzalo z meteorologických obmedzení pri prevádzke letiska z dôvodu silnej búrky nad letiskom Frankfurt nad Mohanom. Pri priblížení sa k Frankfurtu nebolo udelené povolenie na pristátie, keďže letová prevádzka vo Frankfurte nad Mohanom bola z dôvodu zasiahnutia bleskom zastavená.

II.

Rozhodnutie závisí od toho, či podľa tvrdenia žalovanej sa má vychádzať z mimoriadnej okolnosti v zmysle článku 5 nariadenia.

Žaloba nie je dôvodná, ak sa žalovaná kvôli takejto mimoriadnej okolnosti môže zbaviť zodpovednosti.

1. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je podľa článku 5 nariadenia povinný platiť náhradu, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

a) Mimoriadne okolnosti sú také, ktoré sa netýkajú bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a nepatria do jeho účinnej kontroly z dôvodu ich povahy alebo

ich pôvodu (Súdny dvor Európskej únie, rozsudok z 22. decembra 2008 – C-549/07 [omissis] bod 23); ktoré teda nezodpovedajú bežnému priebehu veci, ale sa nachádzajú mimo toho, čo zvyčajne je alebo môže byť spojené s priebehom osobnej prepravy v leteckej prevádzke [Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor), rozsudok z 21. augusta 2012 – X ZR 138/11 [omissis] body 10 a 14]. V praxi tu leteckí dopravcovia uvádzajú, ako aj v tomto prípade, zvyčajne meteorologické podmienky a/alebo rozhodnutia riadenia leteckej prevádzky.

b) Meteorologické podmienky, ktoré nie sú zlučiteľné s vykonaním letu, môžu podľa predstavy normotvorcu Únie predstavovať mimoriadnu okolnosť (odôvodnenie 14 nariadenia č. 261/2004). Na začiatok teda postačuje, aby meteorologické podmienky bránili vykonaniu letu. To sa v zásade zdá primerané, keďže počasie sa nachádza mimo oblasti vplyvu leteckého dopravcu. Nie je zrejmé, prečo by letecký dopravca nezávisle od zavinenia mal zodpovedať za okolnosti, ktoré nemôže ovplyvniť žiadnym spôsobom. Nedbanlivosť v súvislosti s vykonaním letu potom nie je daná. Navyše samotná existencia mimoriadnej okolnosti ešte neoslobodzuje od zodpovednosti za náhradu, keďže letecký dopravca je povinný následkom mimoriadnej okolnosti zabrániť primeranými opatreniami (pozri článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004).

Primerané platí pre rozhodnutia riadenia letovej prevádzky, ktoré je uvedené v odôvodnení 15. Letecký dopravca sa riadi príkazmi riadenia letovej prevádzky.

c) Na druhej strane netreba podceňovať, že letecká doprava nevyhnutne podlieha meteorologickým javom a vplyvu riadenia leteckej prevádzky.

Prvá uvedená skutočnosť vyplýva z povahy veci. Druhá uvedená skutočnosť vyplýva z pravidiel leteckej dopravy. Lety sú stále regulované; uskutočnia sa až v okamihu, keď sa rozhodne v ich prospech. Obmedzovanie plánovaného vykonávania letov vplyvom riadenia leteckej prevádzky je všadeprítomné, či už v dôsledku počasia, prevádzkových porúch alebo inak.

K týmto okolnostiam dochádza pravidelne; v zásade je potrebné s nimi vždy počítať. Preto existujú pochybnosti, či vo všeobecnosti postačuje, aby meteorologické podmienky narušili plánované vykonanie letu alebo k letu bolo vydané rozhodnutie riadenia letovej prevádzky. S meteorologickými podmienkami a rozhodnutím v súlade so znením článku 5 ods. 3 nariadenia by skôr musel byť spojený mimoriadny charakter.

Nie je napríklad jasné, prečo by letecký dopravca mal byť oslobodený [od zodpovednosti], ak plánuje let do Funchalu na Madeire; na letisko, na ktorom, ako je známe, často dochádza k silnému vetru. Vedome vykoná let, v prípade ktorého hrozí zvýšené riziko [výskytu] meteorologických podmienok, ktoré nie sú zlučiteľné s vykonaním letu, a z dôvodu takéhoto silného vetra skutočne nastane problém pri vykonaní letu.

Rovnako sa zdá byť sporné hovoriť o mimoriadnej okolnosti v súvislosti s rozhodnutiami riadenia letovej prevádzky, ak napríklad dôjde k priradeniu slotu,

ktoré vychádza zo všeobecnej nedostatočnej kapacity. Nedostatočná kapacita na letovej dráhe sa môže chápať ako „bežná“ porucha, s ktorou sa musí vo všeobecnosti rátať, podobne ako so zápchou na diaľnici. To by určite mohlo platiť pre husto frekventované vzdušné priestory, ako je ten nad Európou, v období, ktorého sa spor týka. Rovnako tak by ani opatrenia letovej prevádzky vychádzajúce z bežných meteorologických javov nepredstavovali mimoriadnu okolnosť.

V súvislosti s opatreniami letovej prevádzky si dokonca možno predstaviť prípady, v ktorých by dotknutý letecký dopravca sám bol ich príčinou. Napríklad ak sa lietadlo leteckého dopravcu z dôvodu technickej poruchy musí vrátiť na jeho odletové letisko, a z dôvodu jeho núdzového pristátia by bola prevádzka letiska pre iné lety a aj iný omeškaný let toho istého leteckého dopravcu dočasne uzavretá. Napriek externému príkazu riadenia leteckej prevádzky k meškajúcemu letu potom kauzálna dochádza k okolnosti, za ktorú je podľa judikatúry Súdneho dvora (pozri rozsudok z 22. decembra 2008 – C-549/07 [omissis]) zodpovedný prevádzkujúci letecký dopravca.

Podobne je to v prejednávanej veci. V lete sú vo Frankfurte nad Mohanom často búrky a z toho vyplývajúce prerušenie prevádzky, takže sa zdá byť sporné, či z toho vyplývajúce rozhodnutia riadenia letovej prevádzky majú mimoriadny charakter a či nie je pravdepodobnejšie, že letecký dopravca sa na takúto udalosť musí pripraviť.

d) Súd považuje za nevyhnutný reštriktívny výklad.

aa) Nemalo by to byť tak, že normotvorca v odôvodnení 14 vo všeobecnosti klasifikuje meteorologické podmienky, ktoré nie sú zlučiteľné s letovou prevádzkou, ako mimoriadnu okolnosť. Skôr sa tam uvádza, že takéto okolnosti *môžu* nastať pri takýchto meteorologických podmienkach. Rovnako sa v odôvodnení 15 uvádza, že za mimoriadne okolnosti sa *dá* považovať rozhodnutie riadenia letovej prevádzky. Nemusí sa ale nevyhnutne za také považovať. To hovorí v prospech predpokladu reštriktívneho výkladu, ktorý spĺňa aj cieľ normotvorcu, a síce zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich (odôvodnenie 1), každopádne však nie proti nemu.

Podľa definície mimoriadnej okolnosti nesmú byť splnené dve vyššie uvedené kritériá ovládateľnosti a bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu. Prvé kritérium nie je splnené, druhé však áno, ak vezmeme do úvahy, že byť vystavený meteorologickým vplyvom predstavuje súčasť riadneho výkonu činnosti leteckého dopravcu. Aj skutočnosť, že letecká prevádzka leteckých dopravcov povinne a neustále podlieha regulačným právomociam úradov, by sa mohlo kvalifikovať ako súčasť riadneho výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu.

V tejto súvislosti článok 5 ods. 3 nariadenia ponúka reštriktívne chápanie. „Mimoriadne“ už podľa znenia indikuje zriedkavejšiu udalosť. To, k čomu dochádza pravidelne, nemôže byť mimoriadne. V záujme vysokej úrovne ochrany

cestujúcich sa zdá byť vhodné, aby sa bežná aktivita dotknutého leteckého dopravcu preskúmala na základe konkrétnej podoby okolností v jednotlivom prípade.

Právne posúdenie by bolo podobné skupine prípadov s technickou poruchou. Vo svojom rozsudku z 22. decembra 2008 – C-549/07 [omissis] Súdny dvor uviedol, že úlohou súdov je preskúmať, či technické poruchy, ktoré zdôrazňuje letecký dopravca dotknutý vo veci samej, vyplývali z udalostí, ktoré sa netýkajú bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a ktoré sa vymykajú z jeho účinnej kontroly (pozri bod 26 a nasl.). Vyriešenie technickej poruchy vyplývajúcej z nedostatku údržby prístroja treba preto považovať za patriace do bežnej aktivity leteckého dopravcu (bod 24). Iné platí napríklad v situácii, v ktorej by konštruktér prístrojov tvoriacich flotilu dotknutého leteckého dopravcu alebo príslušný orgán zistili, že tieto prístroje, hoci už sú v prevádzke, trpia skrytou výrobnou chybou zasahujúcou bezpečnosť letov. Rovnako by to bolo pri existencii škôd spôsobených na lietadlách sabotážou alebo teroristickými činmi (bod 26). Súdny dvor ďalej v uvedenom rozsudku uviedol, že frekvencia technických porúch vzniknutá u leteckého dopravcu nie je sama osebe okolnosťou spôsobilou odôvodniť záver o existencii alebo neexistencii „mimoriadnych okolností“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (bod 36).

Tomu zodpovedajúco by sa tu malo preskúmať, či meteorologické podmienky alebo rozhodnutia riadenia leteckej prevádzky, na ktoré sa letecký dopravca odvoláva, vychádzajú z udalostí, ktoré sa netýkajú bežnej aktivity a skutočne ich nevie ovládať.

bb) Existujú pritom aj kritéria, ktoré v rámci týchto kategórií umožňujú odlišiť mimoriadne a bežné okolnosti.

Mimoriadnosť meteorologických javov by sa mohla posúdiť na základe rôzneho prejavu klimatických vzťahov na celom svete z hľadiska regiónu a sezóny. Tam, kde k určitým meteorologickým javom v určitých obdobiach dochádza častejšie ako na iných miestach, viac nie sú mimoriadne. Letecký dopravca, ktorý v regiónoch alebo v obdobiach s osobitnými meteorologickými javmi prevádzkuje leteckú dopravu, podstupuje riziko, že ho potom zasiahne už len bežná okolnosť ([omissis] [odkaz na vnútroštátnu literatúru]).

V prípade rozhodnutí riadenia leteckej prevádzky by mohlo záležať na inom dôvode, teda či dôvod pre riadiace opatrenie bol mimoriadnej povahy [pozri podobne [omissis] [odkaz na vnútroštátnu literatúru] a Handelsgericht Wien (Obchodný súd Viedeň, Rakúsko), rozsudok zo 6. januára 2017 – 60 R 62/17y [omissis]]. Mohlo by to tak byť napríklad v prípadoch, ktoré sa nachádzajú mimo prevádzkovej praxe a s ktorými sa nemusí počítať, ako napríklad presmerovania ovplyvnené nehodami, teroristickými útokmi, politickými udalosťami alebo nezvyčajne extrémnym počasím, kým všeobecné nedostatky v kapacite, bližšie nešpecifikované meteorologické podmienky a podobné by mohli byť vylúčené.

cc) Leteckí dopravcovia by takýmto výkladom neboli neprimerane zaťažení.

Podobné úvahy uviedol generálny advokát vo svojich návrhoch zo 14. marca 2013 vo veci C-509/11 k článku 17 nariadenia č. 1371/2007, bode 40 [omissis]: „V kontexte zmlúv o preprave cestujúcich v železničnej doprave však najčastejšie príčiny vyššej moci, konkrétne nepriaznivé poveternostné podmienky, poškodenie železničnej infraštruktúry a štrajky na trhu práce, v skutočnosti majú predvídateľnú štatistickú frekvenciu, hoci ich individuálny výskyt nemožno s istotou predvídať. Znamená to, že vyhliadky na ich výskyt sú železničným podnikom vopred známe. To tiež znamená, že ich možno zohľadniť pri výpočte ceny prepravného dokladu.“

Tomu zodpovedajúco môžu aj leteckí dopravcovia udalosti týkajúce sa počasia a riadenia, ktoré v podstate nastávajú s predvídateľnou štatistickou pravidelnosťou a ktoré môžu viesť k nezrovnalostiam letu vedúcim k povinnosti plniť náhradu, započítať do svojich cien za letenky, pokiaľ ide o to, že ekonomické zaťaženie náhradami by z dôvodu okolností týkajúcich sa počasia alebo riadenia mohlo prekročiť prijateľnú hranicu.

2. V prejednáwanej veci nebolo doložené ani zrejmé, že by búrka vo Frankfurte nad Mohanom v júli a v súvislosti s tým vydané rozhodnutia riadenia letovej prevádzky mali mimoriadnu povahu. Z toho vyplýva, že tvrdenie žalovanej o mimoriadnej okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia môže mať zmysel len vtedy, ak tieto okolnosti nie sú relevantné.

[omissis]