

Anonymizované znenie

Preklad

C-308/21 – 1

Vec C-308/21

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

14. máj 2021

Vnútroštátny súd:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4)

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

25. január 2021

Žalobcovia:

KU

OP

GC

Žalovaná:

SATA International – Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores

Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4

(Súd prvého stupňa Azory, Portugalsko – Občianskoprávna komora Ponta Delgada – súd č. 4)

[omissis]

Žaloba v riadnom konaní

[omissis]

O návrhu na začatie prejudiciálneho konania na Súdnom dvore EÚ – Článok 94 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora EÚ

*

1) Stručné zhrnutie predmetu sporu a relevantných skutočností

V prejednávanej veci, v ktorej sa spojili tri rôzne súdne spory, si traja žalobcovia kúpili letenky na dva lety medzi letiskom v Lisabone a autonómnym regiónom Azory (ostrovy São Miguel a Pico), ktoré sa mali uskutočniť 10. mája 2017. Jeden z letov bol zrušený a žalobcovi bol ponúknutý náhradný let; druhý let odletel s meškáním. Vo všetkých prípadoch žalobcovia pricestovali do cieľového miesta s meškáním viac ako tri hodiny oproti plánovanému času priletu.

Dôvodom meškania bola nepredvídateľná a neočakávaná porucha v systéme dodávok paliva, ku ktorej došlo v ten deň na letisku v Lisabone v čase od 13:19 hod. Táto okolnosť si vynútila reorganizáciu všetkých leteckých prevádzok v Lisabone, nielen prevádzky leteckej spoločnosti, a na nápravu tejto poruchy boli potrebné presuny do palivových stredísk neďalekých letísk. Treba tiež poznamenať, že z preukázaných skutočností vyplýva, že letisko v Lisabone nie je zodpovedné za systém dodávok paliva na vlastnom letisku, ktorý zabezpečuje tretí subjekt.

Vzniká otázka, či meškание viac ako tri hodiny alebo zrušenie letov z dôvodu poruchy v dodávke paliva na letisku odletu v prípade, ak je toto letisko zodpovedné za správu palivového systému, predstavuje „**mimoriadnu okolnosť**“ v zmysle a na účely **článku 5 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004**.

*

Relevantné skutočnosti v prejednávanej veci sú tieto:

a.1) O konaní č. 957/20.5T8PDL

1. Žalobca KU si kúpil prostredníctvom rezervácie NM8E8P letenku na lety S4321 a SP107, prevádzkované žalovanou a naplánované na 10. mája 2017, s odletom z letiska v Lisabone (LIS) o 12:50 hod. a s plánovaným priletom na letisko Santa María (Azory) (SMA) 10. mája 2017 o 19:15 hod. (miestneho času) a s prestupom na letisku Ponta Delgada (Azory) (PDL), kde mal pristáť o 14:15 hod. a odletieť o 18:45 hod. (miestneho času).
2. Žalobca sa zaregistroval na uvedený let a nastúpil na palubu lietadla tohto letu.
3. Let S4321 dorazil do cieľového miesta na letisko Ponta Delgada (Azory) (PDL) o 19:30 hod., čo žalobcovi zabránilo nastúpiť na palubu lietadla letu SP107.
4. Vzdialenosť medzi Lisabonom a Santa María je 1 407,62 km.

a.2) O konaní č. 963/20.0T8PDL

5. Žalobca GC si kúpil prostredníctvom rezervácie NW53AK letenku na let S4321, prevádzkovaný žalovanou a naplánovaný na 10. mája 2017, s odletom z letiska v Lisabone (LIS) o 12:50 hod. a s plánovaným priletom na letisko Ponta Delgada (Azory) (PDL) o 14:15 hod. (miestneho času).
6. Žalobca sa zaregistroval na uvedený let a nastúpil na palubu lietadla tohto letu.
7. Tento let mal meškanie a na letisko Ponta Delgada (Azory) (PDL) dorazil o 19:30 hod., teda s meškaním 5 hodín a 15 minút oproti pôvodne plánovanému času priletu.
8. Vzdialenosť medzi Lisabonom a Ponta Delgada je 1 422,09 km.

a.3) O konaní č. 961/20.3T8PDL

9. Žalobca OP si kúpil prostredníctvom rezervácie 6I9R8M letenku na let S4142, prevádzkovaný žalovanou a naplánovaný na 10. mája 2017, s odletom z letiska na ostrove Pico (Azory) (PIX) o 17:35 hod. a s plánovaným priletom na letisko v Lisabone (LIS) o 21:05 hod. (miestneho času).
10. Let S4142 bol žalovanou zrušený.
11. V dôsledku tohto zrušenia bol žalobcovi ponúknutý let S4136 ako náhradný let s odletom o 21:25 hod. z letiska Terceira (TER) a s priletom na letisko v Lisabone (LIS) 10. mája 2017.
12. Vzdialenosť medzi ostrovom Pico a Lisabonom je 1 662,34 km.

a.4) O obrane žalovanej

13. Dňa 10. mája 2017 v čase od 13:19 hod. došlo k poruche v systéme dodávok paliva na letisku v Lisabone.
14. Táto udalosť bola nepredvídateľná a neočakávaná.
15. Táto udalosť si vynútila reorganizáciu všetkých leteckých prevádzok v Lisabone, nielen prevádzky žalovanej, a na nápravu poruchy boli potrebné presuny do palivových stredísk neďalekých letísk.
16. Letisko v Lisabone nie je zodpovedné za systém dodávok paliva na vlastnom letisku, ktorý zabezpečuje tretí subjekt.
17. Let S4321 sa mal uskutočniť na trase Lisabon – Porto – Ponta Delgada.
18. Vzhľadom na nemožnosť vykonať let S4143, ktorý sa mal uskutočniť na trase Lisabon – ostrov Pico, v čase plánovanom na let S4142 sa lietadlo nenachádzalo na ostrove Pico, aby sa vrátilo (Pico – Lisabon).

2) Znenie vnútroštátnych ustanovení uplatniteľných na tento spor a prípadne príslušná vnútroštátna judikatúra

V prejednávanej veci, keďže ide o uplatnenie **európskeho nariadenia [nariadenie (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004]**, neexistujú príslušné vnútroštátne ustanovenia.

Na vnútroštátnej úrovni však existuje určitá jednomyselnosť judikatúry, pokiaľ ide o kvalifikáciu vyššie uvedených okolností ako „**mimoriadnych okolností**“ v zmysle a na účely **článku 5 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004**, ktorá vyvoláva pochybnosti tohto súdu z dôvodov uvedených nižšie.

V konaniach **č. 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL a 955/20.9T8PDL**, ktorých predmetom boli rovnaké lety, a o ktorých rozhodovali dva rôzne sudy, sa totiž rozhodlo, že letecká spoločnosť nebola povinná platiť náhradu podľa **článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004**.

*

3) *Uvedenie dôvodov, na základe ktorých má vnútroštátny súd pochybnosti o výklade alebo platnosti určitých ustanovení práva Únie*

V prejednávanej veci má tento súd vážne pochybnosti o výklade pojmu „mimoriadne okolnosti“ uvedeného v článku 5 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004 vo vzťahu k vyššie uvedeným skutočnostiam, a to vzhľadom na judikatúru Súdneho dvora týkajúcu sa tohto ustanovenia.

V rozsudku **Wallentin-Hermann (C-549/07)**¹ sa totiž Súdny dvor najprv odvolal na **odôvodnenie 14** nariadenia, podľa ktorého sa ako výkladové pravidlo stanovilo, že 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, pričom ide o okolnosti, medzi ktoré patria najmä **meteorologické podmienky nezlučiteľné s vykonaním letu**. Súdny dvor však vyložil pravidlo reštriktívne v tom zmysle, že okolnosti uvedené ako príklady v odôvodnení 14 možno považovať za mimoriadne iba vtedy, ak sa vzťahujú na udalosť, ktorá sa **netýka bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a nepatrí do jeho účinnej kontroly z dôvodu jej povahy alebo jej pôvodu** (body 15 až 34, najmä body 22 a 23). Treba si prečítať veľmi jasné odôvodnenie predmetného rozsudku:

19. *Ako vyplýva z odôvodnenia 12 a článku 5 nariadenia č. 261/2004, normotvorca Spoločenstva zamýšľal zmenšiť ťažkosti a nepohodlie cestujúcich spôsobené zrušením letov tým, že dopravcovia budú nútení informovať cestujúcich o zrušení vopred a za určitých okolností im ponúknuť primerané presmerovanie zodpovedajúce určitým kritériám. Za predpokladu, že tieto opatrenia nemôžu byť prijaté leteckými dopravcami, normotvorca Spoločenstva si želal, aby cestujúcim poskytli náhradu okrem prípadov, keď zrušenie letu nastane za mimoriadnych okolností, ktorým by sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď by boli prijaté všetky primerané opatrenia.*

20. *V tomto kontexte sa jasne zdá, že ak článok 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 stanovuje zásadu práva cestujúcich na náhradu v prípade zrušenia letu, odsek 3 toho istého článku, ktorý upravuje podmienky, za ktorých prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť túto náhradu, sa musí považovať za odchýlku od tejto zásady. Toto posledné uvedené ustanovenie preto musí byť vykladané striktne.*

21 *V tejto súvislosti normotvorca Spoločenstva uviedol, ako vyplýva z odôvodnenia 14 nariadenia č. 261/2004, že takéto okolnosti môžu nastať najmä v prípadoch politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany,*

¹ Rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:2008:71).

neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu.

22 Z tohto tvrdenia uvedeného v odôvodnení nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že *normotvorca Spoločenstva nemal v úmysle stanoviť, že tieto udalosti – ktorých zoznam je iba indikatívny – predstavujú samy osebe mimoriadne okolnosti, ale iba to, že sú spôsobilé vytvoriť takéto okolnosti. Z toho vyplýva, že všetky okolnosti zahrňajúce takéto udalosti nie sú nevyhnutne okolnosťami vylučujúcimi povinnosť zaplatiť náhradu upravenú v článku 5 ods. 1 písm. c) tohto nariadenia.*

23 Hoci normotvorca Spoločenstva zahrnul do tohto zoznamu „neočakávané nedostatky, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu“ a technická porucha lietadla môže byť zahrnutá medzi takéto nedostatky, **nič to nemení na skutočnosti, že okolnosti zahrňajúce takúto udalosť môžu byť posúdené 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 č. 14 tohto nariadenia, netýka bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a nepatrí do jeho účinnej kontroly z dôvodu jej povahy alebo jej pôvodu.**

Ako možno vyvodit' z týchto odsekov, Súdny dvor uvádza, že **článok 5 ods. 3 nariadenia sa musí vykladať reštriktívne**, aby sa zvýšila úroveň ochrany cestujúcich. Okolnosti uvedené v odôvodnení 14 by sa samy osebe nemali považovať za „mimoriadne okolnosti“, ale ako okolnosti, ktoré možno označiť za mimoriadne, ak sa netýkajú bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a nepatria do jeho účinnej kontroly z dôvodu ich povahy alebo ich pôvodu. V tomto prípade sa domnieval, že 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 (bod 25).

V rozsudku **McDonagh (C-12/11)**² Súdny dvor rozvinul judikatúru uvedenú v predchádzajúcom odseku a rozhodol, že podľa bežného jazyka pojem „mimoriadne okolnosti“ znamená doslovne okolnosti „vymykajúce sa riadnej situácii“. V súvislosti s leteckou dopravou znamenajú **udalosť, ktorá nepatrí do obvyklého výkonu činnosti dotknutého dopravcu a vymyká sa jeho účinnej kontrole z dôvodu povahy alebo pôvodu takejto udalosti**. Dodáva, že ide o všetky okolnosti, ktoré sa vymykajú kontrole leteckého dopravcu, a to bez ohľadu na povahu týchto okolností a ich závažnosť. V tomto prípade sa domnieval, že erupcia sopky Eyjafjallajökull a následné uzatvorenie vzdušného priestoru zodpovedali pojmu „mimoriadne okolnosti“ (**body 26 až 34**).

² Rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

V rozsudku **van der Lans (C-257/14)**³ rozhodol, že **výnimka uvedená v článku 5 ods. 3 nariadenia sa musí vykladať reštriktívne**, a že v prípade technických porúch lietadiel možno tieto okolnosti považovať za „mimoriadne“ len za veľmi prísnych podmienok uvedených v predchádzajúcom odseku. Ako príklad uviedol situáciu, v ktorej by konštruktér lietadiel tvoriacich flotilu dotknutého leteckého dopravcu alebo príslušný orgán zistili, že tieto lietadlá, hoci už sú v prevádzke, trpia skrytou výrobnou vadou ovplyvňujúcou bezpečnosť letov. Rovnako je to aj pri existencii škôd spôsobených na lietadlách sabotážou alebo teroristickými činmi. **V tejto veci Súdny dvor rozhodol, že porucha spôsobená predčasným zlyhaním určitých súčiastok lietadla nepredstavuje nečakanú udalosť, ktorá je mimo skutočnej kontroly dotknutého leteckého dopravcu, ale patrí do bežnej aktivity dopravcu (body 32 až 49).**

V uznesení **Siewert (C-394/14)**⁴ Súdny dvor rozhodol, že náraz letiskových mobilných schodíkov na nastupovanie do lietadla, nemožno považovať za „mimoriadnu okolnosť“, ktorá by mohla oslobodiť leteckého dopravcu od jeho povinnosti poskytnúť cestujúcim náhradu v prípade veľkého meškania letu prevádzkovaného týmto lietadlom (body 12 až 23).

V rozsudku **[Pešková a Peška] (C-315/15)**⁵ Súdny dvor konštatoval, že aj keď kolíziu medzi lietadlom a vtákom možno považovať za „mimoriadnu okolnosť“, skutočnosť, že zrušenie letu bolo spôsobené tým, že letecká spoločnosť nemala dôveru v riadne kvalifikovaného odborníka na vykonanie bezpečnostnej kontroly lietadla a požiadala o druhú kontrolu od odborníka, ktorému dôveruje, vylučuje existenciu „mimoriadnej okolnosti“ v zmysle a na účely článku 5 ods. 3 nariadenia (body 18 až 26).

Nedávno v rozsudku **Krüsemann a i. (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)**⁶ Súdny dvor konštatoval, že „**divý štrajk palubného personálu**“ nepredstavuje „mimoriadnu okolnosť“, ktorá umožňuje leteckej spoločnosti vyhnúť sa svojej povinnosti zaplatiť náhradu v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letu. Súdny dvor totiž rozhodol, že spontánna neprítomnosť značnej časti palubného personálu v práci („divý štrajk“, o akú ide v prejednávanej veci), nespadá pod pojem „mimoriadne okolnosti“, pretože leteckí dopravcovia môžu v rámci výkonu svojej činnosti bežne čeliť nezhodám, ba dokonca konfliktom so svojimi zamestnancami alebo s časťou týchto zamestnancov. V dôsledku toho riziká vyplývajúce zo sociálnych dôsledkov, ktoré

³ Rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

⁴ Uznesenie zo 14. novembra 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

⁵ Rozsudok zo 4. mája 2017, [Pešková a Peška] (C-315/15, EU:C:2017:342).

⁶ Rozsudok [zo 17. apríla 2018,] Krüsemann a i. (spojené veci 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:2018:258).

sprevádzajú [reštrukturalizačné] opatrenia, treba považovať za súčasť bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu (**body 29 až 49**).

Ako možno ľahko vyvodiť z tohto malého výberu judikatúry, Súdny dvor už rozhodol, že také situácie, akými sú **a)** technické poruchy zistené počas údržby lietadiel alebo z dôvodu nedostatku takejto údržby, **b)** porucha spôsobená predčasným zlyhaním určitých súčiastok lietadla, **c)** náraz letiskových mobilných schodíkov na nastupovanie do lietadla, **d)** nedostatok dôvery v riadne kvalifikovaného odborníka na vykonanie bezpečnostnej kontroly lietadla a „divý štrajk“ palubného personálu, nepredstavujú „**mimoriadne okolnosti**“ v zmysle a na účely **článku 5 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004**, vzhľadom na reštriktívny výklad ustanovenia a cieľ zvýšiť úroveň ochrany spotrebiteľov.

Konkrétnejšie, tento súd má mnoho pochybností o tom, či situácia, aká je opísaná vyššie, **sa netýka bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu** vzhľadom na výklad uvedený v judikatúre Súdneho dvora.

S ohľadom na okolnosti prejednávanej veci má tento súd preto pochybnosti, či situácia, o akú ide vo veci samej, spadá pod pojem „**mimoriadne okolnosti**“ v zmysle a na účely **odôvodnenia 14 a článku 5 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004**.

Keďže podľa vnútroštátnych právnych predpisov ide o rozhodnutie, proti ktorému nie je prípustný opravný prostriedok z dôvodu výšky náhrady, tento súd je povinný podať návrh na začatie prejudiciálneho konania.

Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy je potrebné položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

*

„Predstavuje meškanie viac ako tri hodiny alebo zrušenie letov z dôvodu poruchy v dodávke paliva na letisku odletu v prípade, ak je toto letisko zodpovedné za správu palivového systému, „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle a na účely článku 5 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004?“

*

[omissis]

[ďalší priebeh konania]