

Anonymizované znenie

Preklad

C-545/22 – 1

Vec C-545/22

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

15. august 2022

Vnútroštátny súd:

Landgericht Düsseldorf

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

9. august 2022

Žalovaná a odvolateľka:

Air Europa Lineas Aereas

Žalobcovia a odporcovia v odvolacom konaní:

VO

GR

[omissis]

[omissis]

Landgericht Düsseldorf (Krajinský súd Düsseldorf, Nemecko)

Uznesenie

[z 9. augusta 2022]

vo veci

Air Europa Lineas Aereas, [omissis] Frankfurt,

žalovanej a odvolateľky,

[omissis]

proti

1. VO, [omissis] Bremen,

2. GR, [omissis] Bremen,

žalobcom a odporcom v odvolacom konaní,

[omissis]

22. občianskoprávny senát Landgericht Düsseldorf (Krajinský súd Düsseldorf)

[omissis]

rozhodol takto:

Konanie sa prerušuje.

Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ods. 1 písm. b) a článku 267 ods. 3 ZFEÚ predkladá návrh na začatie prejudiciálneho konania o týchto otázkach:

Má sa článok 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že zrušenie letu spočíva v mimoriadnych okolnostiach, ak letecká spoločnosť po vypuknutí celosvetovej pandémie Covid-19 z dôvodu kolapsu celosvetovej leteckej dopravy od marca 2020 svoj letový plán z dôvodu nedostatku ekonomického vyťaženia letov a na účely ochrany zdravia posádky a pilotov značne znížila a mnohé lety zrušila bez toho, aby bola k zrušeniu nútená úradnými opatreniami ako zatvorenie letísk, zákaz letov alebo zákaz vstupu do krajiny?

O d ô v o d n e n i e:

I.

Žalobcovia, manželia VO a GR, si u žalovanej rezervovali let z Düsseldorfu cez Madrid do Miami na 7. marca 2020 (číslo letov: UX 1446 + UX 97) a späť let z Miami cez Madrid do Düsseldorfu na 16./17. marca 2020 (číslo letov: UX 98 a UX 1447).

Žalovaná zrušila späť let zo 16./17. marca 2020 (číslo letov UX 98 a UX 1447). Žalobcovia boli o zrušení informovaní až na letisku v Miami 16. marca 2020. Žalobcom nebola ponúknutá náhradná preprava.

Žalobcovia na Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf, Nemecko) podali žalobu na zaplatenie náhrady podľa článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia o právach cestujúcich vo výške 600,00 eura pre každého.

Žalovaná sa odvoláva na to, že zrušenie bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich a nedalo sa mu zabrániť primeranými opatreniami. Žalovaná sa v tejto súvislosti odvoláva na obmedzenia cestovného ruchu v dôsledku pandémie Covid-19. Pandémiou Covid-19 bola letecká prevádzka na celom svete zastavená. Letecké spoločnosti preto preorganizovali svoje letové plány a značne znížili počet letov a mnoho letov zrušili. To platí aj pre lety UX 98 a UX 1447 zo 16./17. marca 2020. K zrušeniu došlo aj z dôvodov ochrany zdravia posádky. Nový koronavírus a jeho nebezpečnosť, ako aj spôsob šírenia boli úplne neznáme. Svoju posádku nechcela vystaviť takémuto riziku.

Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf) žalobe vyhovel rozsudkom [omissis], ktorý vyhlásil 1. decembra 2021, a žalovanú okrem iného zaviazal, aby žalobcom zaplatila náhradu vo výške 600,00 eura pre každého žalobcu.

Proti tomuto rozsudku žalovaná podala odvolanie v predpísanej forme a riadnej lehote. Žalobcovia obhajujú rozsudok súdu prvého stupňa.

II.

Úspech odvolania žalovanej závisí [omissis] od vyššie uvedenej otázky.

Podrobne:

Odvolanie by bolo nedôvodné, ak by dôvody pre zrušenie sporných letov zo 16./17. marca 2020 z Miami cez Madrid do Düsseldorfu (číslo letov: UX a UX 1447), ktoré uviedla žalovaná, a síce dobrovoľné zníženie letových plánov z ekonomických dôvodov kvôli kolapsu medzinárodnej leteckej prevádzky a kvôli ochrane zdravia posádky na základe celosvetovej pandémie Covid-19, nepredstavovali mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich.

Podľa článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich je letecký dopravca od svojej povinnosti zaplatiť náhradu cestujúcim podľa článku 7 nariadenia o právach cestujúcich oslobodený, ak môže preukázať, že zrušenie letu, respektíve jeho prilet, ktorý mešká tri a viac hodín, je spôsobený „mimoriadnymi okolnosťami“, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia, a v prípade, že takáto okolnosť nastala, prijal opatrenia primerané situácii tým, že použil všetky prostriedky, či už ide o zamestnancov, alebo materiál, a finančné prostriedky, ktorými disponoval, s cieľom predísť tomu, aby uvedená okolnosť viedla k zrušeniu alebo veľkému meškaniu dotknutého letu, s výnimkou toho, aby sa od neho vyžadovali neprimerané straty vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase (pozri [omissis] rozsudok zo 4. apríla 2019 – C-501/17 Germanwings/Pauels, [ECLI:EU:C:2019:288] [omissis] bod 19; rozsudok z 11. júna 2020 – C-74/19 LE/Transportes Aéreos Portugueses, [ECLI:EU:C:2020:460] [omissis] bod 36).

1.

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 (pozri [omissis] rozsudok z 23. marca 2021 – C-28/20 Airhelp/SAS, [ECLI:EU:C:2021:226] [omissis], 561, bod 23). Pritom treba rozlišovať medzi udalosťami „vnútorného“ pôvodu a udalosťami „vonkajšieho“ pôvodu vo vzťahu k prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi. Pod pojem „mimoriadna okolnosť“ patria len udalosti „vonkajšieho“ pôvodu. Tieto udalosti vonkajšieho pôvodu majú spoločné to, že sú výsledkom činnosti leteckého dopravcu a vonkajších okolností, viac či menej častých v praxi, nad ktorými ale letecký dopravca nemá kontrolu, pretože 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 (pozri [omissis] vyššie uvedený rozsudok, bod 39 a nasl.).

2.

Pandémia Covid-19 sa napriek všeobecným značným a celosvetovým následkom nenachádza mimo pôsobnosti nariadenia o právach cestujúcich. Nariadenie o právach cestujúcich neobsahuje nijakú informáciu umožňujúcu dospieť k záveru, že by uznávalo popri „mimoriadnych okolnostiach“ uvedených v článku 5 ods. 3 tohto nariadenia odlišnú kategóriu „osobitne mimoriadnych“ okolností, v dôsledku čoho by bol letecký dopravca zbavený všetkých svojich povinností podľa nariadenia o právach cestujúcich (pozri [omissis] rozsudok z 31. januára 2013 – C-12/11, Denise McDonagh/Ryanair Ltd., [ECLI:EU:C:2013:43] [omissis] bod 30).

3.

4

Žalovaná sa odvoláva na obmedzenia cestovného ruchu spôsobené pandemiou Covid-19. V dôsledku cestovných obmedzení, ktoré boli celosvetovo prijaté, bolo odvetvie leteckej dopravy nútené značne obmedziť svoju prevádzku. Letecká doprava v prvej fáze pandémie medzi marcom a júnom 2020 značne poklesla. Medzikontinentálne lety boli výrazne znížené, respektíve úplne zastavené. Preto boli náhle zmeny v letových plánoch alebo zrušenia letov v tomto čase neodvratné. To platí aj v súvislosti s letmi UX 98 a UX 1447 zo 16./17. marca 2020. Zrušenia slúžili aj ochrane zdravia posádky a pilotov. Nový koronavírus a jeho nebezpečnosť, ako aj spôsoby šírenia boli úplne neznáme. Svojich zamestnancov nechcela vystaviť takémuto riziku.

Toto tvrdenie podľa názoru senátu nie je dostatočné na to, aby odôvodnilo mimoriadne okolnosti. V prípade celosvetovej pandémie Covid-19 a s tým spojenými obmedzeniami cestovania a nebezpečenstva infekcie vzhľadom na svoju povahu a príčinu viac nejde o bežnú aktivitu leteckého dopravcu, keďže žalovaná na ňu nemá vplyv a pandémia nepatrí do jej účinnej kontroly. Žalovaná však dostatočne neobjasnila, že zrušenie spätočného letu (číslo letov: UX 98 a UX 1447) zo 16./17. marca 2020 je „spôsobené“ priamo pandemiou Covid-19 v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich a následky celosvetovej pandémie Covid-19 žalovaná ako letecká spoločnosť na tu spornom lete nemala v účinnej kontrole.

Komisia Európskej únie vo svojom oznámení z 18. marca 2020 C (2020) 1830 final uviedla:

„Komisia sa domnieva, že ak verejné orgány prijímajú opatrenia na zamedzenie šírenia nákazy COVID-19, ide o opatrenia, z ktorých povahy a pôvodu vyplýva, že leteckí dopravcovia sa s nimi počas bežnej prevádzky nestretávajú a ktoré sú mimo ich kontroly. Podľa článku 5 ods. 3 právo na náhradu zaniká, ak bolo zrušenie „spôsobené“ mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani s prijatím všetkých primeraných opatrení. Táto podmienka by sa mala považovať za splnenú, ak verejné orgány buď výslovne zakážu niektoré lety alebo nariadia taký zákaz pohybu osôb, ktorý vo svojej podstate vylučuje prevádzkovanie predmetného letu. Podmienka môže byť zároveň splnená, keď k zrušeniu letu dôjde za okolností, pri ktorých takýto pohyb osôb nie je celkom zakázaný, ale obmedzený na osoby, na ktoré sa vzťahujú výnimky (napríklad občania alebo rezidenti daného štátu). Ak by takýto let nevyužila žiadna takáto osoba a nezrušil by sa, lietadlo by zostalo prázdne. V takýchto situáciách môže byť legitímne, aby dopravca nečakal do poslednej chvíle, ale aby let včas zrušil (aj bez toho, aby si bol istý právom rôznych cestujúcich vôbec cestovať), aby sa mohli prijať primerané organizačné opatrenia vrátane starostlivosti o cestujúcich, ktorú musí dopravca vynaložiť. V takýchto prípadoch a v závislosti od okolností možno zrušenie stále považovať za „spôsobené“ opatreniami, ktoré prijali verejné orgány. Opäť platí, že v závislosti od okolností sa to môže vzťahovať aj na lety opačným smerom než lety, ktorých sa zákaz pohybu osôb priamo týka. Ak sa letecká spoločnosť rozhodne zrušiť let a preukáže, že toto rozhodnutie bolo opodstatnené z dôvodu ochrany zdravia posádky, toto zrušenie by sa malo považovať za

„spôsobené“ mimoriadnymi okolnosťami. Uvedené úvahy nie sú a ani nemôžu byť vyčerpávajúce, keďže do pôsobnosti článku 5 ods. 3 môžu spadať aj ďalšie konkrétne okolnosti spojené s COVID-19.“

Tieto odporúčania Komisie však nie sú pre súdy záväzné. Súdny dvor síce rozhodol, že odporúčania a stanoviská v zmysle článku 288 ods. 4 ZFEÚ nezakladajú individuálne práva, na ktoré sa občania Únie môžu na vnútroštátnych súdoch odvolávať. Sú však povinné zohľadniť odporúčania a stanoviská pri rozhodovaní o prebiehajúcich právnych sporoch, najmä vtedy, ak sú odporúčania spôsobilé na to, aby poskytlí objasnenie pri výklade iných vnútroštátnych ustanovení alebo ustanovení práva Únie (pozri Súdny dvor Európskej únie, rozsudok z 13. decembra 1989 – C-322/88, Grimaldi, [ECLI:EU:C:1989:646, bod 18] [omissis]). Je však sporné, či v prípade výkladových usmernení Komisie ide o odporúčania a stanoviská v zmysle článku 288 ods. 4 ZFEÚ a nie o opatrenia *sui generis*. V každom prípade požiadavka zohľadnenia usmernení vnútroštátnymi súdmi nemôže znamenať, že sú pri výklade skutočne záväzné, ale len to, že vnútroštátne súdy sa pri výklade práva Únie musia usmerneniami obsahovo zaoberať.

Odporúčania nie sú ani obsahovo presvedčivé. Vzhľadom jednak na cieľ tohto nariadenia uvedeného 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 (pozri [omissis] rozsudok z 23. marca 2021 – C-28/20, Airhelp/SAS, [ECLI:EU:C:2021:226] [omissis] bod 24). Síce by mohlo byť správne vychádzať z existencie mimoriadnych okolností, ak úrady z úradnej moci zakážu určité lety alebo osobnú dopravu zakážu alebo obmedzia spôsobom, ktorý *de facto* vylúči uskutočnenie predmetného letu (napríklad zatvorenie letiska, zákaz letu, zákaz vstupu do krajiny, a pod.). Je však príliš extenzívne vychádzať z existencie mimoriadnej okolnosti aj vtedy, ak uskutočnenie letu síce je z právneho a skutkového hľadiska možné, letecké spoločnosti sa však na základe ekonomických úvah (napríklad aby zabránili nenaplneným letom) rozhodli, že počet leteckých spojení znížia a lety zrušia. Tak rozsiahle odľahčenie leteckých spoločností je na úkor cestujúcich a odporuje účelu nariadenia o právach cestujúcich vytvoriť vysokú úroveň ochrany cestujúcich.

V prípade takéhoto ekonomického uvažovania ide jednoznačne o udalosti „vnútorného“ pôvodu a nie o také, ktoré majú „vonkajšiu“ povahu. V týchto prípadoch majú letecké spoločnosti aj „účinnú kontrolu“ nad situáciou, keďže sa samostatne a nezávisle rozhodli zrušiť let bez toho, aby k tomu boli „nútené“ vonkajšími okolnosťami.

4.

Nepostačuje ani to, že v čase zrušenia letu existovali mimoriadne okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich. Zrušenie konkrétneho

6

letu musí byť aj „spôsobené“ práve týmito mimoriadnymi okolnosťami a zrušeniu sa ani nemôže dať zabrániť primeranými opatreniami. To by v rámci pandémie Covid-19 prichádzalo do úvahy vtedy, ak napríklad prevádzkovateľ letiska alebo riadenie letovej prevádzky zakáže jednotlivé lety alebo ide o úradné zatvorenie letiska alebo zákonný zákaz vstupu. Okrem toho z odôvodnenia 15 nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že „mimoriadne okolnosti“ sa môžu týkať iba „konkrétneho lietadla v konkrétny deň“, čo nemôže byť prípad odmietnutia nástupu do lietadla cestujúcemu z dôvodu reorganizácie letov, ktoré nasledovali po takých okolnostiach, ktoré sa dotkli (aj) iných letov. Pojem „mimoriadne okolnosti“ má totiž za cieľ obmedziť povinnosti leteckých dopravcov, a síce oslobodiť ich od týchto povinností, ak sa predmetnej udalosti nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Keď sa však letecká spoločnosť sama rozhodne reorganizovať svoje lety z dôvodu okolnosti, ktorá sa týka (aj) iných letov, nie je možné v žiadnom prípade vychádzať z toho, že letecký dopravca bol týmito okolnosťami nútený zrušiť určitý let (pozri [omissis] rozsudok zo 4. októbra 2012 – C-22/11, Finnair Oyj/Timy Lassooy, [omissis] bod 37: o odmietnutí nástupu do lietadla z dôvodu reorganizácie letového plánu kvôli štrajku letových dispečerov). Táto judikatúra by sa mohla uplatniť aj na redukciu letov v dôsledku pandémie Covid-19.

5.

Žalovaná tvrdí, že zrušenie slúžilo aj ochrane zdravia posádky, avšak ani táto námietka nevedie k úspechu. Ani zrušenie z dôvodov ochrany práce a zdravia posádky sa nemá považovať za mimoriadnu okolnosť. V prípade ochrany práce a zdravia posádky, ktorá patrí medzi povinnosti leteckej spoločnosti ako zamestnávateľa, ide o vnútornú záležitosť zo sféry žalovanej a nie o „vonkajšiu okolnosť“. Prípadné zvýšené zdravotné riziká v rámci pandémie Covid-19 pre posádku a pilotov patria do účinnej kontroly žalovanej, keďže tieto mohla znížiť primeranými bezpečnostnými opatreniami (HEPA filtre, povinnosť mať rúško a pod.). Všeobecné zohľadnenie ochrany zdravia posádky by mohlo viesť aj k tomu, že pri najvyššom opatrnom a preventívnom správaní by už „z dôvodov ochrany zdravia“ mohol byť zrušený každý potencionálny let bez toho, aby to záviselo od konkrétnych okolností. To by však nakoniec znamenalo „priepustku“, keďže v zásade v prípade každého leteckého spojenia – aj bez ohľadu na korona krízu – môže existovať zvýšené zdravotné riziko spôsobené medzinárodnými letmi s cestujúcimi rôzneho pôvodu v malom priestore.

Keďže tieto otázky – pokiaľ je to zrejme – doteraz neboli objasnené Súdny dvorom Európskej únie, predkladajú sa mu vo forme návrhu na začatie prejudiciálneho konania.

[omissis]

[omissis] [odkazy na vnútroštátne procesné právo]

[omissis] [podpisy]

[*omissis*]

[*omissis*] [formálne náležitosti]

PRACOVNÝ DOKUMENT