

Vec C-388/22

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

14. jún 2022

Vnútroštátny súd:

Amtsgericht Frankfurt am Main

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

3. jún 2022

Žalobkyňa:

flightright GmbH

Žalovaná:

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

PRACOVNÝ DOKUMENT

Amtsgericht Frankfurt am Main (Okresný súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko)
Frankfurt nad Mohanom, 3. júna 2022

[omissis]

Uznesenie

Vo veci

Flightright GmbH, [omissis]

žalobkyňa

[omissis] proti

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [omissis]

žalovaná

[omissis] r o z h o d o l :

- I. Konanie sa prerušuje.**
- II. Súdnemu dvoru Európskej únie sa podľa článku 267 ZFEÚ na výklad článku 5 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, predkladajú nasledujúce otázky:**
 - 1. Ide o mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia, ak nastanú meteorologické podmienky nezlučiteľné 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 počítať?**

Odôvodnenie

I.

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

Postupca mal potvrdenú rezerváciu na let so žalovanou ako prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Let TP118 z Porto Alegre do Lisabonu s ďalším letom LH1167 do Frankfurtu nad Mohanom mal odletieť 9. marca 2017 o 21:10. Prípojný let mal odletieť 10. marca 2017 o 12:05 a pristáť o 16:10. Let TP118 bol zrušený. Postupca bol prepravený 10. marca 2017/11. marca 2017 a Frankfurt nad Mohanom dosiahol s meškaním 27 hodín.

Žalovaná tvrdí, že zrušenie bolo odôvodnené tým, že lietadlo, ktoré bolo plánované pre sporný let TP118, nemohlo v Porto Alegre pristáť. Dôvodom preto bolo, že búrka 9. marca 2017 viedla k tomu, že pristátie nebolo možné a lietadlo muselo byť odklonené na Curitiba. Pri prvom pokuse o pristátie sa búrkové mraky nachádzali priamo na pristávacej dráhe, pri druhom pokuse nebolo vydané ani povolenie pre pristátie. V dôsledku prekročenia služobného času, ku ktorému [medzitým] došlo, posádka let do Porto Alegre ukončila nasledujúci deň. V Porto Alegre žalovaná nemala náhradný let. Postupcovi bola zmenená rezervácia, čo žalobkyňa nepopiera, na najskorší a najrýchlejší možný spoj.

Žalobkyňa tvrdí, že od 23:00 UTC bolo možné pristáť.

II.

Rozhodnutie závisí od toho, či je podľa tvrdenia žalovanej možné vychádzať z mimoriadnej okolnosti v zmysle článku 5 vyššie uvedeného nariadenia.

Žaloba je dôvodná, ak tvrdenie žalovanej nepredstavuje mimoriadnu okolnosť.

1. Prevádzkujúci letecký dopravca podľa článku 5 nie je povinný plniť náhradu, ak môže dokázať, že zrušenie letu nastane za mimoriadnych okolností, 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 je alebo môže byť spojené s priebehom osobnej prepravy v leteckej doprave [omissis]. V praxi sa na tento účel leteckými

dopravcami, ako aj tu, často uvádzajú meteorologické podmienky a/alebo rozhodnutia riadenia letovej 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 sú uvedené v odôvodnení 15. Letecký dopravca musí plniť pokyny riadenia letovej prevádzky.

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

Prvé uvedené spočíva v povahe veci. Meteorologické vplyvy existujú vždy; neustále sa menia a niekedy práve takým spôsobom, že sa let nemôže, respektíve sa viac nemôže (bezpečne) vykonať. 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 s nimi potrebné stále počítať. Preto existujú pochybnosti, či vo všeobecnosti postačuje, aby meteorologické podmienky narušili plánované vykonanie letu alebo aby bolo k letu vydané rozhodnutie riadenia letovej prevádzky. S meteorologickými podmienkami a rozhodnutím musí byť skôr v súlade so znením článku 5 ods. 3 nariadenia 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 pred pandémiou spôsobenou koronavírusom. 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. Nebolo preukázané a ani nie je zrejmé, že búrka v Porto Alegre v marci a z toho vyplývajúce rozhodnutia riadenia letovej prevádzky mali mimoriadny charakter, takže sa zdá byť sporné, či meteorologické podmienky a odmietnutý súhlas na pristátie mali mimoriadny charakter a či nie je skôr pravdepodobné, že letecký dopravca akým je žalovaná v situácií v tomto prípade, sa na takého udalosti mal pripraviť.

d) Súd považuje za nevyhnutný reštriktívny výklad.

aa) Nemalo by to byť tak, že normotvorca Únie v odôvodnení 14 meteorologické podmienky nezlučiteľné s letovou prevádzkou vo všeobecnej klasifikoval 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 kritéria 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 okolnosti 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 súdy majú preskúmať, či technické poruchy, na ktoré sa letecký dopravca odvoláva, nesúvisia s bežnou aktivitou a vymykajú sa 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 v tomto prípade malo preskúmať, či meteorologické podmienky alebo rozhodnutia riadenia letovej prevádzky, na ktoré sa letecký dopravca odvoláva, súvisia s udalosťami, ktoré sa skutočne vymykajú z jeho účinnej kontroly a – návrhom na začatie prejudiciálneho konania sa má objasniť – či nesúvisia s bežnou aktivitou.

bb) Existujú pritom aj kritéria, ktoré v rámci týchto kategórií umožňujú odlíšiť 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*].

V prípade rozhodnutí riadenia letovej prevádzky by mohlo záležať na ich dôvode, teda či dôvod riadiaceho opatrenia mal mimoriadnu povahu [*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.

Porovnateľné úvahy uviedol generálny advokát vo svojich návrhoch zo 14. marca 2013 vo veci C-509/11 k článku 17 nariadenia 1371/2007, bod 40

(<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&pagen-dex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944>; cit. 1. decembra 2021): „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, ku ktorým *de facto* dochádza s predvídateľnou štatistickou pravidelnosťou a ktoré vedú k nepravidelnostiam súvisiacim s letom spojeným s povinnosťou poskytnúť náhradu, započítať do svojich letových nákladov, pokiaľ ide o to, že ekonomické zaťaženie náhradami by z dôvodu okolností týkajúcich sa počasia alebo riadenia mohlo prekročiť prijateľnú hranicu.

2. Keďže, ako už bolo uvedené, nie je preukázané ani zrejmé, že búrka v Porto Alegre v marci a z toho vyplývajúce rozhodnutia riadenia letovej prevádzky by mali mimoriadny charakter, tvrdenie žalovanej založené na mimoriadnej okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia môže mať zmysel len vtedy, ak tieto okolnosti nie sú relevantné.

[*omissis*]

PRACOVNÝ DOKUMENT