

Vec C-52/23

**Návrh na začatie prejudiciálneho konania**

**Dátum podania:**

3. február 2023

**Vnútroštátny súd:**

Amtsgericht Frankfurt am Main

**Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:**

24. január 2023

**Žalobkyňa:**

flightright GmbH

**Žalovaná:**

TAP Dpt. Fale Connosco SA

---

PRACOVNÝ DOKUMENT

[omissis]

**Amtsgericht Frankfurt am Main (Okresný súd Frankfurt nad Mohanom, Nemecko)** Frankfurt nad Mohanom, 24. januára 2023  
[omissis]

### Uznesenie

vo veci

Flightright GmbH, [omissis] Postupim,

žalobkyňa

[omissis]

proti

TAP S. A. Dpt. Fale Connosco, [omissis] Lisabon, Portugalsko,

žalovanej

[omissis]

**sa rozhodlo:**

- 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 č. 261/2004 vtedy, ak nastanú meteorologické podmienky, ktoré sú nezlučiteľné s vykonaním letu bez ohľadu na mimoriadnosť meteorologických podmienok?**
  - 2. V prípade, ak je odpoveď na prvú otázku záporná, je možné určiť mimoriadnosť meteorologických podmienok podľa ich regionálneho a sezónneho výskytu na mieste a v čase ich vzniku?**

**Odôvodnenie**

## I.

Žalobkyňa na základe postúpeného práva dvoch cestujúcich od žalovanej požaduje zaplatenie náhrady podľa nariadenia č. 261/2004 (ďalej len „nariadenie“).

Postupcovia si rezervovali let so žalovanou ako prevádzkujúcim leteckým dopravcom. Let TP1860 z Ponta Delgada (Azory) do Lisabonu s ďalším letom TP572 do Frankfurtu nad Mohanom mal odlietať 23. marca 2019 o 13:30. Prípojný let mal odletieť o 18:15 a pristáť o 22:25. Let TP1860 bol zrušený. Postupcovia boli prepravení 24. marca 2019 a Frankfurt nad Mohanom dosiahli s meškaním viac ako 24 hodín. V Ponta Delgada môže fúkať silný vietor.

Žalovaná tvrdí, že zrušenie je odôvodnené tým, že lietadlo, ktoré malo byť nasadené na sporný let TP1860 nemohlo v Ponta Delgada 23. marca 2019 pristáť. Dôvodom pre to bola búrka, ktorá viedla k tomu, že bočná zložka vetra, čo žalobkyňa nevedela, bola pre pristátie v Ponta Delgada s 41,16 uzlami pre stroj Airbus A319 príliš vysoká. Pristáť nemohli ani iné porovnateľné lietadlá. Postupcom bolo rezervované najbližšie dostupné spojenie.

## II.

Rozhodnutie závisí od toho, či podľa tvrdenia žalovanej ide o mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 nariadenia.

Žaloba je dôvodná, ak tvrdenie žalovanej nepredstavuje mimoriadnu okolnosť.

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 činnosti 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*]); ktoré teda nezodpovedajú bežnému priebehu, ale nachádzajú sa mimo toho, čo zvyčajne je alebo môže byť spojené s priebehom osobnej prepravy v leteckej doprave [Bundesgerichtshof (Spolkový súdny dvor, Nemecko), rozsudok z 21. augusta 2012 – X ZR 138/11 [*omissis*]]. V praxi k tomu leteckí dopravcovia pravidelne, ako aj v tomto prípade, uvádzajú meteorologické podmienky, ktoré sú nezlučiteľné s vykonaním príslušného letu.

b) Meteorologické podmienky, ktoré sú nezlučiteľné s vykonaním príslušného letu, sú síce podľa predstavy normotvorcu Únie spôsobilé predstavovať mimoriadnu okolnosť (odôvodnenie 14). Na začiatok teda najprv postačuje, aby meteorologické podmienky bránili vykonaniu letu. To sa v zásade zdá primerané, keďže počasie sa nachádza mimo účinnej kontroly leteckého dopravcu. Nie je zrejmé, prečo by letecký dopravca mal bez ohľadu na zavinenie zodpovedať za

okolnosti, ktoré v žiadnom prípade nemôže ovplyvniť. Zanedbanie v súvislosti s vykonaním letu teda neexistuje. Okrem toho samotná existencia mimoriadnej okolnosti ešte neoslobodzuje od zodpovednosti za náhradu, keďže letecký dopravca je povinný zabrániť následkom mimoriadnych okolností prostredníctvom primeraných opatrení (pozri článok 5 ods. 3 nariadenia).

c) Na druhej strane nie je možné poprieť, že leteckú dopravu sprevádza to, že je vystavená [klimatickým] prvkom. To spočíva v povahe veci. Meteorologické vplyvy existujú vždy; stále sa menia a niekedy práve takým spôsobom, že sa let viac nemôže, respektíve nemôže bezpečne vykonať. Ak však tieto okolnosti nastávajú pravidelne, má sa s nimi v zásade stále počítať. Preto existujú pochybnosti, či vo všeobecnosti postačuje, aby meteorologické podmienky obmedzovali plánované vykonanie letu. Meteorologickým podmienkam by sa skôr v súlade so znením článku 5 ods. 3 nariadenia o právach cestujúcich mohol pripísať mimoriadny charakter.

Nie je napríklad jasné, prečo by letecký dopravca mal byť oslobodený, ak plánuje let na Funchal na Madeire; letisko, na ktorom, ako je známe, sa často mení smer vetra. Vedome vykoná let, pri ktorom existuje zvýšené riziko výskytu meteorologických podmienok, ktoré sú nezlučiteľné s vykonaním príslušného letu, z dôvodu takejto zmeny smeru vetra skutočne nastane nezrovnalosť vo vykonaní letu. Podobný je tento prípad; je nesporné, že v Ponta Delgada môžu byť silné vetry. Pravdepodobnejšie sa zdá byť to, že sa letecký dopravca má na takéto udalosti pripraviť.

d) Súd považuje reštriktívny výklad za nevyhnutný.

aa) Nemá to byť tak, že normotvorca Únie v odôvodnení 14 klasifikuje meteorologické podmienky nezlučiteľné s vykonaním letu vo všeobecnosti ako mimoriadnu okolnosť. Skôr to znamená, že takéto okolnosti môžu nastať pri takýchto meteorologických podmienkach. To hovorí v prospech, určite však nie v neprospech predpokladu reštriktívneho výkladu, ktorý spĺňa aj cieľ normotvorcu Únie, aby sa zabezpečila vysoká úroveň ochrany cestujúcich (odôvodnenie 1).

Podľa definície mimoriadnej okolnosti nesmú byť dve vyššie uvedené kritériá ovládateľnosti a bežnej činnosti dotknutého leteckého dopravcu splnené. Prvé uvedené nie je splnené, posledné uvedené však áno, ak predpokladáme, že bežnou činnosťou leteckého dopravcu je to, že je vystavený meteorologickým vzťahom.

V tejto súvislosti naznačuje článok 5 ods. 3 nariadenia reštriktívne chápanie. „Mimoriadne“ indikuje už podľa znenia zriedkavú udalosť. K čomu dochádza pravidelne, nemôže byť mimoriadne. V záujme vysokej úrovne ochrany pre cestujúcich sa zdá byť vhodné, aby sa bežná činnosť dotknutého leteckého dopravcu preskúmala na základe konkrétnej podoby okolností v jednotlivom prípade.

Právne posúdenie by bolo podobné skupine prípadov s technickými poruchami. Vo svojom rozsudku z 22. decembra 2008 – C-549/07 [omissis] Súdny dvor

uviedol, že je úlohou vnútroštátneho súdu preskúmať, či technické poruchy, ktoré zdôrazňuje letecký dopravca, vyplývajú z udalostí, ktoré sa netýkajú bežnej činnosti dotknutého leteckého dopravcu a ktoré sa vymykajú z jeho účinnej kontroly (pozri bod 26 a nasl.). Vyriešenie technickej poruchy vyplývajúcej z nedostatku údržby stroja treba preto považovať za patriace do bežnej činnosti leteckého dopravcu (bod 24). Iné platí napríklad, ak by konštruktér strojov tvoriacich flotilu dotknutého leteckého dopravcu alebo príslušný orgán zistili, že tieto stroje, hoci už sú v prevádzke, trpia skrytou výrobnou vadou 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).

Podľa toho by sa v tomto prípade mohlo preskúmať, či meteorologické podmienky, na ktoré sa letecký dopravca odvoláva, vychádzajú z udalostí, ktoré nie sú súčasťou bežnej činnosti a nepatria do jeho účinnej kontroly, čo sa má objasniť týmto návrhom na začatie prejudiciálneho konania.

bb) Tomuto posúdeniu nebráni judikatúra Súdneho dvora, ktorá rozlišuje medzi „vonkajšími“ a „vnútornými“ udalosťami.

Inak ako uvádza žalovaná vo svojom vyjadrení z 15. decembra 2022, Súdny dvor rozlišuje nie len podľa „sfér“ a „ovládateľnosti“, ale naďalej podľa toho, či udalosti, ktoré svojou povahou alebo pôvodom nie sú súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu, a vymykajú sa jeho účinnej kontrole (rozsudok z 23. marca 2021 – C-28/20, bod 23). Rozlišovanie Súdneho dvora medzi „externými“ a „internými“ udalosťami slúži skôr na uplatnenie kritérií ovládateľnosti (pozri vyššie uvedené, bod 41). Chýbajúca ovládateľnosť sa tu nepopiera. Nič iné nevyplýva ani z rozsudku zo 7. júla 2022 – C-308/21 (pozri bod 24 a nasl.).

cc) V tejto súvislosti súd už podal návrh na začatie prejudiciálneho konania C-388/22, v ktorom popri nepriaznivých meteorologických podmienkach boli predmetom prejudiciálnych otázok navyše aj rozhodnutia letového manažmentu, zo stanoviska Komisie z 21. septembra 2022 pre uvedenú vec rovnako nevyplývajú žiadne odporujúce stanoviská.

Pokiaľ ide vo vyššie uvedenej veci o meteorologické podmienky, vychádzala Komisia najprv z otázky (chýbajúcej) ovládateľnosti, ktorá je pre výkladovú otázku bezvýznamná, ale tam, ako aj tu, nesporná (bod 33). Okrem toho potom aj Komisia zastávala stanovisko, že meteorologické podmienky nesúvisia s bežnou činnosťou dotknutého leteckého dopravcu „ako napríklad búrka alebo blesky“ (bod 37). Hranicu pre mimoriadnu okolnosť potom očividne určuje na základe nezlučiteľnosti s vykonaním dotknutého letu (pozri bod 38). K otázke

mimoriadnosti meteorologických podmienok sa Komisia podľa názoru tohto súdu konkrétne nevyjadřila.

dd) Existujú pritom aj kritériá na to, aby sa v tejto skupine prípadov vymedzili mimoriadne okolnosti od bežných okolností.

Mimoriadnosť meteorologických podmienok by sa mohla z regionálneho a sezónneho hľadiska posúdiť na základe celosvetovo rôzneho charakteru poveternostných podmienok. Tam, kde určité meteorologické podmienky v určitých obdobiach nastávajú častejšie ako na iných miestach, nie sú viac mimoriadne. Letecký dopravca, ktorý prevádzkuje leteckú dopravu v regiónoch alebo v obdobiach s osobitnými meteorologickými javmi, prijíma potom riziko, že ho zasiahne len bežná okolnosť [*omissis*] [odkaz na vnútroštátnu literatúru].

ee) Leteckí dopravcovia by takýmto výkladom neboli neprimerane zaťažení.

Porovnateľné úvahy uvádza generálny advokát vo svojich návrhoch zo 14. marca 2013 vo veci C-509/11 k článku 17 nariadenia č. 1371/2007, bod 40 [odkaz na internete] [*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.“

Podľa toho môžu aj leteckí dopravcovia do svojich nákladov na letenku započítať udalosti súvisiace s počasím, ktoré *de facto* nastanú s predvídateľnou štatistickou pravidelnosťou a ktoré môžu viesť k nepravidelnostiam počas letu, za ktoré sú povinní plniť náhradu, pokiaľ ide o to, že ekonomické zaťaženie náhradami kvôli poveternostným okolnostiam by mohlo presiahnuť primeranosť.

2. V tomto prípade je to tak ako bolo uvedené, a síce, že osobitné riziko silných vetrov v Ponta Delgada je známe. Odkaz žalovanej na mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia je preto relevantný len vtedy, ak na tom nezáleží.

[*omissis*]

[formálne náležitosti]