Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
YVES BOT
prednesené 28. júla 2016[1]

Vec C-315/15

Marcela Pešková,
Jiří Peška
proti
Travel Service, a. s.

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Obvodní soud pro Prahu 6 (Česká republika)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Letecká doprava — Náhrada cestujúcim v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letu — Rozsah — Oslobodenie od povinnosti náhrady — Kolízia lietadla s vtákom — Pojmy ‚udalosť' v zmysle judikatúry Súdneho dvora a ‚mimoriadna okolnosť' v zmysle nariadenia (ES) č. 261/2004 — Pojem ‚primerané opatrenie' — Udalosť týkajúca sa bežnej aktivity leteckého dopravcu"

1. V prejednávanej veci má Súdny dvor v podstate rozhodnúť, či je kolízia lietadla s vtákom, ktorá spôsobila viac ako trojhodinové meškanie, „mimoriadnou okolnosťou" v zmysle nariadenia (ES) č. 261/2004[2], ktorá oslobodzuje prevádzkujúceho leteckého dopravcu od jeho povinnosti náhrady voči cestujúcim za toto meškanie.

2. V týchto návrhoch objasním dôvody, prečo sa domnievam, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že kolízia lietadla s vtákom, v dôsledku ktorej došlo k viac ako trojhodinovému meškaniu oproti pôvodne plánovanému času príletu, nie je „mimoriadna okolnosť" v zmysle tohto ustanovenia, a teda nemôže prevádzkujúceho leteckého dopravcu oslobodiť od jeho povinnosti náhrady.

1 — Jazyk prednesu: francúzština.

2 — Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady 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 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

I – Právny rámec

3. V odôvodnení 14 nariadenia č. 261/2004 sa uvádza:

„tak ako je to uvedené v Montrealskom dohovore[3], 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; také okolnosti môžu nastať najmä v prípadoch politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany, neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu;“

4. Článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 stanovuje:

„Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.“

5. Článok 7 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 stanovuje, že keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu vo výške 250 eur v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej.

6. Napokon článok 13 nariadenia č. 261/2004 stanovuje:

„V prípadoch keď prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu alebo plní iné záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, nemôže sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia vykladať tak, ako by obmedzovalo jeho právo na uplatňovanie nároku na náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade s platným právom [vnútroštátnym právom – *neoficiálny preklad*]. Toto nariadenie nesmie najmä v žiadnom prípade obmedzovať právo prevádzkujúceho leteckého dopravcu v jeho snahe o dosiahnutie náhrady od cestovnej kancelárie alebo inej osoby, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu. Podobne sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia nemôže vykladať tak, ako by obmedzovalo právo cestovnej kancelárie alebo tretej osoby, inej než je cestujúci, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu, v ich snahe o dosiahnutie odškodnenia alebo náhrady od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s použiteľným príslušným právom.“

II – Skutkové okolnosti sporu vo veci samej

7. Pani Marcela Pešková a pán Jiří Peška absolvovali 10. augusta 2013 let z Burgasu (Bulharsko) do Ostravy (Česká republika) prevádzkovaný spoločnosťou Travel Service, a. s. (ďalej len „žalovaná v konaní vo veci samej“).

8. Tento let bol súčasťou tejto plánovanej sekvencie: Praha (Česká republika) – Burgas – Brno (Česká republika) – Burgas – Ostrava. Na trase Praha – Burgas bola zistená technická porucha na reverznom systéme, pričom jej odstránenie si vyžiadalo 1 hodinu a 45 minút. Pri pristávaní v Brne sa lietadlo podľa tvrdení žalovanej v konaní vo veci samej zrazilo s vtákom, a preto sa uskutočnila kontrola lietadla technikom žalovanej v konaní vo veci samej, ktorý pricestoval zo Slaného (Česká republika). Obvodní

3 — Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu, uzatvorený v Montreale 28. mája 1999, podpísaný Európskym spoločenstvom 9. decembra 1999 a schválený v jeho mene rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES L 194, 2001, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491).

soud pro Prahu 6 (Česká republika) spresňuje, že predtým už bola vykonaná kontrola inou spoločnosťou. Vlastník lietadla Sunwing však oprávnenie tejto spoločnosti neakceptoval. Technik žalovanej v konaní vo veci samej teda opätovne skontroloval miesto nárazu, kontrolou však nič nezistil.

9. Vzhľadom na to, že technická porucha na reverznom systéme a kolízia lietadla s vtákom spôsobili, že let do Ostravy meškal 5 hodín a 20 minút, M. Pešková a J. Peška sa podaním doručeným vnútroštátnemu súdu, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, 26. novembra 2013, domáhali od žalovanej v konaní vo veci samej každý zaplatenia sumy 250 eur ako náhrady podľa článku 7 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004.

10. Rozsudkom z 22. mája 2014 Obvodní soud pro Prahu 6 ich žalobe vyhovel s odôvodnením, že meškanie bolo spôsobené týmito dvoma udalosťami a že tieto udalosti nemožno kvalifikovať ako „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 tohto nariadenia. Podľa vnútroštátneho súdu je zrejmé, že žalovaná v konaní vo veci samej mala úplne vo svojej právomoci rozhodnúť, akým spôsobom ako letecký dopravca vyrieši administratívno-technické problémy typu uvedenia lietadla do prevádzky po kolízii s vtákom. Vnútroštátny súd taktiež uviedol, že žalovaná v konaní vo veci samej nepreukázala, že urobila všetko pre to, aby nedošlo k meškaniu letu, keď len tvrdila, že po kolízii lietadla s vtákom „bolo nevyhnutné“ počkať na príjazd autorizovaného technika.

11. Žalovaná v konaní vo veci samej podala proti tomuto rozsudku 2. júla 2014 odvolanie. Toto odvolanie bolo uznesením Městského soudu v Praze (Česká republika) zo 17. júla 2014 odmietnuté z dôvodu, že nie je prípustné, keďže týmto rozsudkom bolo rozhodnuté o dvoch samostatných nárokoch, z ktorých ani jeden neprevyšoval sumu 10 000 českých korún (CZK) (približne 365 eur).

12. Žalovaná v konaní vo veci samej teda podala na Ústavní soud (Česká republika) ústavnú sťažnosť proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 z 22. mája 2014. Nálezom z 20. novembra 2014 Ústavní soud rozsudok z 22. mája 2014 zrušil s odôvodnením, že ním bolo porušené základné právo žalovanej v konaní vo veci samej na spravodlivý proces a základné právo na zákonného sudcu, keďže Obvodní soud pro Prahu 6 ako súd poslednej inštancie bol povinný položiť Súdnemu dvoru prejudiciálnu otázku podľa článku 267 ZFEÚ. Ústavní soud taktiež uviedol, že Súdny dvor doposiaľ nepodal komplexný výklad nariadenia č. 261/2004, pokiaľ ide o povahu zodpovednosti v nadväznosti na kolíziu lietadla s vtákom v spojení s ďalšou udalosťou inej, v tomto prípade technickej povahy. Podľa Ústavního soudu taktiež nie je z judikatúry Súdneho dvora ani z tohto nariadenia zrejmé, či možno také okolnosti považovať za „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 tohto nariadenia.

13. V tejto súvislosti teda Obvodní soud pro Prahu 6 rozhodol podať Súdnemu dvoru návrh na začatie prejudiciálneho konania.

III – Prejudiciálne otázky

14. Vzhľadom na pochybnosti o výklade nariadenia č. 261/2004 Obvodní soud pro Prahu 6 rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Predstavuje kolízia lietadla s vtákom ‚udalosť‘ v zmysle bodu 22 rozsudku [z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], alebo predstavuje ‚mimoriadnu okolnosť‘ v zmysle odôvodnenia 14 nariadenia… č. 261/2004…, alebo nespadá pod žiaden z uvedených pojmov?

2. Ak je kolízia lietadla s vtákom ‚mimoriadnou okolnosťou‘ v zmysle odôvodnenia 14 nariadenia [č. 261/2004], môže letecký dopravca považovať za primerané opatrenia smerujúce k zabráneniu takejto kolízii preventívne kontrolné mechanizmy uplatňované najmä v okolí letísk (ako napríklad plašenie vtákov hlukom, spolupráca s ornitológmi, eliminácia miest, ktoré sú typické pre

zhromažďovanie alebo nalietavanie vtákov, svetelné plašenie a pod.)? Čo v takomto prípade predstavuje ‚udalosť' v zmysle bodu 22 rozsudku [z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)]?

3. Ak kolízia lietadla s vtákom predstavuje ‚udalosť' v zmysle bodu 22 rozsudku [z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], možno ju považovať aj za ‚udalosť' v zmysle odôvodnenia 14 nariadenia [č. 261/2004] a možno v takomto prípade za ‚mimoriadnu okolnosť' v zmysle odôvodnenia 14 [tohto] nariadenia považovať súhrn technických a administratívnych opatrení, ktoré je letecký dopravca povinný prijať po kolízii lietadla s vtákom, v dôsledku ktorej však nedošlo k poškodeniu lietadla?

4. Ak súhrn technických a administratívnych opatrení prijatých po kolízii lietadla s vtákom, v dôsledku ktorej však nedošlo k poškodeniu lietadla, predstavuje ‚mimoriadnu okolnosť' v zmysle odôvodnenia 14 nariadenia [č. 261/2004], možno od leteckého dopravcu žiadať, aby už v štádiu plánovania letov zohľadnil riziko, že bude nevyhnutné vykonať takéto technické a administratívne opatrenia po kolízii lietadla s vtákom a aby túto skutočnosť zohľadnil v rámci primeraných opatrení už v letovom poriadku?

5. Ako sa má posúdiť povinnosť leteckého dopravcu platiť náhradu v zmysle článku 7 nariadenia [č. 261/2004] v prípade, keď je meškanie spôsobené nielen administratívnymi a technickými opatreniami prijatými po kolízii lietadla s vtákom, v dôsledku ktorej nedošlo k poškodeniu lietadla, ale vo významnej miere aj opravou technickej poruchy nesúvisiacej s uvedenou kolíziou lietadla s vtákom?“

IV – Moja analýza

A – *Úvodné poznámky*

15. Na objasnenie veci je potrebné sa v rámci analýzy veci predloženej Súdnemu dvoru zamyslieť nad nasledujúcou otázkou.

16. Judikatúra Súdneho dvora týkajúca sa náhrad poskytovaných cestujúcim v leteckej doprave v prípade meškania letov sa podľa môjho názoru vyznačuje po prvé svojou presnosťou a po druhé tým, že chráni cestujúcich. Pri čítaní niektorých úvah v písomných pripomienkach predložených Súdnemu dvoru, pričom v niektorých z nich sa okrem iného spomínajú – aj keď len v súvislosti s opravou prípadného poškodenia – „neúnosné náklady“, sa nemôžem ubrániť otázke, či požiadavka účastníkov konania na odklon od doterajšej judikatúry, pretože o to tu podľa môjho názoru ide, nevychádza z toho, že súčasná judikatúra sa považuje za pôvodcu neprimeranej finančnej záťaže pre letecké spoločnosti.

17. To by som dokázal pochopiť. Ak je to skutočne tak, vhodné riešenie na nápravu tohto prípadného neprimeraného dôsledku si podľa môjho názoru vyžaduje legislatívnu zmenu, a nie zmenu judikatúry, vzhľadom na to, že Súdnemu dvoru sa pripisuje úloha, ktorá mu podľa mňa nie celkom prináleží, a hrozí, že dôjde k narušeniu hraníc, ktoré však už boli presne vytýčené. Napokon Súdny dvor tieto hranice vytýčil pri použití svojej obvyklej výkladovej metodológie a na základe pojmov a dôvodov vyjadrených normotvorcom Únie.

18. Snahy o prehliadanie analógie, ktorá pritom medzi niektorými situáciami panuje, s poukazom na sémantické rozdiely, uplatnenie ktorých sa podľa môjho názoru neopiera o žiadnu právnu zásadu, v skutočnosti znamenajú uplatnenie kazuistického prístupu s tým výsledkom, že Súdny dvor, ktorý je najvyšším súdnym orgánom Únie, by mal skúmať skutkové otázky, alebo že riešenie sa ponechá na vnútroštátnom súde, s čím potom súvisí riziko nejednotného rozhodovania; k tejto otázke sa ešte vrátim v rámci prezentácie svojich úvah.

19. Tu sa podľa mňa skrýva riziko nepresnosti, a teda právnej neistoty.

20. Logickým riešením, ktoré by bolo v súlade s bežným fungovaním inštitúcií z hľadiska ich príslušných právomocí, by teda podľa mňa bolo prijatie legislatívneho riešenia, ktoré by korigovalo predpis, ktorého pôvodné znenie vyvolalo dôsledky, ktoré by sa podľa normotvorcu Únie nemali ďalej zachovávať.

B – *O prejudiciálnych otázkach*

21. Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že kolízia lietadla s vtákom, v dôsledku ktorej došlo k viac ako trojhodinovému meškaniu oproti pôvodne plánovanému času príletu, sa má považovať za „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia, ktorá oslobodzuje leteckého dopravcu od jeho povinnosti náhrady voči cestujúcim v leteckej doprave.

22. Pripomínam, že podľa článku 5 ods. 3 tohto nariadenia nie je prevádzkujúci letecký dopravca povinný platiť náhradu podľa článku 7 uvedeného nariadenia, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

23. Súdny dvor spresnil, že tento článok 5 ods. 3 sa má vykladať reštriktívne, keďže predstavuje odchýlku od zásady práva cestujúcich na náhradu. [4]

24. Navyše okolnosti vzniku určitej udalosti možno kvalifikovať ako „mimoriadne“ v zmysle tohto článku 5 ods. 3 iba vtedy, ak sa vzťahujú na udalosť, ktorá sa podobne ako tie, ktoré sú uvedené v odôvodnení 14 nariadenia č. 261/2004, netýka bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a nepatrí do jeho účinnej kontroly na základe svojej povahy alebo pôvodu. [5]

25. Z pripomienok predložených Súdnemu dvoru v prejednávanej veci v tejto súvislosti vyplýva, že pri týchto dvoch podmienkach existujú určité nejasnosti. V pripomienkach totiž bolo možné sa dočítať, že pokiaľ určitá udalosť nie je predvídateľná a vymyká sa účinnej kontrole leteckého dopravcu, musí sa automaticky kvalifikovať ako „mimoriadna okolnosť“ v zmysle nariadenia č. 261/2004.

26. Podmienky uvedené Súdnym dvorom v citovanej judikatúre sú pritom kumulatívne podmienky. Čiže udalosť je mimoriadnou okolnosťou, pokiaľ sa netýka bežnej aktivity leteckého dopravcu a zároveň nepatrí do jeho účinnej kontroly na základe svojej povahy alebo pôvodu.

27. Pokiaľ teda nie je splnená jedna z týchto podmienok, udalosť nemožno kvalifikovať ako „mimoriadnu okolnosť“. To je práve prípad kolízie lietadla s vtákom. Takáto kolízia síce svojou povahou a pôvodom nepatrí do účinnej kontroly leteckého dopravcu, ale nemožno sa domnievať, že sa netýka jeho bežnej aktivity.

4 — Rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 35 a citovaná judikatúra).

5 — Pozri rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 36 a citovanú judikatúru).

28. Nebezpečenstvá vyplývajúce z prítomnosti zvierat pre činnosť leteckého dopravcu sú veľmi známym javom, s ktorým sú dotknutí aktéri dokonale uzrozumení. Aby totiž bolo možné lietadlu vystaviť osvedčenie o letovej spôsobilosti, už v štádiu jeho výroby sa testujú jeho súčasti, ktoré sú najcitlivejšie na kolíziu s vtákom – teda najmä motor a čelné sklo pilotnej kabíny. [6] Pri testovaní odolnosti lietadla pre prípad kolízie s vtákmi leteckí výrobcovia bežne používajú zariadenia, ktoré vrhajú mŕtve vtáky rýchlosťou, akou lietadlo letí vo výške, v akej sa možno s takýmito vtákmi bežne stretnúť, teda pri vzlietaní a pri pristávaní. Konštrukcia lietadla musí byť teda schopná vydržať kolíziu s vtákmi rôznych veľkostí, a to v závislosti od modelu lietadla a motora. [7]

29. Leteckí výrobcovia nie sú jediní, ktorí musia brať ohľad na nebezpečenstvá vyplývajúce z prítomnosti zvierat. Na väčšine letísk sa totiž používajú rôzne metódy odháňania vtákov a iných zvierat z okolia dráhy, ako napríklad vystreľovanie delobuchov, laserové svetlo alebo napodobnenie tiesňového kriku. Rovnako tak sa môžu na účely zníženia atraktívnosti zóny pri letisku prijímať špecifické opatrenia, ako vysúšanie vodných plôch alebo zákaz pestovania plodín, ktoré sú pre vtáky príliš atraktívne. [8]

30. Taktiež je známe, že v určitých obdobiach dochádza ku kolíziám s vtákmi častejšie než inokedy, pričom najnebezpečnejšími obdobiami sú obdobia sťahovania vtákov a obdobia vzletu mladých vtákov, ktoré nie sú zvyknuté na lietadlá, a najnebezpečnejšími časťami dňa sú úsvit a súmrak. [9]

31. Kolízie lietadla s jedným alebo s viacerými vtákmi sú teda bežným javom, ktorý je jednotlivým hospodárskym subjektom pôsobiacim v leteckej doprave známy. Podľa jednej americkej štúdie z roku 2011 o nebezpečenstvách vyplývajúcich z prítomnosti zvierat bolo od vytvorenia databázy Federal Aviation Administration (FAA) v roku 1990 nahlásených 99 411 kolízií lietadla so zvieraťom. V drvivej väčšine prípadov – konkrétne v 97,4 % prípadov – išlo o kolíziu s vtákom. [10] Vo Francúzsku je každoročne zaznamenaných približne 700 kolízií lietadla s vtákmi. [11]

32. Samotní piloti majú pri zvládaní nebezpečenstva vyplývajúceho z prítomnosti zvierat významnú úlohu, a to či už pred letom, počas neho alebo po ňom. Pred letom sa totiž piloti oboznamujú najmä s dostupnými informáciami o výskyte vtákov na letisku v mieste odletu a v mieste určenia alebo v ich blízkosti, a to prostredníctvom správ vydávaných vládnymi agentúrami pre riadenie letovej prevádzky. [12] V prípade nebezpečenstva môžu piloti požiadať o zásah s cieľom odplašiť vtáky. Počas jazdy po letiskovej ploche musia piloti tiež pozorne sledovať dráhu, a pokiaľ zistia prítomnosť vtákov, musia túto skutočnosť nahlásiť. Napokon o každej kolízii s vtákom sa musí vykonať záznam. [13]

33. Je teda potrebné konštatovať, že kolízia lietadla s vtákom nie je v žiadnom prípade udalosť „vymykajúca sa riadnej situácii“ [14], ale že opak je pravdou. Početnosť takýchto kolízií, ich zohľadnenie pri vývoji lietadla, v rámci správy letísk a v rôznych fázach letu podľa môjho názoru dostatočne preukazujú, že takáto udalosť sa celkom zrejme týka bežnej aktivity leteckého dopravcu. Opačné úvahy by viedli k tomu, že celkom bežná udalosť by bola právne kvalifikovaná ako „mimoriadna“.

6 — Pozri rozhodnutie Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva (EASA) č. 2003/9/RM z 24. októbra 2003 dostupné na internetovej adrese: https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf.

7 — Pozri s. 60 a nasl. tohto rozhodnutia.

8 — Pozri technickú informáciu francúzskeho generálneho riaditeľstva pre civilné letectvo (direction générale de l’aviation civile) z marca 2007 na internetovej adrese: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/peril_animalier.pdf.

9 — Tamže.

10 — Pozri zhrnutie Airport Cooperative Research Program (ACRP) s názvom *Bird harassment, repellent, and deterrent techniques for use on and near airports* na internetovej adrese: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_syn_023.pdf.

11 — Pozri štatistiky francúzskej Technickej služby civilného letectva (service technique de l’aviation civile) na internetovej adrese: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/picaweb.php.

12 — Tieto správy sa nazývajú Notice to Airmen (NOTAM).

13 — Pozri internetovú adresu: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/prevention.php.

14 — Pozri rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 29).

34. Pri vzlietaní alebo pristávaní je riziko určité, známe, reálne a počíta sa s ním, čiže je neoddeliteľné od samotnej leteckej činnosti. Napokon túto charakteristiku podľa mňa jednoznačne nikto vážne nespochybňuje.

35. Sledovaným cieľom je v skutočnosti prenesenie nepriaznivých dôsledkov vyplývajúcich z naplnenia tohto rizika na cestujúceho.

36. Na dosiahnutie tohto výsledku je potrebné, ako som zdôraznil v úvodných poznámkach, aby Súdny dvor prehodnotil svoju judikatúru vyplývajúcu z rozsudku zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618). Podľa môjho názoru pritom medzi oboma posudzovanými situáciami existuje nespochybniteľná analógia, aj keď to účastníci konania popierajú.

37. Nevidím totiž žiadny dôvod, prečo by som sa mal riadiť inými úvahami, než akými sa riadil Súdny dvor v uvedenom rozsudku. Súdny dvor uviedol, že porucha vyvolaná predčasným zlyhaním určitých súčiastok lietadla nepochybne predstavuje nečakanú udalosť. Dodal však, že taká porucha zostáva vnútorne spojená s veľmi zložitým systémom fungovania lietadla, ktoré letecký dopravca prevádzkuje v často zložitých, až extrémnych podmienkach, najmä meteorologických, pričom sa predpokladá, že žiadna súčiastka lietadla nie je bezporuchová.[15] Súdny dvor z toho vyvodil, že v rámci činnosti leteckého dopravcu táto nečakaná udalosť patrí do jeho bežnej aktivity, keďže tento dopravca je bežne konfrontovaný s takým druhom nepredvídaných technických porúch.[16]

38. Na pojednávaní bol vyslovený názor, že takú udalosť, akou je porucha vyvolaná predčasným zlyhaním určitej súčiastky lietadla, nemožno porovnávať s udalosťou, akou je kolízia lietadla s vtákom, keďže prvá z nich je endogénnou príčinou a druhá je exogénnou príčinou, čo celkom jasne znamená rozlíšenie podľa toho, či je príčina vo vzťahu k lietadlu interná alebo externá. Nie je mi však jasné, na akom právnom základe by som z tejto jedinej skutočnosti mohol vyvodiť natoľko diametrálne odlišné dôsledky, ktoré predstavujú tak výrazný zásah do ochrany spotrebiteľa.

39. Toto tvrdenie, podľa ktorého použitie právnej zásady závisí od toho, či sa riziko nachádza v interiéri alebo exteriéri konštrukcie lietadla, nič nemení na právnej povahe udalosti. Či už sa toto riziko nachádza v interiéri alebo exteriéri trupu lietadla, jedinou charakteristikou užitočnou z hľadiska judikatúry Súdneho dvora je, či sa týka bežnej aktivity leteckého dopravcu, čo som podľa môjho názoru preukázal.

40. Inými slovami použitie tohto kritéria navrhovaného účastníkmi konania by znamenalo vykonať obrat v ustálenej judikatúre odstránením právneho kritéria a jeho nahradením iným, čisto vecným kritériom. Bez ohľadu na to, či sa riziko nachádza v interiéri alebo exteriéri lietadla, aj naďalej sa týka bežnej aktivity leteckého dopravcu.

41. Som si celkom vedomý výhody, ktorá okrem toho nie je v skutočnosti medzi účastníkmi konania sporná a ktorá by z toho vyplývala pre letecké spoločnosti, a s tým súvisiacej nevýhody pre spotrebiteľov. Preto ak existuje potreba ekonomického vyváženia týchto rôznych záujmov prostredníctvom zmeny práva, domnievam sa, že jeho uskutočnenie prináleží výlučne normotvorcovi Únie.

42. Rovnako tak sa na pojednávaní poukazovalo na situácie, keď meškanie spôsobili obzvlášť závažné poveternostné podmienky, ktoré by v tomto prípade bolo dôvodné kvalifikovať ako „mimoriadne okolnosti“. Považujem však za celkom neprimerané porovnávať kolíziu lietadla s vtákom pri vzlietaní alebo pristávaní s takou udalosťou, ktorá bola spomenutá na pojednávaní.

15 — Rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 41).

16 — Rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 42).

43. Iné by to mohlo byť len v prípade, že by prelet veľkého počtu vtákov dočasne bránil lietadlu vzlietnuť alebo by ho donútil pristáť na náhradnom letisku. Iba táto situácia mi v tomto prípade pripadá byť porovnateľnou – na základe úvahy *per analogiam* – so situáciou, ktorá nastala vplyvom výnimočných poveternostných podmienok.

44. Preto sa domnievam, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že kolízia lietadla s vtákom, v dôsledku ktorej došlo k viac ako trojhodinovému meškaniu oproti pôvodne plánovanému času príletu, nie je „mimoriadna okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia, a teda nemôže leteckého dopravcu oslobodiť od jeho povinnosti náhrady.

45. Nad rámec uvedeného uvádzam, že v súlade s článkom 13 tohto nariadenia môže letecký dopravca, ak poskytne takúto náhradu, požadovať podľa použiteľného vnútroštátneho práva odškodnenie alebo náhradu od iných osôb, vrátane tretích osôb. Taká náhrada teda môže zmierniť alebo dokonca vyrovnať finančnú záťaž, ktorú uvedený dopravca znáša v dôsledku svojich povinností vyplývajúcich z tohto nariadenia.[17] Pokiaľ by sa teda prevádzkujúci letecký dopravca okrem iného domnieval, že správca letiska bol zodpovedný za prijatie dostatočných opatrení na odplašenie vtákov a že sa tak podľa jeho názoru nestalo, mohol by uplatniť nárok na náhradu škody.

46. Vzhľadom na odpoveď na prvú otázku nie je podľa mňa potrebné odpovedať na druhú až štvrtú otázku.

47. Svojou piatou otázkou sa vnútroštátny súd v skutočnosti pýta, ako sa má pristupovať k dvom uvedeným udalostiam, ktoré spôsobili meškanie s príletom 5 hodín a 20 minút, a to z hľadiska práva cestujúcich v leteckej doprave na náhradu za meškajúci let podľa nariadenia č. 261/2004.

48. Zo skutkových okolností sporu vo veci samej, ako ich uviedol vnútroštátny súd, vyplýva, že meškanie spôsobené technickou poruchou bolo 1 hodina 45 minút. Po kolízii lietadla s vtákom predstavovalo celkové meškanie v dôsledku týchto dvoch udalostí 5 hodín 20 minút. Táto kolízia teda spôsobila meškanie v trvaní 3 hodiny 35 minút. Vzhľadom na to, že kolízia lietadla s vtákom nie je „mimoriadna okolnosť“ v zmysle nariadenia č. 261/2004, ako bolo posúdené vyššie, na vznik nároku cestujúcich daného letu na náhradu postačuje už samotné meškanie spôsobené kolíziou lietadla s vtákom. Podľa môjho názoru preto nie je potrebné preskúmať piatu otázku.

V – Návrh

49. Vzhľadom na uvedené úvahy navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal Obvodnímu soudu pro Prahu 6 (Česká republika) takto:

Článok 5 ods. 3 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, sa má vykladať v tom zmysle, že kolízia lietadla s vtákom, v dôsledku ktorej došlo k viac ako trojhodinovému meškaniu oproti pôvodne plánovanému času príletu, nie je „mimoriadna okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia, a teda nemôže leteckého dopravcu oslobodiť od jeho povinnosti náhrady.

17 — Pozri rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 46 a citovanú judikatúru).