ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 22. decembra 2008 *

Vo veci C-549/07,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 234 ES, podaný rozhodnutím Handelsgericht Wien (Rakúsko) z 30. októbra 2007 a doručený Súdnemu dvoru 11. decembra 2007, ktorý súvisí s konaním:

Friederike Wallentin-Hermann

proti

Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory K. Lenaerts, sudcovia T. von Danwitz, E. Juhász, G. Arestis a J. Malenovský (spravodajca),

* Jazyk konania: nemčina.

generálna advokátka: E. Sharpston,
tajomník: R. Grass,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— pani Wallentin-Hermann, osobne, Rechtsanwältin,

— Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA, v zastúpení: O. Borodajkewycz, Rechtsanwalt,

— rakúska vláda, v zastúpení: E. Riedl, splnomocnený zástupca,

— grécka vláda, v zastúpení: S. Chala a D. Tsagkaraki, splnomocnené zástupkyne,

— poľská vláda, v zastúpení: M. Dowgielewicz, splnomocnený zástupca,

— portugalská vláda, v zastúpení: L. Fernandes, splnomocnený zástupca,

— vláda Spojeného kráľovstva, v zastúpení: C. Gibbs, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci D. Beard, barrister,

— Komisia Európskych spoločenstiev, v zastúpení: R. Vidal Puig a M. Vollkommer, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálnej advokátky, že vec bude prejednaná bez jej návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 5 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa stanovujú 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, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi pani Wallentin-Hermann a Alitalia — Linee Aree Italiane SpA (ďalej len „Alitalia“) v nadväznosti na jej zamietnutie odškodniť žalobkyňu vo veci samej, ktorej let bol zrušený.

Právny rámec

Medzinárodné právo

3 Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretý v Montreale 28. mája 1999 (ďalej len „Montrealský dohovor“) bol 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, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491). Tento dohovor nadobudol účinnosť, pokiaľ ide o Spoločenstvo, 28. júna 2004.

4 Články 17 až 37 Montrealského dohovoru tvoria jeho tretiu kapitolu nazvanú „Zodpovednosť dopravcu a rozsah náhrady škody“.

5 Článok 19 tohto dohovoru nazvaný „Omeškanie“ uvádza:

„Dopravca je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním v leteckej preprave cestujúcich, batožiny alebo nákladu. Dopravca však nie je zodpovedný za škodu spôsobenú omeškaním, ak dokáže, že on, jeho pracovníci a agenti vykonali všetky opatrenia, ktoré môžu byť odôvodnene požadované na zabránenie škody, alebo že z jeho alebo ich strany nebolo možné vykonať takéto opatrenia.“

Právo Spoločenstva

6 Nariadenie č. 261/2004 obsahuje najmä tieto odôvodnenia:

„(1) konanie Spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa;

(2) odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie alebo veľké meškanie letov spôsobuje cestujúcim vážne problémy a nepohodlie;

…

(12) … by sa mali zmenšiť ťažkosti a nepohodlie cestujúcich spôsobené zrušením letov; toto by sa malo dosiahnuť tým, že dopravcovia budú nútení informovať cestujúcich o zrušení pred plánovaným časom odletu a navyše im ponúknuť primerané presmerovanie tak, aby sa cestujúci mohli zariadiť inak; ak tak neurobia mali by leteckí dopravcovia cestujúcim poskytnúť náhradu okrem prípadov, keď zrušenie letu nastane za mimoriadnych okolností, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia;

…

(14) tak ako je to uvedené v Montrealskom dohovore, 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;

(15) za mimoriadne okolnosti sa dá považovať skutočnosť, keď rozhodnutie riadenia letovej prevádzky v konkrétnom dni vo vzťahu ku konkrétnemu lietadlu zapríčiní veľké meškanie, meškanie do nasledujúceho dňa alebo zrušenie jedného alebo viacerých letov takého lietadla dokonca aj vtedy, keď príslušný letecký dopravca uskutočnil všetky primerané opatrenia aby zabránil meškaniu alebo zrušeniu.“

7 Článok 5 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Zrušenie“ uvádza:

„1. v prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim:

a) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 8;

b) prevádzkujúci letecký dopravca ponúkne pomoc v súlade s článkom 9 ods. 1 písm. a) a článkom 9 ods. 2, ako aj v prípade presmerovania, keď podľa reálneho odhadu čas odletu pre nový let je aspoň deň po odlete plánovanom pre zrušený let, pomoc špecifikovanú v článku 9 ods. 1 písm. b) a v článku 9 ods. 1 písm. c); a

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo

ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie,

ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase príletu.

iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase príletu.

…

3. 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.

…“

8 Článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 nazvaný „Právo na náhradu“ stanovuje:

„Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;

b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km;

c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b).

…“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

9 Z vnútroštátneho rozhodnutia vyplýva, že pani Wallentin-Hermann si u spoločnosti Alitalia rezervovala pre seba, svojho manžela a svoju dcéru tri miesta na let z Viedne (Rakúsko) do Brindisi (Taliansko) cez Rím (Taliansko). Odlet z Viedne sa mal uskutočniť 28. júna 2005 o 6.45 hod. a prílet do Brindisi bol stanovený na rovnaký deň o 10.35 hod.

10 Po registrácii boli títo traja cestujúci informovaní päť minút pred predpokladaným odletom, že ich let bol zrušený. Následne boli preložení na let spoločnosti Austrian Airlines s príletom v Ríme, kde prileteli o 9.40 hod., teda 20 minút po odlete ich spoja do Brindisi, ktorý v dôsledku toho zmeškali. Pani Wallentin-Hermann a jej rodina dorazili do Brindisi o 14.15 hod.

11 Zrušenie letu Alitalia s odletom z Viedne bolo spôsobené zložitou poruchou motora zasahujúcou turbínu a zistenou deň pred odletom v priebehu overovania. Alitalia o tom bola informovaná počas noci predchádzajúcej tomuto letu o jednej hodine. Oprava lietadla, ktorá si vyžiadala zaslanie súčiastok na výmenu a príslušných technikov, sa ukončila 8. júla 2005.

12 Pani Wallentin-Hermann žiadala od Alitalia náhradu vo výške 250 eur podľa článkov 5 ods. 1 písm. c) a 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 z dôvodu zrušenia jej letu, ako aj 10 eur z titulu nákladov na telefón. Alitalia zamietla túto žiadosť.

13 V rámci súdneho konania, ktoré sa začalo na podnet pani Wallentin-Hermann, Bezirksgericht für Handelssachen Wien (Okresný súd pre obchodné veci Viedeň) vyhovel jej žalobe o náhradu najmä z dôvodu, že technické poruchy, ktoré zasiahli dotknutý prístroj, nepatrili medzi „mimoriadne okolnosti“ oslobodzujúce od povinnosti náhrady upravené v článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.

14 Alitalia podala odvolanie proti tomuto rozhodnutiu na Handelsgericht Viedeň (Obchodný súd Viedeň), ktorý rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Ide o mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia… č. 261/2004… so zreteľom na odôvodnenie č. 14 preambuly tohto nariadenia aj v prípade technickej poruchy lietadla, predovšetkým poškodenia hnacieho mechanizmu, ktorá má za následok zrušenie letu a majú sa okolnosti vylučujúce zodpovednosť podľa článku 5 ods. 3 [tohto] nariadenia vykladať v zmysle ustanovení Montrealského dohovoru (článku 19)?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku: Ide v prípade leteckých dopravcov, ktorí odôvodňujú nadpriemerne časté zrušenia letov technickými poruchami len na základe ich častého výskytu, o mimoriadne okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia [č. 261/2004]?

3. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku: Prijal letecký dopravca všetky ‚primerané opatrenia' podľa článku 5 ods. 3 nariadenia [č. 261/2004], ak preukáže uskutočnenie zákonom predpísaných minimálnych požiadaviek na údržbu lietadla, a postačuje to na to, aby bol letecký dopravca oslobodený od povinnosti zaplatiť náhradu podľa článku 5 v spojení s článkom 7 [tohto] nariadenia?

4. V prípade zápornej odpovede na prvú otázku: Sú mimoriadnymi okolnosťami v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia [č. 261/2004] prípady vyššej moci alebo prírodné udalosti, ktoré nespočívajú v technickej poruche, a teda letecký dopravca nemá na ne vplyv?"

O prejudiciálnych otázkach

O prvej a štvrtej otázke

15 Svojou prvou a štvrtou otázkou, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením č. 14 tohto nariadenia musí byť vykladaný v tom zmysle, že technická porucha lietadla, ktorá spôsobí zrušenie letu, patrí medzi „mimoriadne okolnosti" v zmysle tohto ustanovenia, alebo či naopak tento pojem pokrýva situácie inej povahy, ktoré nespočívajú v technických poruchách. Vnútroštátny súd sa tiež pýta, či treba vykladať okolnosti vylučujúce zodpovednosť upravené v tomto ustanovení v súlade s ustanoveniami Montrealského dohovoru, osobitne s jeho článkom 19.

16 Treba konštatovať, že pojem mimoriadne okolnosti nepatrí medzi tie, ktoré sú definované v článku 2 nariadenia č. 261/2004. Tento pojem nie je definovaný ani v iných článkoch uvedeného nariadenia.

17 Podľa ustálenej judikatúry sa však určenie významu a rozsahu pojmov, pre ktoré právo Spoločenstva neobsahuje definíciu, musí zistiť podľa ich obvyklého významu pri súčasnom zohľadnení súvislostí, v ktorých sa používajú, ako aj pri zohľadnení účelu sledovaného právnou úpravou, v ktorej sa nachádzajú. Okrem toho, ak sú tieto pojmy uvedené v ustanovení, ktoré predstavuje výnimku zo zásady, alebo konkrétne z noriem Spoločenstva určených na ochranu spotrebiteľov, musia sa okrem toho vykladať doslovne (pozri v tomto zmysle rozsudok z 10. marca 2005, easyCar, C-336/03,

Zb. s. I-1947, bod 21 a citovanú judikatúru). Okrem toho preambula aktu Spoločenstva môže upresňovať jeho obsah (pozri v tomto zmysle najmä rozsudok z 10. januára 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Zb. s. I-403, bod 76).

18 V tejto súvislosti ciele sledované článkom 5 nariadenia č. 261/2004, ktorý stanovuje povinnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu v prípade zrušenia letu, vyplývajú jasne z odôvodnení č. 1 a 2 tohto nariadenia, podľa ktorých by sa konanie Spoločenstva v oblasti leteckej dopravy malo okrem iného zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich so zreteľom na požiadavky ochrany spotrebiteľa vo všeobecnosti, keďže zrušenie alebo veľké meškanie letu spôsobuje cestujúcim vážne problémy (pozri v tomto zmysle rozsudok z 10. januára 2006, rozsudok IATA a ELFAA, už citovaný, bod 69).

19 Ako vyplýva z odôvodnenia č. 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 č. 14 nariadenia č. 261/2004, že takéto okolnosti môžu vzniknúť osobitne v prípade 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.

22 Z tohto údaja v preambule 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 zahŕňajúce 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 zahŕňajúce 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.

24 Vzhľadom na osobitné podmienky, za ktorých sa uskutočňuje letecká doprava a stupeň technologickej prepracovanosti lietadiel, treba konštatovať, že leteckí dopravcovia sú bežne konfrontovaní pri výkone svojich aktivít s rôznymi technickými poruchami, ktoré sa nevyhnutne objavujú pri činnosti týchto prístrojov. Práve s cieľom vyhnúť sa takýmto problémom a s cieľom predchádzať haváriám ohrozujúcim bezpečnosť letov podliehajú tieto prístroje osobitne prísnym pravidelným kontrolám, ktoré sú zahrnuté

do bežných podmienok prevádzky leteckých dopravných podnikov. Vyriešenie technickej poruchy vyplývajúcej z nedostatku údržby prístroja treba preto považovať za patriace do bežnej aktivity leteckého dopravcu.

25 V dôsledku toho 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.

26 Napriek tomu nemožno vylúčiť, že technické poruchy predstavujú tieto „mimoriadne okolnosti“ v rozsahu, v akom vyplývajú z udalostí, ktoré nesúvisia s bežnou aktivitou dotknutého leteckého dopravcu a ktoré sa vymykajú z jeho účinnej kontroly. Tak by to bolo 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.

27 Je preto úlohou vnútroštátneho súdu preskúmať, či technické poruchy, ktoré zdôrazňuje letecký dopravca dotknutý vo veci samej, vyplývali z udalostí, ktoré sa netýkajú bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a ktoré sa vymykajú z jeho účinnej kontroly.

28 Pokiaľ ide o otázku, či treba vykladať okolnosť vylučujúcu zodpovednosť uvedenú v článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v súlade s ustanoveniami Montrealského dohovoru, osobitne s jeho článkom 19, treba konštatovať, že tento dohovor je neoddeliteľnou súčasťou právneho poriadku Spoločenstva. Okrem toho z článku 300 ods. 7 ES vyplýva, že inštitúcie Spoločenstva sú viazané dohodami, ktoré Spoločenstvo uzavrelo, a v dôsledku toho majú tieto dohody prednosť pred sekundárnou právnou úpravou Spoločenstva (pozri rozsudok z 10. júla 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Zb. s. I-5237, bod 43).

29 Podľa článku 19 Montrealského dohovoru dopravca môže byť oslobodený od svojej zodpovednosti za škodu spôsobenú omeškaním, „ak dokáže, že on, jeho pracovníci a agenti vykonali všetky opatrenia, ktoré môžu byť odôvodnene požadované na zabránenie škody, alebo že z jeho alebo ich strany nebolo možné vykonať takéto opatrenia“.

30 V tejto súvislosti treba uviesť, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 odkazuje na pojem „mimoriadne okolnosti“, zatiaľ čo tento pojem sa nenachádza ani v článku 19 Montrealského dohovoru, ani v inom jeho ustanovení.

31 Ďalej je opodstatnené konštatovať, že tento článok 19 sa vzťahuje na omeškanie, zatiaľ čo článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa zaoberá prípadmi zrušenia letu.

32 Okrem toho, ako vyplýva z bodov 43 až 47 už citovaného rozsudku IATA a ELFAA, článok 19 Montrealského dohovoru a článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 patria do rôznych kontextov. Článok 19 a nasl. tohto dohovoru totiž upravuje podmienky, za ktorých môžu dotknutí cestujúci po zmeškaní letu podať žaloby smerujúce k získaniu náhrady z dôvodu individualizovanej nápravy. Naopak, článok 5 nariadenia č. 261/2004 upravuje štandardné a okamžité nápravné opatrenia. Tieto opatrenia, nezávislé na tých, ktorých podmienky uskutočnenia upravuje Montrealský dohovor, sú teda navyše. Z toho vyplýva, že okolnosti vylučujúce zodpovednosť dopravcu upravené v článku 19 tohto dohovoru nemôžu byť bez rozdielu prebraté do článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.

33 Za týchto podmienok Montrealský dohovor nemôže určiť výklad okolností vylučujúcich zodpovednosť upravených v uvedenom článku 5 ods. 3.

34 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy treba odpovedať na prvú a štvrtú položenú otázku tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 musí byť vykladaný v tom zmysle, že technická porucha lietadla, ktorá spôsobí zrušenie letu, nepatrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, ibaže táto porucha vyplýva z udalostí, ktoré sa svojou povahou alebo svojím pôvodom netýkajú bežného výkonu aktivity dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole. Montrealský dohovor nie je rozhodný na účely výkladu okolností vylučujúcich zodpovednosť uvedených v článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.

O druhej otázke

35 Vzhľadom na súbor položených otázok sa treba domnievať, že vnútroštátny súd sa v podstate touto otázkou pýta, či samotná frekvencia technických porúch vylučuje, aby tieto poruchy patrili medzi „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, ak leteckí dopravcovia majú vedomosť o vyššej ako priemernej úrovni zrušovania letov z dôvodu týchto porúch.

36 Ako bolo uvedené v bode 27 tohto rozsudku, je úlohou vnútroštátneho súdu preskúmať, či technické poruchy, ktoré zdôrazňuje letecký dopravca dotknutý vo veci samej, vyplývajú z udalostí, ktoré sa netýkajú jeho bežnej aktivity a ktoré sa vymykajú z jeho účinnej kontroly. Z toho vyplýva, 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 č. 261/2004.

37 Vzhľadom na vyššie uvedené treba odpovedať na druhú položenú otázku tak, 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 č. 261/2004.

O tretej otázke

38 Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či treba dospieť k záveru, že letecký dopravca prijal „všetky primerané opatrenia“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, ak preukáže, že sa na lietadle, ktorého let bol zrušený, vykonalo zákonné minimum prác údržby a ak tieto dôkazy postačujú na oslobodenie tohto dopravcu od jeho povinnosti náhrady upravenej v článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 tohto nariadenia.

39 Treba uviesť, že normotvorca Spoločenstva nezamýšľal priznať charakter oslobodzujúci od povinnosti náhrady pre cestujúcich v prípade zrušenia letu všetkým mimoriadnym okolnostiam, ale iba tým, ktorým by sa nebolo možné vyhnúť, hoci by boli prijaté všetky primerané opatrenia.

40 Z toho vyplýva, že vzhľadom na to, že všetky mimoriadne okolnosti nie sú oslobodzujúce, je úlohou toho, kto má v úmysle sa ich dovolávať, okrem iného preukázať, že by sa im v každom prípade nedalo vyhnúť opatreniami prispôsobenými situácii, to znamená takými, ktoré v čase, keď tieto mimoriadne okolnosti nastanú, zodpovedajú najmä podmienkam technicky a hospodársky znesiteľným pre dotknutého leteckého dopravcu.

41 Tento dopravca musí totiž preukázať, že aj napriek všetkým prostriedkom, či už ide o zamestnancov alebo materiál a finančným prostriedkom, ktorými disponoval, sa

zjavne nemohol, s výnimkou pripustenia neprimeraných strát vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase, vyhnúť tomu, že mimoriadne okolnosti, ktorým čelil, viedli k zrušeniu letu.

42 Je úlohou vnútroštátneho súdu preskúmať, či za okolností ako vo veci samej dotknutý letecký dopravca prijal opatrenia primerané situácii, to znamená opatrenia, ktoré v čase, keď nastali mimoriadne okolnosti, ktorých existenciu preukazuje, zodpovedali najmä podmienkam technicky a hospodársky znesiteľným pre dotknutého uvedeného dopravcu.

43 Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy treba odpovedať na tretiu položenú otázku tak, že skutočnosť, že letecký dopravca dodržal minimálne pravidlá údržby lietadla, nemôže sama osebe stačiť na preukázanie, že tento dopravca prijal „všetky primerané opatrenia“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 a v dôsledku toho na oslobodenie tohto dopravcu od jeho povinnosti náhrady upravenej v článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 tohto nariadenia.

O trovách

44 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny

súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (štvrtá komora) rozhodol takto:

1. **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, musí byť vykladaný v tom zmysle, že technická porucha lietadla, ktorá spôsobí zrušenie letu, nepatrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, s výnimkou toho, ak táto porucha vyplýva z udalostí, ktoré sa svojou povahou alebo svojím pôvodom netýkajú bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole. Dohovor o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretý v Montreale 28. mája 1999 nie je rozhodný na účely výkladu okolností vylučujúcich zodpovednosť uvedených v článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.**

2. **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 č. 261/2004.**

3. Skutočnosť, že letecký dopravca dodržal minimálne pravidlá údržby lietadla, nemôže sama osebe stačiť na preukázanie, že tento dopravca prijal „všetky primerané opatrenia“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 a v dôsledku toho na oslobodenie tohto dopravcu od jeho povinnosti náhrady upravenej v článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 tohto nariadenia.

Podpisy