Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
EVGENI TANČEV
prednesené 12. apríla 2018 [1]

Spojené veci C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia Neufeldt a Gabriel Neufeldt, obaja právne zastúpení ich rodičmi Sandrou a Thomasom Neufeldtovcami (C-197/17)
Ivan Wallmann (C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (C-199/17)
Susanne de Winder (C-200/17)
Holger Schlosser a Nicole Schlosser (C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (C-202/17)
Eberhard Schmeer (C-203/17)
Brigitte Wittmann (C-226/17)
Reinhard Wittmann (C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (C-278/17)
Thomas Kiehl (C-279/17)
Ralph Eßer (C-280/17)
Thomas Schmidt (C-281/17)
Werner Ansorge (C-282/17)
Herbert Blesgen (C-283/17)
Simone Künnecke
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (C-284/17)
Marta Gentile

1 Jazyk prednesu: angličtina.

Marcel Gentile (C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (C-291/17)
proti
TUIfly GmbH
[24 návrhov na začatie prejudiciálneho konania, ktoré podal Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover, Nemecko)]
a
EUflight.de GmbH (C-292/17)
proti
TUIfly GmbH

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf, Nemecko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 5 ods. 3 – Náhrada cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov – Pojem ‚mimoriadne okolnosti' – Hromadná neprítomnosť leteckého personálu v dôsledku tzv. ‚divého štrajku' pod zámienkou práceneschopnosti – Príčinná súvislosť – Pojem ‚dalo sa zabrániť'"

I. Úvod

1. Predstavuje tzv. „divý štrajk"[2] pod zámienkou práceneschopnosti „mimoriadne okolnosti" v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004[3], v dôsledku ktorých letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu cestujúcim, ktorí boli v tejto súvislosti vystavení meškaniu letov alebo ich zrušeniu?

2. To je v podstate kľúčová otázka, ktorá bola predložená na posúdenie Súdnemu dvoru prostredníctvom týchto spojených návrhov na začatie prejudiciálneho konania predložených Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover, Nemecko) a Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf, Nemecko), na ktoré viacerí cestujúci podali žaloby, na základe ktorých sa domáhajú vyplatenia náhrady v zmysle nariadenia č. 261/2004 potom, ako boli ich lety zrušené alebo mali veľké meškanie v dôsledku nezvyčajne vysokého percenta práceneschopnosti leteckého personálu leteckého dopravcu.

3. Táto vec poskytuje Súdnemu dvoru príležitosť rozšíriť judikatúru týkajúcu sa výkladu nariadenia č. 261/2004, ktoré, a to je potrebné pripomenúť, má reálny vplyv na životy občanov Európskej únie a všetky osoby, ktoré cestujú v rámci jej hraníc.

2 Na internetovej stránke http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html je pojem „grève sauvage" definovaný ako grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat. Na internetovej stránke https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike definuje Cambridge slovník divý štrajk ako „náhly štrajk (= akt odmietnutia pracovať ako protest) bez varovania zo strany pracovníkov a často bez oficiálnej podpory odborov". S cieľom oboznámiť sa s diskusiou týkajúcou sa pojmu divé štrajky v práve Únie pozri napríklad Bogg, A.: Viking and Laval: The International Labour Law Perspective. In: Freeland, M. R., Prassl, J.: *Viking, Laval and Beyond*. Hart Publishing, 2014, s. 41 – 74.

3 Nariadenie 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 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10) (ďalej len „nariadenie č. 261/2004").

II. Právny rámec

4. Odôvodnenia 1, 2, 14 a 15 nariadenia č. 261/2004 stanovujú:

„(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;

…

(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.“

5. 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.“

III. Skutkové okolnosti vo veci samej a prejudiciálne otázky

A. Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Amtsgericht Hannover

6. V 24 prípadoch prejednávaných pred Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover) si žalobcovia rezervovali lety so spoločnosťou TUIfly GmbH (ďalej len „TUIfly“), ktorá je leteckým dopravcom so sídlom v Hannoveri, Nemecko. Žalobcovia sa od spoločnosti TUIfly domáhajú náhrady v zmysle článku 7 nariadenia č. 261/2004[4] z dôvodu, že ich lety boli zrušené alebo mali veľké meškanie v období medzi 3. októbrom 2016 a 8. októbrom 2016.

7. Zrušenia predmetných letov alebo ich meškania majú pôvod v udalosti, ku ktorej došlo začiatkom októbra 2016, keď veľké množstvo letových zamestnancov TUIfly náhle ohlásilo práceneschopnosť, čo viedlo k zrušeniu celkovo viac ako 100 letov a mnohé ďalšie mali veľké meškanie.

8. Táto vlna práceneschopnosti nastala potom, ako vedenie spoločnosti TUIfly 30. septembra 2016 informovalo svojich pracovníkov o budúcich reštrukturalizačných plánoch, ktoré narazili na masívny odpor.

4 V súvislosti s výškami náhrad, na ktoré vznikne nárok v prípade zrušenia alebo meškania letu, pozri bod 38 nižšie.

9. Podľa návrhu na začatie prejudiciálneho konania miera práceneschopnosti pracovníkov v spoločnosti TUIfly vo všeobecnosti dosahuje približne 10 %, čo zahŕňa personál v pilotnej kabíne a obsluhujúci personál na palube. Po oznámení reštrukturalizačných opatrení zo strany vedenia spoločnosti TUIfly 30. septembra 2016 sa však miera práceneschopnosti personálu v spoločnosti TUIfly výrazne zvýšila, najmä v období medzi 3. októbrom 2016 a 9. októbrom 2016, pričom svoj vrchol dosiahla 7. októbra 2016, keď bolo z dôvodu choroby práceneschopných 89 % personálu v pilotnej kabíne a 62 % obsluhujúceho personálu na palube.

10. Dňa 3. októbra 2016 TUIfly v plnom rozsahu odstúpila od svojho pôvodného letového plánu a vytvorila nový. Spoločnosť si tiež u iných leteckých spoločností prenajala charterové lety a zrušila dovolenku pracovníkom, ktorí si čerpali dovolenku.

11. Dňa 3. októbra 2016 malo z dôvodu personálnych výpadkov veľké meškanie 24 letov. Dňa 4. októbra 2016 bolo 7 letov zrušených a 29 letov malo veľké meškanie. Od 5. októbra 2016 bola zrušená veľká časť letov. V dňoch 7. a 8. októbra 2016 boli zo strany spoločnosti TUIfly zrušené všetky lety z Nemecka do ich cieľových destinácií na základe predpokladu, že na konci zájazdu by už nebola zaručená spiatočná preprava cestujúcich.

12. Dňa 7. októbra 2016 informovalo vedenie spoločnosti TUIfly zamestnancov o tom, že v súvislosti s reštrukturalizačnými plánmi došlo k dohode so zástupcami zamestnancov. Následne sa miera práceneschopnosti jej letového personálu znížila na normálnu úroveň.

13. V spore vo veci samej TUIfly tvrdí, že nie je povinná zaplatiť žalobcom náhradu z dôvodu, že predmetné zrušenia alebo meškania boli spôsobené „mimoriadnymi okolnosťami“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004. Žalobcovia tvrdia, že TUIfly nie je zbavená povinnosti zaplatiť im náhradu, pretože predmetné udalosti nepredstavovali mimoriadne okolnosti a bolo im možné zabrániť, ak by boli prijaté všetky primerané opatrenia.

14. Za týchto okolností Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover) rozhodol prerušiť 24 konaní a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

„1. Predstavuje neprítomnosť značnej časti pracovníkov potrebných na uskutočnenie letov prevádzkujúceho leteckého dopravcu z dôvodu práceneschopnosti mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004? V prípade kladnej odpovede na prvú otázku: Aká vysoká musí byť miera neprítomnosti na uznanie takej okolnosti?

2. V prípade zápornej odpovede na prvú otázku: Predstavuje spontánna neprítomnosť značnej časti pracovníkov potrebných na uskutočnenie letov prevádzkujúceho leteckého dopravcu z dôvodu prerušenia práce, ktoré nie je z hľadiska pracovného práva ani právnej úpravy kolektívnych zmlúv legitímne (tzv. ‚divý štrajk‘), mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004? V prípade kladnej odpovede na druhú otázku: Aká vysoká musí byť miera neprítomnosti na uznanie takej okolnosti?

3. V prípade kladnej odpovede na prvú alebo druhú otázku: Je potrebné, aby mimoriadna okolnosť nastala pri samotnom zrušenom lete, alebo je prevádzkujúci letecký dopravca oprávnený vypracovať nový letový plán z dôvodov hospodárnosti?

4. V prípade kladnej odpovede na prvú alebo druhú otázku: Vzťahuje sa kritérium možnosti zabránenia na mimoriadnu okolnosť alebo na dôsledky vzniku mimoriadnej okolnosti?“

B. Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Amtsgericht Düsseldorf

15. V spore vo veci samej pred Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf) podal na TUIfly žalobu jeden žalobca s cieľom dosiahnuť zaplatenie náhrady v zmysle článku 7 nariadenia č. 261/2004. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že žalobca, spoločnosť EUflight.de, vymáha tento nárok v mene cestujúceho, ktorý na ňu postúpil svoje právo na náhradu v zmysle predmetného nariadenia z dôvodu zrušenia letu 7. októbra 2016.

16. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vyplýva, že Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf) predpokladá, že náhly výskyt práceneschopnosti veľkého počtu zamestnancov, či už je ho možné pripísať vlne skutočnej choroby alebo tzv. „divému štrajku“, predstavuje „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004. Napriek tomu vnútroštátny súd pochybuje o existencii dostatočnej príčinnej súvislosti medzi týmito mimoriadnymi okolnosťami a zrušením daného letu vzhľadom na to, že k nemu došlo v kontexte generálnej zmeny letového plánu spoločnosti TUIfly od 2. októbra 2016. Vnútroštátny súd predovšetkým zdôrazňuje, že keďže TUIfly neuvádza, aká konkrétna posádka bola plánovaná na predmetný let, bude táto spoločnosť oslobodená od povinnosti zaplatiť náhradu z dôvodu mimoriadnych okolností iba v prípade, ak sa bude príčinná súvislosť medzi týmito okolnosťami a zrušením letu vykladať extenzívne.

17. Za týchto okolností Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúcu prejudiciálnu otázku:

„Je zrušenie letu zapríčinené mimoriadnou okolnosťou v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/04 aj v prípade, keď tieto okolnosti (v tomto konkrétnom prípade ‚divý štrajk‘ alebo ‚vlna choroby‘) ovplyvnia príslušný let iba nepriamo v tom zmysle, že leteckého dopravcu viedli k prepracovaniu celého letového plánu a nový letový plán zahŕňa zrušenie daného konkrétneho letu? Môže sa letecký dopravca vyhnúť zodpovednosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/04, keď predmetný let, ak by nebol zmenený, mohol byť uskutočnený, pretože posádka plánovaná na daný let by bola k dispozícii, ak by nebola priradená na iné lety v dôsledku zmeny letového plánu?“

IV. Konanie pred Súdnym dvorom

18. V zmysle článku 54 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora bolo 24 návrhov na začatie prejudiciálneho konania predložených zo strany Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover) a jeden návrh na začatie prejudiciálneho konania predložený zo strany Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf) spojených na účely písomnej a ústnej časti konania a na účely rozhodnutia. [5]

19. Písomné pripomienky boli Súdnemu dvoru predložené zo strany zástupcov žalobcov v deviatich zo spojených vecí [6], spoločnosti TUIfly, nemeckej vlády, poľskej vlády a Komisie.

20. Zástupcovia žalobcov v jedenástich zo spojených vecí [7], TUIfly, francúzska vláda, nemecká vláda a Komisia sa zúčastnili na pojednávaní, ktoré sa konalo 25. januára 2018.

5 Poznamenávam, že pôvodne bolo predložených zo strany Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover) 28 návrhov na začatie prejudiciálneho konania, ale 3 návrhy vo veciach C-196/17, C-276/17 a C-277/17 boli vzaté späť. Zostalo teda 25 zvyšných návrhov. Okrem toho poznamenávam, že 19 návrhov na začatie prejudiciálneho konania vo veciach C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17 až C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 a C-429/17, ktoré boli predložené zo strany Amtsgericht – z ktorých jeden (C-352/17) bol vzatý späť – bolo prerušených v zmysle článku 55 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora, kým Súdny dvor nerozhodne v týchto veciach.

6 Veci C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 a C-292/17.

7 Veci C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 a C-292/17. Zástupcovia žalobcov, ktorí predložili Súdnemu dvoru písomné pripomienky, sa teda tiež zúčastnili na pojednávaní, s výnimkou pojednávaní vo veciach C-280/17 a C-284/17. Zástupcovia žalobcov vo veciach C-226/17, C-228/17, C-282/17 a C-283/17 predniesli Súdnemu dvoru iba ústne pripomienky.

V. Analýza

21. Moja analýza je rozdelená na tri hlavné časti. V prvej uvediem predbežnú poznámku týkajúcu sa posúdenia prejudiciálnych otázok predložených Súdnemu dvoru. V druhej budem riešiť určité predbežné otázky týkajúce sa prípustnosti, ktoré boli vznesené zo strany spoločnosti TUIfly. V tretej časti sa budem zaoberať podstatou štyroch položených otázok, ktorej bude predchádzať prehľad judikatúry Súdneho dvora týkajúcej sa článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2014, z ktorej bude vychádzať následné posúdenie.

A. Predbežná poznámka

22. Prostredníctvom štyroch prejudiciálnych otázok sa Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover) v podstate pýta, či tzv. „divý štrajk“ pod zámienkou práceneschopnosti, ktorý priamo alebo nepriamo spôsobil zrušenie letu alebo jeho veľké meškanie, predstavuje „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, v dôsledku čoho by bol letecký dopravca oslobodený od povinnosti zaplatiť cestujúcim v spore vo veci samej náhradu.

23. Článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 stanovuje, že letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7 daného nariadenia, „ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia“.

24. Článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 teda uvádza, že letecký dopravca musí preukázať tri hlavné skutočnosti, aby mohol využiť výnimku uvedenú v tomto ustanovení: 1. musí preukázať existenciu „mimoriadnych okolností“; 2. zrušenie letu alebo jeho veľké meškanie musí byť „spôsobené“ mimoriadnymi okolnosťami; 3. mimoriadnym okolnostiam „sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia“ [8].

25. Štyri otázky predložené zo strany Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover) sa týkajú všetkých troch týchto podmienok. Prvá a druhá otázka sa týkajú prvej z týchto podmienok, konkrétne toho, či vlna práceneschopnosti alebo tzv. „divý štrajk“ predstavujú „mimoriadne okolnosti“. Tretia otázka sa týka druhej podmienky týkajúcej sa príčinnej súvislosti, a to konkrétne toho, či je postačujúce, že mimoriadne okolnosti predstavujú iba nepriamu príčinu zrušenia letu alebo veľkého meškania z dôvodu prepracovania letového plánu spoločnosťou TUIfly. Štvrtá otázka sa týka tretej podmienky, pokiaľ ide o to, či sa samotným mimoriadnym okolnostiam alebo ich dôsledkom dalo „zabrániť“.

26. Jediná otázka, ktorú položil Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf) sa týka toho, či za predpokladu, že vlna ochorení alebo tzv. „divý štrajk“ predstavujú „mimoriadne okolnosti“, bude zrušenie letu spôsobené mimoriadnymi okolnosťami aj v prípade, ak tieto okolnosti ovplyvnili predmetný let iba nepriamo, keďže posádka pre daný let bola k dispozícii a daný let by sa uskutočnil, ak by TUIfly nepristúpila k celkovej zmene letového plánu, a teda nepridelila danú posádku na iné lety z dôvodu uvedených mimoriadnych okolností.

27. Preto je otázka, ktorú položil Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf), veľmi podobná tretej otázke, ktorú položil Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover). Preto sa nimi v mojej analýze nižšie budem zaoberať spoločne.

8 Pozri napríklad návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Sharpston vo veci Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, bod 31).

B. Prípustnosť

28. TUIfly tvrdí, že návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover), je čiastočne neprípustný. Tvrdí, že prvá a druhá otázka idú nad rámec predmetu sporu vo veci samej, pretože tieto otázky predpokladajú vysokú mieru práceneschopnosti všetkých pracovníkov leteckého dopravcu, pričom spor vo veci samej sa týka vysokej miery práceneschopnosti iba v prípade personálu na palube, teda pilotov, letušiek a palubných sprievodcov. Tiež tvrdí, že prvá a druhá otázka, týkajúce sa určenia toho, aká vysoká miera neprítomnosti musí nastať, aby išlo o mimoriadnu okolnosť, sa týkajú posúdenia skutkového stavu, ktoré prináleží vnútroštátnemu súdu, a nie Súdnemu dvoru. Okrem toho TUIfly tvrdí, že tretia otázka nemá žiadnu súvislosť s predmetom sporu vo veci samej, pretože TUIfly nevypracovala nový letový plán „z dôvodov hospodárnosti“, a v každom prípade je táto otázka príliš abstraktná.

29. Poznamenávam tiež, že nemecká vláda, hoci nevzniesla námietku neprípustnosti vo vzťahu k návrhu na začatie prejudiciálneho konania, ktorý predložil Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover), sa napriek tomu domnieva, že odpoveď na prvú otázku, ktorú položil Amtsgericht Hannover, nie je rozhodujúca pre vyriešenie sporu vo veci samej, keďže v prípade personálu spoločnosti TUIfly nenastala masová práceneschopnosť, ale tzv. „divý štrajk“.

30. Podľa môjho názoru sú otázky, ktoré položil Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover), prípustné.

31. Je pravda, že podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora pri otázkach týkajúcich sa výkladu práva Únie položených vnútroštátnym súdom v rámci právnej úpravy a skutkových okolností, ktoré tento súd vymedzí na svoju vlastnú zodpovednosť a ktorých správnosť Súdnemu dvoru neprináleží preverovať, platí prezumpcia relevantnosti. Súdny dvor môže odmietnuť rozhodnúť o návrhu na začatie prejudiciálneho konania podanom vnútroštátnym súdom len vtedy, ak je zjavné, že požadovaný výklad práva Únie nemá nijakú súvislosť s realitou alebo predmetom sporu vo veci samej, ak ide o hypotetický problém alebo ak Súdny dvor nedisponuje skutkovými a právnymi podkladmi potrebnými na užitočné zodpovedanie položených otázok. [9]

32. Okrem toho prezumpcia relevantnosti nemôže byť vyvrátená len samotnou okolnosťou, že jeden z účastníkov konania vo veci samej popiera určité skutočnosti, od ktorých závisí vymedzenie predmetu tohto sporu. [10]

33. V prejednávanej veci z návrhu na začatie prejudiciálneho konania a z kontextu prvej a druhej otázky formulovanej vnútroštátnym súdom vyplýva, že tieto otázky sa týkajú pracovníkov spoločnosti TUIfly. Je nesporné, že dotknutým osobám bolo v zmysle článku 23 Štatútu Súdneho dvora umožnené účinne vyjadriť ich stanovisko k týmto otázkam.

34. Okrem toho nie je zjavné, že prejudiciálne otázky nesúvisia so skutkovými okolnosťami sporu vo veci samej a ani s ich účelom. Z návrhu na začatie prejudiciálneho konania ani nie je zrejmé, že by sa otázky týkali čisto hypotetického problému.

35. V dôsledku toho neexistujú dostatočné dôvody na vyvrátenie prezumpcie relevantnosti, ktorá sa uplatňuje na prejudiciálne otázky predložené zo strany Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover).

9 Pozri napríklad rozsudok zo 14. decembra 2017, Avon Cosmetics (C-305/16, EU:C:2017:970, bod 59 a citovaná judikatúra).

10 Pozri napríklad rozsudok z 22. septembra 2016, Breitsamer und Ulrich (C-113/15, EU:C:2016:718, bod 34 a citovaná judikatúra).

C. Podstata

1. Prehľad judikatúry Súdneho dvora týkajúcej sa článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004

36. Z ustálenej judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že výnimky z ustanovení priznávajúcich práva cestujúcim v leteckej doprave je potrebne vykladať reštriktívne.[11] Judikatúra však rovnako uznáva, že prijatím nariadenia č. 261/2004 sa normotvorca Únie snažil dosiahnuť rovnováhu medzi záujmami cestujúcich v leteckej doprave a záujmami leteckých dopravcov.[12] Za týchto podmienok oslobodenie od povinnosti leteckých dopravcov zaplatiť náhradu za zrušenia letov a ich veľké meškania v prípade „mimoriadnych okolností“, ktoré nariadenie č. 261/2004 nedefinuje, vyložil Súdny dvor tak, ako je uvedené nižšie.

37. Súdny dvor odmietol tvrdenia, podľa ktorých by pri výklade článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 mala prevažovať nadmerná finančná záťaž leteckých dopravcov, pričom poukazuje na to, že z judikatúry vyplýva, že cieľ ochrany spotrebiteľa, ktorý zahŕňa ochranu cestujúceho v leteckej doprave, môže dokonca odôvodniť značné negatívne hospodárske dôsledky pre niektoré hospodárske subjekty.[13]

38. Súdny dvor uviedol, že výška náhrady, stanovená v závislosti od dĺžky trasy dotknutých letov na 250, 400 a 600 eur, môže byť ešte znížená o 50 % na základe článku 7 ods. 2 písm. c) nariadenia č. 261/2004, ak je meškanie v prípade letu, na ktorý sa nevzťahuje článok 7 ods. 2 písm. a) a b) uvedeného nariadenia, menšie ako štyri hodiny,[14] a že plnenie povinností podľa nariadenia č. 261/2004 nemá vplyv na práva leteckých dopravcov požadovať náhradu od akejkoľvek osoby, ktorá zapríčinila oneskorenie, vrátane tretích osôb, ako to stanovuje článok 13 tohto nariadenia. Taká náhrada teda môže zmierniť alebo dokonca vyrovnať finančnú záťaž, ktorú znášajú uvedení leteckí dopravcovia v dôsledku týchto povinností.

39. Súdny dvor rozhodol, že okrem toho sa nezdá byť nedôvodné, aby boli tieto povinnosti od začiatku rešpektované a podliehali vyššie uvedenému nároku na náhradu zo strany leteckých dopravcov, s ktorými majú dotknutí cestujúci uzatvorenú zmluvu o preprave, ktorá ich oprávňuje na let, ktorý by nemal byť zrušený ani oneskorený.[15]

40. Pravidlo uvedené v článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 bolo bližšie špecifikované na základe jeho výkladu Súdnym dvorom. Súdny dvor stanovil že podľa odôvodnenia 14 nariadenia č. 261/2004 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.[16] Súdny dvor z toho teda vyvodil, že ako mimoriadne okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 možno kvalifikovať také udalosti, ktoré sa svojou povahou alebo pôvodom netýkajú bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole.[17] Za týchto okolností Súdny dvor rozhodol, že kolízia medzi lietadlom a vtákom a prípadné poškodenie v dôsledku tejto kolízie nie sú vnútorne spojené so systémom fungovania lietadla a svojou povahou

11 Rozsudok zo 4. októbra 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, bod 38). Pozri tiež návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Sharpston vo veci Sturgeon a i. (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:416, bod 48), kde generálna advokátka zdôraznila, že Súdny dvor v rozsudku z 10. januára 2006, IATA a ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, bod 48), jasne rozhodol, že „ochrana cestujúcich“ predstavuje „bezprostredný cieľ nariadenia č. 261/2004“.

12 Rozsudok z 23. októbra 2012, Nelson (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 39).

13 Tamže, bod 81 a citovaná judikatúra.

14 Tamže, bod 78.

15 Tamže, bod 80 a citovaná judikatúra.

16 Rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 21 a citovaná judikatúra).

17 Tamže, bod 22 a citovaná judikatúra.

alebo pôvodom sa netýkajú bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu. Táto udalosť sa vymykala účinnej kontrole leteckého dopravcu.[18] Súdny dvor v tejto súvislosti dospel k záveru, že „leteckých dopravcov nemožno nabádať k tomu, aby neprijímali opatrenia, aké si vyžaduje takáto nehoda, a uprednostňovali zachovanie a dochvíľnosť svojich letov pred cieľom bezpečnosti letov“[19].

41. V tejto súvislosti Súdny dvor rozhodol, že v rámci výkonu činností leteckého dopravcu predstavuje porucha spôsobená predčasným zlyhaním určitých súčiastok lietadla nečakanú udalosť, avšak vzhľadom na to, že takáto porucha je vnútorne spojená s veľmi zložitým systémom fungovania lietadla, v rámci činnosti leteckého dopravcu patrí táto nečakaná udalosť do jeho bežnej aktivity, keďže tento dopravca je bežne konfrontovaný s takým druhom nepredvídaných technických porúch. Navyše predchádzanie takej poruche nie je mimo rámca účinnej kontroly leteckého dopravcu.[20]

42. Nakoniec Súdny dvor poznamenal, že „skrytá výrobná chyba zasahujúca bezpečnosť letov“ môže vyplývať z udalostí, ktoré nesúvisia s bežnou aktivitou dotknutého leteckého dopravcu a *vymykajú sa* z jeho účinnej kontroly,[21] pričom rovnako by to bolo pri existencii škôd spôsobených na lietadlách sabotážou alebo teroristickými činmi.[22] Súdny dvor taktiež stanovil, že uzatvorenie európskeho vzdušného priestoru po erupcii sopky predstavuje „mimoriadne okolnosti“[23].

43. Okrem toho judikatúra Súdneho dvora preukázala, že normotvorca Únie chcel priznať oslobodenie od povinnosti platiť náhradu cestujúcim v prípade zrušenia letov nie vo vzťahu k všetkým mimoriadnym okolnostiam, ale len pokiaľ ide o také okolnosti, ktorým *sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia*.[24]

44. Vzhľadom na to, že nie všetky mimoriadne okolnosti zakladajú oslobodenie, je úlohou toho, kto má v úmysle sa ich dovolávať, ako TUIfly, okrem iného preukázať, že by sa im v každom prípade nedalo vyhnúť prostredníctvom opatrení prispôsobených situácii, t. j. takých, ktoré v čase, keď tieto mimoriadne okolnosti nastanú, zodpovedajú najmä podmienkam, ktoré sú pre dotknutého leteckého dopravcu technicky a hospodársky znesiteľné.

45. Tento dopravca musí totiž preukázať, že aj napriek všetkým zdrojom, 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*.[25]

46. V tejto súvislosti Súdny dvor stanovil individuálnu a flexibilnú koncepciu pojmu „primerané opatrenia“ s tým, že je úlohou vnútroštátneho súdu, aby posúdil, či za okolností prejednávanej veci možno na leteckého dopravcu hľadieť tak, že prijal opatrenia primerané situácii.[26]

18 Tamže, bod 24.

19 Tamže, bod 25.

20 Rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, body 41 až 43).

21 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

22 Rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 26).

23 Rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 34).

24 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

25 Rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07 EU:C:2008:771, body 39 až 41). Kurzívou zvýraznil generálny advokát. Pozri tiež rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, body 28 a 29 a citovaná judikatúra).

26 Rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 30).

47. Súdny dvor rozhodol, že letecký dopravca musí vo fáze plánovania letu rozumne zohľadniť riziko meškania spojené s možným výskytom mimoriadnych okolností.[27] Na to, aby akékoľvek, aj bezvýznamné meškanie vyplývajúce z existencie mimoriadnych okolností nevyhnutne neviedlo k zrušeniu letu, musí rozumný letecký dopravca plánovať využitie svojich prostriedkov včas tak, aby mal určitú časovú rezervu, čiže aby bol schopný, pokiaľ je to možné, uskutočniť uvedený let po skončení mimoriadnych okolností.[28]

48. V tomto svetle Súdny dvor vo vzťahu k cestujúcim, ktorým bolo odmietnuté nastúpiť do lietadla, rozhodol, že 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 predchádzajúceho letu. Pojem „mimoriadne okolnosti" má totiž za cieľ obmedziť povinnosti leteckých dopravcov, alebo dokonca oslobodiť ich od týchto povinností, ak sa predmetnej udalosti nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Ak je taký dopravca povinný zrušiť let plánovaný na deň štrajku personálu letiska a následne sa rozhodne reorganizovať svoje neskoršie lety, nemožno v žiadnom prípade vychádzať z toho, že tento dopravca bol pre uvedený štrajk donútený odmietnuť nástup do lietadla cestujúcemu, ktorý sa riadne dostavil na nástup do lietadla dva dni po zrušení uvedeného letu.[29]

49. V tomto kontexte bol Súdny dvor požiadaný, aby určil jednak to, či tzv. „divý štrajk" predstavuje „mimoriadne okolnosti" v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, a jednak dôsledky v prípade, že nimi je.

2. Navrhovaná odpoveď na prvú otázku

50. V prípade, ak sa na ňu nahliada izolovane, je odpoveď na prvú otázku jednoznačná. Na jednej strane v zmysle vyššie uvedenej judikatúry opatrenia na riadenie práceneschopnosti v podniku, ktorý vykonáva činnosť v normálne zdravom prostredí, patria medzi záležitosti, ktoré sú spojené s bežným výkonom činnosti leteckých dopravcov a ktoré sú pod skutočnou kontrolou tohto dopravcu. Na druhej strane hromadná neprítomnosť v dôsledku pandémie alebo inej krízovej situácie v oblasti verejného zdravia nie je vlastná bežnému výkonu činnosti leteckých dopravcov a je mimo ich skutočnej kontroly. Prvé uvedené by nespadalo pod pojem „mimoriadne okolnosti" na účely článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, pričom druhé uvedené by spadalo.

51. Zo spisu aj z tvrdení predložených na pojednávaní však vyplýva, že toto nie sú skutkové okolnosti sporu vo veci samej. Čo nastalo, je hromadná neprítomnosť pod zámienkou práceneschopnosti pri výkone tzv. „divého štrajku". Za týchto okolností, hoci je odpoveď na prvú otázku, ktorá sa posudzuje izolovane, v zásade kladná, nestačí to na vyriešenie sporu vo veci samej, ktorý je v skutočnosti založený na tzv. „divom štrajku" a nie na pandémii alebo inej krízovej situácii v oblasti verejného zdravia. Toto napokon tvorí podstatu usmernenia, ktoré požaduje vnútroštátny súd.[30]

27 Rozsudok z 12. mája 2011, Eglītis a Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, bod 27).

28 Tamže, bod 28.

29 Rozsudok zo 4. októbra 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604, bod 37).

30 Pozri body 28 až 35 vyššie.

52. Preto navrhujem odpovedať na prvú otázku takto:

„Len skutočná neprítomnosť z dôvodu práceneschopnosti podstatnej časti pracovníkov leteckej prevádzky prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ku ktorej došlo v dôsledku pandémie alebo inej krízovej situácie v oblasti verejného zdravia, predstavuje ‚mimoriadnu okolnosť' v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004. Za takých okolností prináleží vnútroštátnemu súdu, aby vzhľadom na všetky relevantné skutkové okolnosti posúdil presnú mieru neprítomnosti, ktorá je predpokladom toho, aby daná situácia predstavovala ‚mimoriadne okolnosti'."

3. Navrhovaná odpoveď na druhú otázku

53. Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či tzv. „divý štrajk" predstavuje „mimoriadne okolnosti" na účely článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004. Ak je odpoveď na túto otázku kladná, vnútroštátny súd sa pýta, aká vysoká musí byť miera neprítomnosti, aby predstavovala mimoriadne okolnosti.

54. Ako však Súdny dvor zdôraznil vo svojej judikatúre, pri výklade ustanovenia práva Únie je nutné vziať do úvahy nielen jeho doslovné znenie, ale aj vzájomný kontext a ciele sledované právnou úpravou, ktorej je súčasťou.[31] Z tohto hľadiska výrok aktu Únie nemožno oddeliť od jeho odôvodnenia a musí sa vykladať, ak je to potrebné, tak aby sa zohľadnili dôvody, ktoré viedli k jeho prijatiu.[32]

55. Na jednej strane odôvodnenie 1 nariadenia č. 261/2004 odkazuje na potrebu zabezpečiť „vysokú úroveň ochrany" cestujúcich, pričom odôvodnenie 2 daného nariadenia uvádza, že odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie letov spôsobuje cestujúcim vážne problémy a nepohodlie.

56. Na druhej strane odôvodnenie 14 nariadenia č. 261/2004 stanovuje, že 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.

57. Ciele nariadenia č. 261/2004 teda poukazujú na zahrnutie „štrajkov" do pojmu „mimoriadne okolnosti". Táto skutočnosť je podporená vyššie uvedenou judikatúrou Súdneho dvora týkajúcou sa výkladu pojmu „mimoriadne okolnosti", najmä pokiaľ ide o tzv. „dive štrajky", a to prinajmenšom v súvislosti so značnou mierou absencie ovplyvňujúcou prevádzkyschopnosť. Vzhľadom na to, že divý štrajk sa odohráva mimo pôsobnosti zákona, je mimo rámca kontroly leteckého dopravcu.[33] Podporujú to aj prípravné práce na článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004. V rámci nich bol pojem „vyššia moc" zmenený na „mimoriadne okolnosti". Podľa stanoviska Rady k spoločnej pozícii táto zmena bola vykonaná v záujme právnej zrozumiteľnosti.[34]

31 Pozri napríklad rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon a i. (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 41 a citovaná judikatúra).

32 Tamže, bod 42 a citovaná judikatúra.

33 Návrh Komisie nariadenia č. 261/2004 odkazuje na mimoriadne okolnosti nad rámec „zodpovednosti" leteckého dopravcu. Pozri napríklad COM(2001) 784, final, s. 6, bod 20.

34 Návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Sharpston vo veci Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, bod 50) a ktoré odkazujú na spoločnú pozíciu, a oznámenie Európskemu parlamentu z 25. marca 2003 [SEK(2003) 361 konečné znenie], v ktorom Komisia poznamenala, že podmienky náhrady podľa spoločnej pozície (ES) č. 27/2003 z 18. marca 2003 (Ú. v. EÚ C 125 E, 2003, s. 63) „by užšie prepojili náhradu s problémami a nepohodlím spôsobenými zrušeniami".

58. Okrem toho v Únii, ktorá sa riadi zásadami práva, nie sú tzv. „divé štrajky“ súčasťou bežného výkonu činnosti leteckých dopravcov. Nie sú podobné niečomu, čo je vnútorne spojené s operačným systémom lietadla, a teda vlastné bežnému výkonu činnosti leteckého dopravcu. Ďalej sa domnievam, že informovanie zamestnancov o potenciálnej reštrukturalizácii nespôsobilo, že by divý štrajk spadal pod kontrolou zo strany spoločnosti TUIfly, keďže divý štrajk nebol nevyhnutným dôsledkom tejto udalosti. [35]

59. S cieľom poskytnúť užitočnú odpoveď vnútroštátnemu súdu, ktorá by zahŕňala všetky relevantné prvky práva Únie, je dôležité zopakovať (pozri body 43 až 48 vyššie), že podľa judikatúry Súdneho dvora samotná existencia „mimoriadnych okolností“ nie je postačujúca na oslobodenie leteckého dopravcu od povinnosti platiť náhradu za zrušenie letu a veľké meškanie letu, ktorú by za iných okolností musel zaplatiť v zmysle nariadenia č. 261/2004. Výnimka obsiahnutá v článku 5 ods. 3 daného nariadenia sa vzťahuje iba na mimoriadne okolnosti, ktorým sa nedalo vyhnúť ani za predpokladu, že boli zo strany daného leteckého dopravcu prijaté všetky primerané opatrenia. Ako bolo vysvetlené v bodoch 43 až 48 vyššie, dôkazné bremeno nesie TUIfly, ktorá musí preukázať, že nebola schopná predchádzať mimoriadnym okolnostiam, s ktorými bola konfrontovaná tak, aby neviedli k zrušeniu letu. [36]

60. Vnútroštátnemu súdu prislúcha, aby na základe všetkých relevantných skutočností určil mieru neprítomnosti požadovanú v rámci tzv. „divého štrajku“, ktorá je potrebná na to, aby táto skutočnosť predstavovala „mimoriadne okolnosti“ v zmysle nariadenia č. 261/2004.

61. Preto navrhujem odpovedať na druhú otázku takto:

„Spontánna neprítomnosť významnej časti personálu leteckej prevádzky prevádzkujúceho leteckého dopravcu v dôsledku neoprávneného zastavenia práce podľa pracovného práva alebo kolektívnych zmlúv (‚divý štrajk‘) predstavuje ‚mimoriadnu okolnosť‘ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004. Výnimka uvedená v článku 5 ods. 3 sa však uplatní iba vo vzťahu k mimoriadnym okolnostiam, ktorým sa nedalo vyhnúť ani za predpokladu, že boli zo strany daného leteckého dopravcu prijaté všetky primerané opatrenia. Túto otázku, ako aj otázku, aká vysoká miera neprítomnosti je potrebná, aby bola splnená podmienka vzniku mimoriadnej okolnosti v súvislosti s divým štrajkom, musí posúdiť vnútroštátny súd.“

4. Navrhovaná odpoveď na tretiu otázku

62. Treťou otázkou, ktorú položil Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover), a otázkou, ktorú položil Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf), sa tieto vnútroštátne súdy v podstate pýtajú na to, ako široko je možné určovať príčinnú súvislosť medzi mimoriadnymi okolnosťami a zrušením letu, a najmä či bola uvedená príčinná súvislosť prerušená rozhodnutím spoločnosti TUIfly prepracovať celý letový plán.

35 Ďalej konštatujem, že záver v tom zmysle, že divý štrajk je mimoriadna okolnosť, je v súlade s nedávnym návrhom Komisie na zmenu nariadenia č. 261/2004, ktorý obsahuje neúplný zoznam okolností považovaných za „mimoriadne okolnosti“ na účely tohto nariadenia. Tento návrh zahŕňa „pracovné spory u prevádzkujúceho leteckého dopravcu alebo dôležitých poskytovateľov služieb, ako sú letiská a poskytovatelia letových navigačných služieb“. Pozri bod 1 ods. vii prílohy I COM(2013) 130 final, s. 30. Pozri tiež bod 1 ods. vii prílohy I legislatívneho uznesenia Európskeho parlamentu z 5. februára 2014, P7_TA(2014) 0092: „***nepredvídané*** pracovné spory u prevádzkujúceho leteckého dopravcu alebo dôležitých poskytovateľov služieb, ako sú letiská a poskytovatelia letových navigačných služieb“. Kurzívou zvýraznil generálny advokát v origináli.

36 V tejto súvislosti sa uplatňujú vnútroštátne pravidlá dokazovania v súlade so zásadami efektivity a ekvivalencie. Pozri návrhy, ktoré predniesla generálny advokátka Sharpston vo veci Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, body 63 až 72).

63. Podľa odôvodnenia 15 nariadenia č. 261/2004 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. [37]

64. Zastávam názor, že odpoveď na tretiu otázku vychádza zo zistení Súdneho dvora vo veci Finnair [38] (bod 48 vyššie) v tom zmysle, že keď je dopravca povinný zrušiť let plánovaný na deň štrajku personálu letiska a následne sa rozhodne reorganizovať svoje neskoršie lety, nemožno v žiadnom prípade vychádzať z toho, že tento dopravca bol pre uvedený štrajk donútený odmietnuť nástup do lietadla v prípade cestujúceho, ktorý sa riadne dostavil na nástup do lietadla dva dni po zrušení uvedeného letu. Inými slovami, mimoriadne okolnosti sa musia vyskytnúť v čase zrušenia letu a nevzťahujú sa na nové letové plány navrhnuté vzhľadom na mimoriadne okolnosti. To je v súlade s povinnosťou dopravcov stanovenou v judikatúre Súdneho dvora v tom zmysle, že rozumný letecký dopravca musí plánovať využitie svojich prostriedkov včas, tak aby mal určitú časovú rezervu, čiže aby bol schopný, pokiaľ je to možné, uskutočniť uvedený let po skončení mimoriadnych okolností (pozri bod 47 vyššie). [39]

65. Preto navrhujem odpovedať na tretiu otázku takto:

„Mimoriadne okolnosti sa musia vyskytnúť v čase zrušenia letu alebo meškania letu v závislosti od konkrétneho prípadu.“

5. Navrhovaná odpoveď na štvrtú otázku

66. V prípade kladnej odpovede na druhú alebo tretiu otázku sa vnútroštátny súd svojou štvrtou otázkou v podstate pýta, či sa kritérium možného zabránenia, ktoré súvisí s preukázaním, že mimoriadnym okolnostiam „sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia“, vzťahuje na mimoriadnu okolnosť alebo skôr na dôsledky mimoriadnych okolností.

67. Znenie [40] časti vety „ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia“, ktorá sa nachádza v článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, možno chápať tak, že odkazuje na „zrušenie“ a nie na vznik „mimoriadnych okolností“, hoci zámeno „ktorým“ by sa mohlo v tejto súvislosti považovať za nejednoznačné. Ako je však naznačené kurzívou v bode 45 vyššie, Súdny dvor už rozhodol, že rozhodujúcim je vyhnutie sa mimoriadnym okolnostiam, *ktorým letecký dopravca čelil a ktoré by „viedli k zrušeniu letu“*.

68. Pojem „primerané opatrenia“ sa teda skôr vzťahuje na následky mimoriadnych okolností ako na ich výskyt. Neexistuje napríklad žiadna povinnosť leteckého dopravcu podniknúť kroky na zabránenie výskytu sopečnej erupcie, ale súčasne je letecký dopravca povinný prijať primerané opatrenia na zabránenie zrušenia letu, hneď ako bude čeliť takémuto dopadu. Medzi takéto opatrenia môže patriť napríklad presmerovanie dotknutých letov.

37 Kurzívou zvýraznil generálny advokát.

38 Rozsudok zo 4. októbra 2012, Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604).

39 Pozri v tomto zmysle tiež návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Bot vo veci Finnair (C-22/11, EU:C:2012:223, body 53, 54 a 61).

40 O metódach výkladu, ktoré sa vzťahujú na článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, pozri bod 54 vyššie.

69. Dodávam, že tento výklad je v súlade s odôvodnením 15 nariadenia č. 261/2004, ktoré odkazuje na dopad rozhodnutia leteckých dopravcov vo vzťahu k mimoriadnym okolnostiam a na uskutočnenie „primeraných opatrení“, aby „zabránil meškaniu alebo zrušeniu“. Je to tiež v súlade s účelom uvedeným v odôvodnení 1 daného nariadenia, ktorý sa týka zabezpečenia „vysokej úrovne ochrany“ cestujúcich, a so širším kontextom nariadenia č. 261/2004. [41]

70. Preto navrhujem odpovedať na štvrtú otázku takto:

„Kritérium ‚dalo sa zabrániť‘ sa vzťahuje iba na dôsledky vzniku mimoriadnej okolnosti.“

VI. Návrh

71. Navrhujem preto, aby Súdny dvor odpovedal na otázky, ktoré položili Amtsgericht Hannover (Okresný súd Hannover, Nemecko) a Amtsgericht Düsseldorf (Okresný súd Düsseldorf, Nemecko), takto:

1. Len skutočná neprítomnosť z dôvodu práceneschopnosti podstatnej časti pracovníkov leteckej prevádzky prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ku ktorej došlo v dôsledku pandémie alebo inej krízovej situácie v oblasti verejného zdravia, predstavuje „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 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. Za takých okolností prináleží vnútroštátnemu súdu, aby vzhľadom na všetky relevantné skutkové okolnosti posúdil presnú mieru neprítomnosti, ktorá je predpokladom toho, aby daná situácia predstavovala „mimoriadne okolnosti“.

2. Spontánna neprítomnosť významnej časti personálu leteckej prevádzky prevádzkujúceho leteckého dopravcu v dôsledku neoprávneného zastavenia práce podľa pracovného práva alebo kolektívnych zmlúv („divý štrajk“) predstavuje „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004. Výnimka uvedená v článku 5 ods. 3 sa však uplatní iba vo vzťahu k mimoriadnym okolnostiam, ktorým sa nedalo vyhnúť ani za predpokladu, že boli zo strany daného leteckého dopravcu prijaté všetky primerané opatrenia. Túto otázku, ako aj otázku, aká vysoká miera neprítomnosti je potrebná, aby bola splnená podmienka vzniku mimoriadnej okolnosti v súvislosti s divým štrajkom, musí posúdiť vnútroštátny súd.

3. Mimoriadne okolnosti sa musia vyskytnúť v čase zrušenia letu alebo meškania letu v závislosti od konkrétneho prípadu.

4. Kritérium „dalo sa zabrániť“ sa vzťahuje iba na dôsledky vzniku mimoriadnej okolnosti.

41 Pre opačný názor formulovaný v kontexte, v ktorom dotknuté „mimoriadne okolnosti“ predstavovali technické zlyhanie a ktorý predchádza následnej judikatúre uvedenej v tomto návrhu, pozri návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Sharpston vo veci Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, body 24 až 32).