Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

z 11. júna 2020*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 5 ods. 3 – Článok 7 ods. 1 – Náhrady cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla a v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov – Oslobodenie – Pojem ‚mimoriadne okolnosti' – ‚Nedisciplinovaní cestujúci' (*Unruly passengers*) – Možnosť odvolávať sa na existenciu mimoriadnej okolnosti v prípade letu, ktorého sa táto okolnosť nedotkla – Pojem ‚primerané opatrenia'"

Vo veci C-74/19,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Okresný súd Lisabon, Portugalsko) z 21. januára 2019 a doručený Súdnemu dvoru 31. januára 2019, ktorý súvisí s konaním:

LE

proti

Transportes Aéreos Portugueses SA,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory M. Vilaras, sudcovia S. Rodin, D. Šváby (spravodajca), K. Jürimäe a N. Piçarra,

generálny advokát: P. Pikamäe,

tajomník: M. Ferreira, hlavná referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní z 5. decembra 2019,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– Transportes Aéreos Portugueses SA, v zastúpení: M. Riso, advogada,

– portugalská vláda, v zastúpení: L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa a L. Guerreiro, splnomocnení zástupcovia,

– nemecká vláda, v zastúpení: J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl a A. Berg, splnomocnení zástupcovia,

– francúzska vláda, v zastúpení: A.-L. Desjonquères a A. Ferrand, splnomocnení zástupcovia,

– rakúska vláda, v zastúpení: pôvodne G. Hesse, neskôr J. Schmoll, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: portugalčina.

– poľská vláda, v zastúpení: B. Majczyna, splnomocnený zástupca,

– Európska komisia, v zastúpení: B. Rechena a N. Yerrell, splnomocnení zástupcovia,

– Európska agentúra pre bezpečnosť letectva (EASA), v zastúpení: S. Rostren a R. Sousa Uva, splnomocnené zástupkyne,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 27. februára 2020,

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 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).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi LE a leteckým dopravcom Transportes Aéreos Portugueses SA (ďalej len „spoločnosť TAP“) v súvislosti s odmietnutím daného dopravcu poskytnúť náhradu tomuto cestujúcemu, ktorého let mal veľké meškanie.

Právny rámec

Medzinárodné právo

Tokijský dohovor

3 Dohovor o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla (*Zbierka zmlúv Organizácie spojených národov*, zv. 704, s. 219, ďalej len „Tokijský dohovor“) bol podpísaný v Tokiu 14. septembra 1963 a nadobudol platnosť 4. decembra 1969.

4 Všetky členské štáty sú zmluvnými stranami Tokijského dohovoru, no Európska únia nie je jeho zmluvnou stranou.

5 Článok 1 ods. 1 tohto dohovoru stanovuje:

„Tento Dohovor sa vzťahuje na

a) činy trestné podľa trestného zákona;

b) činy, ktoré bez ohľadu na to, či sú trestnými činmi, alebo nie, môžu ohroziť alebo ohrozujú bezpečnosť lietadla alebo osôb či majetku v lietadle alebo ktoré ohrozujú poriadok a disciplínu na palube lietadla.“

6 Článok 6 ods. 1 uvedeného dohovoru stanovuje:

„Ak veliteľ lietadla má závažné dôvody sa domnievať, že niektorá osoba spáchala alebo sa chystá spáchať trestný alebo iný čin uvedený v článku 1 odsek 1, môže voči tejto osobe urobiť primerané opatrenia včítane obmedzení, ktoré sú nevyhnutné:

a) na ochranu bezpečnosti lietadla alebo osôb či majetku v lietadle, alebo

b) na zachovanie poriadku a disciplíny na palube, alebo

c) na to, aby mohol takú osobu odovzdať príslušným orgánom alebo ju vysadiť v súlade s ustanoveniami tejto hlavy.“

7 Po nadobudnutí platnosti protokolu z 1. januára 2020 o zmene a doplnení Dohovoru o trestných a niektorých iných činoch spáchaných na palube lietadla, uzavretého v Montreale 4. apríla 2014, bol článok 6 Tokijského dohovoru zmenený. Táto zmena sa však prinajmenšom *ratione temporis* neuplatní na skutkové okolnosti vo veci samej.

Dohoda o EHP

8 V kapitole s názvom „Doprava“ článok 47 ods. 2 Dohody o Európskom hospodárskom priestore z 2. mája 1992 (Ú. v. ES L 1, 1994, s. 3), zmenenej Dohodou o účasti Bulharskej republiky a Rumunska v Európskom hospodárskom priestore (Ú. v. EÚ L 221, 2007, s. 15) (ďalej len „Dohoda o EHP“), stanovuje, že príloha XIII Dohody o EHP obsahuje osobitné ustanovenia s ohľadom na všetky druhy dopravy.

9 Článok 126 ods. 1 tejto dohody znie:

„Dohoda sa uplatňuje na územiach, na ktoré je uplatniteľná Zmluva o založení Európskeho hospodárskeho spoločenstva… za podmienok stanovených v t[ejto] zmluv[e] a na územia… Islandskej republiky, Lichtenštajnského kniežatstva [a] Nórskeho kráľovstva…“

10 Bod 8 protokolu 1 uvedenej dohody s názvom „Odkazy na územia“ stanovuje:

„Vždy, ak sa odkazuje na akty, ktoré majú obsahovať odkazy na územie ‚spoločenstva‘ alebo ‚spoločného trhu‘, tieto odkazy pre účely tejto dohody sa považujú za odkazy na územia zmluvných strán podľa definície v článku 126 dohody.“

11 Príloha XIII Dohody o EHP s nadpisom „Doprava – Zoznam uvedený v článku 47“, pod názvom „Úvod“ stanovuje:

„Keď akty, na ktoré odkazuje táto príloha, obsahujú pojmy alebo odkazujú na postupy, ktoré sú špecifické pre právny poriadok spoločenstva, ako sú:

– preambuly;

– adresáti aktov spoločenstva;

– odkazy na územia alebo jazyky ES;

– odkazy na vzájomné práva a povinnosti členských štátov…, ich verejných subjektov, podnikov alebo jednotlivcov a

– odkazy na informačné a oznamovacie postupy;

použije sa Protokol 1 o horizontálnych prispôsobeniach, pokiaľ nie je uvedené inak v tejto prílohe.“

Právo Únie

Nariadenie č. 261/2004

12 Odôvodnenia 1 a 13 až 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;

…

(13) cestujúci, ktorých lety boli zrušené, by mali mať možnosť buď získať úhradu ceny letenky alebo presmerovanie letu za uspokojivých podmienok a mala by im byť počas čakania na neskorší let poskytnutá primeraná starostlivosť;

(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.“

13 Článok 3 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 stanovuje:

„Toto nariadenie sa uplatňuje:

a) pri cestujúcich [na cestujúcich – *neoficiálny preklad*] odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy;

b) pri cestujúcich [na cestujúcich – *neoficiálny preklad*] odlietajúcich z letiska umiestneného v tretej krajine na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy, pokiaľ im nebola poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc v tejto tretej krajine, ak prevádzkujúcim leteckým dopravcom je dopravcom spoločenstva.“

14 Článok 5 tohto nariadenia stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim [V prípade zrušenia letu – *neoficiálny preklad*]:

…

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

…

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.

…“

15 Článok 7 uvedeného nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu“, v odseku 1 stanovuje:

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

…

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

…“

16 Článok 8 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Právo na náhradu alebo presmerovanie“, v odseku 1 stanovuje:

„Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúcim sa ponúkne možnosť vybrať si medzi:

a) – úhradou úplných nákladov na letenku v cene, za ktorú bola kúpená, za časť alebo časti nevykonanej cesty a za časť alebo časti už vykonanej cesty, ak let už naďalej neslúži účelu vo vzťahu k pôvodnému cestovnému plánu cestujúceho alebo v spojení s ním, do siedmich dní prostriedkami uvedenými v článku 7 ods. 3,

– spiatočným letom do prvého miesta odletu pri najbližšej príležitosti;

b) presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto pri najbližšej príležitosti; alebo

c) presmerovaním za porovnateľných prepravných podmienok na ich konečné cieľové miesto v neskoršom dátume podľa želania cestujúceho, za predpokladu voľných miest.“

Nariadenie (ES) č. 216/2008

17 Podľa bodu 7.d prílohy IV s názvom „Základné požiadavky na letovú prevádzku uvedenú v článku 8“ nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 z 20. februára 2008 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva a o zriadení Európskej agentúry pre bezpečnosť letectva, ktorým sa zrušuje smernica Rady 91/670/EHS, nariadenie (ES) č. 1592/2002 a smernica 2004/36/ES (Ú. v. EÚ L 79, 2008, s. 1):

„V núdzovej situácii, ktorá ohrozuje prevádzku alebo bezpečnosť lietadla a/alebo osoby na palube lietadla, musí veliteľ lietadla vykonať všetky opatrenia, ktoré považuje za potrebné v záujme bezpečnosti. …“

18 Nariadenie č. 216/2008 bolo s účinnosťou od 11. septembra 2018 zrušené nariadením Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) 2018/1139 zo 4. júla 2018 o spoločných pravidlách v oblasti civilného letectva, ktorým sa zriaďuje Agentúra Európskej únie pre bezpečnosť letectva a ktorým sa menia nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EÚ) č. 996/2010, (EÚ) č. 376/2014 a smernice 2014/30/EÚ a 2014/53/EÚ a ktorým sa zrušujú nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008, ako aj nariadenie Rady (EHS) č. 3922/91 (Ú. v. EÚ L 212, 2018, s. 1). Nariadenie 2018/1139 sa však neuplatní *ratione temporis* na skutkové okolnosti vo veci samej.

Nariadenie č. 965/2012

19 Bod „CAT.GEN.MPA.105 Zodpovednosť veliteľa lietadla“ písmeno a) prílohy IV s názvom „Prevádzka obchodnej leteckej dopravy“ nariadenia Komisie (EÚ) č. 965/2012 z 5. októbra 2012, ktorým sa ustanovujú technické požiadavky a administratívne postupy týkajúce sa leteckej prevádzky podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Ú. v. EÚ L 296, 2012, s. 1), zmeneného nariadením Komisie (EÚ) č. 800/2013 zo 14. augusta 2013 (Ú. v. EÚ L 227, 2013, s. 1) (ďalej len „nariadenie č. 965/2012“), stanovuje:

„Veliteľ lietadla okrem splnenia požiadaviek podľa CAT.GEN.MPA.100:

…

4. je oprávnený nariadiť, aby ktorákoľvek osoba vystúpila, alebo nariadiť vyloženie ktorejkoľvek časti nákladu, ktorá môže predstavovať potenciálne ohrozenie bezpečnosti lietadla alebo osôb na jeho palube;

5. nedovolí v lietadle prepravu osoby, ktorá sa zdá byť pod vplyvom alkoholu alebo drog v takej miere, ktorá by pravdepodobne ohrozila bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube;

…“

20 Bod „CAT.GEN.MPA.110 Právomoc veliteľa lietadla“ tejto prílohy znie:

„Prevádzkovateľ prijme všetky primerané opatrenia, aby zabezpečil, že všetky osoby na palube lietadla poslúchnu všetky oprávnené rozkazy vydané veliteľom lietadla na zabezpečenie bezpečnosti lietadla a osôb alebo majetku na jeho palube.“

Nariadenie (EÚ) č. 376/2014

21 Článok 2 bod 7 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 z 3. apríla 2014 o ohlasovaní udalostí, ich analýze a na ne nadväzujúcich opatreniach v civilnom letectve, ktorým sa mení nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 996/2010 a ktorým sa zrušuje smernica Európskeho parlamentu a Rady 2003/42/ES a nariadenia Komisie (ES) č. 1321/2007 a (ES) č. 1330/2007 (Ú. v. EÚ L 122, 2014, s. 18), stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

…

7. ‚udalosť‘ je každá udalosť súvisiaca s bezpečnosťou, ktorá ohrozuje alebo by v prípade, že nedôjde k jej náprave alebo vyriešeniu, mohla ohroziť lietadlo, osoby v ňom alebo akúkoľvek inú osobu a ktorá zahŕňa predovšetkým nehodu alebo vážny incident“.

22 Článok 4 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 376/2014 stanovuje:

„Osoby uvedené v odseku 6 hlásia prostredníctvom systémov povinného ohlasovania udalostí podľa tohto článku udalosti, ktoré môžu predstavovať značné riziko pre bezpečnosť letectva a ktoré patria do týchto kategórií:

a) udalosti súvisiace s prevádzkou lietadla, ako sú:
   i) udalosti súvisiace s kolíziou;
   ii) udalosti súvisiace so vzletom a pristátím;
   iii) udalosti súvisiace s palivom;
   iv) udalosti počas letu;
   v) udalosti súvisiace s komunikáciou;
   vi) udalosti súvisiace so zranením, mimoriadnymi situáciami a inými kritickými situáciami;
   vii) udalosti súvisiace s prípadmi straty spôsobilosti posádky a inými udalosťami, ktoré sa týkajú posádky;
   viii) udalosti súvisiace s meteorologickými podmienkami alebo udalosťami, ktoré sa týkajú bezpečnostnej ochrany.“

Vykonávacie nariadenie (EÚ) 2015/1018

23 Článok 1 vykonávacieho nariadenia Komisie (EÚ) 2015/1018 z 29. júna 2015, ktorým sa stanovuje zoznam s klasifikáciou udalostí v civilnom letectve, ktoré sa majú povinne hlásiť podľa nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (EÚ) č. 376/2014 (Ú. v. EÚ L 163, 2015, s. 1), stanovuje:

„Podrobná klasifikácia udalostí, na ktorú musia hlásenia odkazovať prostredníctvom systému povinného hlásenia udalostí v súlade s článkom 4 ods. 1 nariadenia [č. 376/2014], je stanovená v prílohách I až V k tomuto nariadeniu.“

24 Časť 6 bod 2 prílohy I vykonávacieho nariadenia 2015/1018 stanovuje ako udalosti, ktorých sa týka článok 4 ods. 1 nariadenia č. 376/2014, v súvislosti s bezpečnosťou „ťažkosti so zvládaním opitých a násilníckych osôb alebo osôb, ktoré konajú v rozpore s pokynmi“.

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

25 LE si rezervoval let spoločnosťou TAP s odletom z Fortalezy (Brazília), prestupom v Lisabone (Portugalsko) a cieľovým príletom do Osla (Nórsko).

26 Tento let sa uskutočnil 21. a 22. augusta 2017 s meškaním príletu do Osla takmer 24 hodín. Toto meškanie bolo spôsobené tým, že LE nemohol nastúpiť na druhý let priamo prípojného letu medzi Lisabonom a Oslom, pretože došlo k meškaniu príletu prvého letu medzi Fortalezou a Lisabonom. K tomuto meškaniu došlo v dôsledku toho, že lietadlo, ktoré uskutočnilo daný let, muselo byť v rámci svojho predchádzajúceho letu medzi Lisabonom s Fortalezou presmerované do Las Palmas de Gran Canaria (Španielsko) s cieľom vysadiť rušivo sa správajúceho cestujúceho, ktorý uhryzol druhého cestujúceho a napadol niekoľko ďalších cestujúcich, ako aj členov palubnej posádky. LE bol teda prepravený do Osla nasledujúcim letom prevádzkovaným spoločnosťou TAP, ktorý sa uskutočnil nasledujúci deň.

27 Z dôvodu tohto meškania v trvaní viac ako tri hodiny sa LE domáhal, aby mu TAP zaplatila náhradu vo výške 600 eur podľa článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 v spojení s článkom 7 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia, ako ich vykladá Súdny dvor.

28 Keďže TAP odmietla zaplatiť túto náhradu z dôvodu, že sporné veľké meškanie bolo spôsobené mimoriadnou okolnosťou a že zaslanie iného lietadla by nemohlo napraviť toto meškanie, LE podal žalobu na Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Okresný súd Lisabon, Portugalsko).

29 Vnútroštátny súd má pochybnosti týkajúce sa právnej kvalifikácie okolnosti, ktorá viedla k uvedenému meškaniu, pokiaľ ide o to, či sa prevádzkujúci letecký dopravca môže odvolávať na takúto okolnosť, pokiaľ táto okolnosť ovplyvnila lietadlo, ktoré uskutočnilo dotknutý let, ale v súvislosti s jeho predchádzajúcim letom, a pýta sa aj na primeranosť opatrení, ktoré tento dopravca vykonal.

30 Za týchto podmienok Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (Okresný súd Lisabon) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Spadá situácia, keď jeden z cestujúcich počas letu uhryzne iných cestujúcich a napadne členov posádky, ktorí sa ho pokúsili upokojiť, v dôsledku čoho veliteľ lietadla považuje za opodstatnené pristáť na najbližšom letisku s cieľom vysadiť uvedeného cestujúceho a vyložiť jeho batožinu, čo spôsobí meškanie pri prílete do cieľového miesta, pod pojem ‚mimoriadne okolnosti', ktorý je uvedený v odôvodnení 14 nariadenia [č. 261/2004]?

2. Môže ‚mimoriadna okolnosť", ktorá nastala počas letu do cieľového miesta bezprostredne predchádzajúceho spiatočnému letu uskutočneného tým istým lietadlom, zbaviť leteckú spoločnosť zodpovednosti za meškanie pri odlete tohto lietadla počas spiatočného letu, na palubu ktorého nastúpil cestujúci, ktorý uplatnil nárok na náhradu (žalobca v tomto konaní)?

3. Prijala letecká spoločnosť (žalovaná v tomto konaní) na účely článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 všetky primerané opatrenia, no napriek tomu nemohla zabrániť meškaniu, ak zvážila situáciu a dospela k záveru, že použitie iného lietadla by nezabránilo meškaniu, ku ktorému už došlo, a preradila cestujúceho počas medzipristátia (žalobcu v tomto konaní) na let, ktorý sa mal uskutočniť na druhý deň, lebo táto spoločnosť prevádzkuje do konečného cieľového miesta tohto cestujúceho len jeden let za deň?"

O prejudiciálnych otázkach

Úvodná poznámka

31 Podľa článku 3 ods. 1 písm. b) sa nariadenie č. 261/2004 uplatňuje najmä na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného v tretej krajine na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam Zmluvy o FEÚ, pokiaľ im nebola poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc v tejto tretej krajine, ak prevádzkujúcim leteckým dopravcom je dopravca Spoločenstva.

32 Na základe článku 47 ods. 2 Dohody o EHP v spojení s jej článkom 126 ods. 1, bodom 8 protokolu 1 tejto dohody a prílohou XIII uvedenej dohody sa teda nariadenie č. 261/2004 za podmienok v ňom stanovených uplatňuje na lety s odletom alebo s príletom na letisko nachádzajúce sa na nórskom území.

33 Keďže v priebehu konania pred Súdnym dvorom nebolo vôbec spomenuté, že by dotknutému cestujúcemu bola v Brazílii poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc, čo však prináleží overiť vnútroštátnemu súdu, let s priamym prípojom uskutočnený dopravcom Spoločenstva, v tomto prípade spoločnosťou TAP, s odletom z Fortalezy, ktorého konečné cieľové miesto bolo Oslo, patrí do pôsobnosti nariadenia č. 261/2004.

O prvej otázke

34 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia vykladať v tom zmysle, že rušivé správanie cestujúceho, ktoré bolo dôvodom na to, aby veliteľ lietadla odklonil dotknutý let na iné letisko, než malo byť letisko príletu, s cieľom vysadiť daného cestujúceho a vyložiť jeho batožinu, spadá pod pojem „mimoriadna okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia.

35 Je potrebné pripomenúť, že pre prípad zrušenia letu alebo veľkého meškania, to znamená v trvaní tri hodiny alebo viac, normotvorca Únie upravil povinnosti leteckých dopravcov v článku 5 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 (rozsudok zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 18).

36 Podľa odôvodnení 14 a 15, ako aj článku 5 ods. 3 tohto nariadenia, ako ich vykladá Súdny dvor, sa letecký dopravca oslobodí od svojej povinnosti platiť náhradu cestujúcim podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004, ak môže preukázať, že zrušenie alebo meškanie letu v trvaní tri hodiny alebo viac pri prílete bolo spôsobené „mimoriadnymi okolnosťami“, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keby boli prijaté všetky primerané opatrenia, a v prípade, že takáto okolnosť nastala, prijal opatrenia primerané situácii tým, že použil všetky prostriedky, či už ide o zamestnancov alebo materiál, a finančné prostriedky, ktorými disponoval, s cieľom predísť tomu, aby uvedená okolnosť viedla k zrušeniu alebo veľkému meškaniu dotknutého letu, s výnimkou toho, aby sa od neho vyžadovali neprimerané straty vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase (rozsudok zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 19).

37 Podľa ustálenej judikatúry ako „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 možno kvalifikovať také udalosti, ktoré svojou povahou alebo pôvodom nie sú súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu a vymykajú sa jeho účinnej kontrole, pričom tieto dve podmienky sú kumulatívne (rozsudky zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 20, a z 12. marca 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, bod 38).

38 Podľa odôvodnenia 14 uvedeného nariadenia takéto okolnosti môžu nastať najmä v prípade rizík bezpečnostnej ochrany (rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 21).

39 Je pritom nesporné, že rušivé správanie cestujúceho, ktoré bolo dôvodom toho, aby veliteľ lietadla, ktorému prináleží podľa článku 6 Tokijského dohovoru, ako aj bodu 7.d prílohy IV nariadenia č. 216/2008 prijať všetky potrebné opatrenia v záujme bezpečnosti, odklonil dotknutý let na iné letisko, než malo byť letisko príletu, s cieľom vysadiť daného cestujúceho a vyložiť jeho batožinu, skutočne ohrozuje bezpečnosť tohto letu.

40 V tejto súvislosti treba uviesť, že normotvorca Únie stanovil, ako vyplýva z článku 4 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 376/2014 v spojení s článkom 2 bodom 7 tohto nariadenia, článkom 1 vykonávacieho nariadenia 2015/1018 a časťou 6 bodom 2 prílohy I tohto nariadenia, že ťažkosti so zvládaním opitých a násilníckych osôb alebo osôb, ktoré konajú v rozpore s pokynmi, môžu predstavovať značné riziko pre bezpečnosť letectva, a preto musia byť predmetom oznámenia prostredníctvom systémov povinného hlásenia udalostí podľa článku 4 ods. 1 nariadenia č. 376/2014.

41 Navyše na jednej strane rušivé správanie v tak závažnej miere, že bolo dôvodom toho, aby veliteľ lietadla pristúpil k odkloneniu dotknutého letu, nie je súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého prevádzkujúceho leteckého dopravcu.

42 Hoci letecká preprava cestujúcich predstavuje prvotnú úlohu uvedeného dopravcu a prirodzene ho vystavuje povinnosti vysporiadať sa so správaním cestujúcich, ktorých prepravuje, nič to totiž nemení na tom, že také správanie, o aké ide vo veci samej, nepredstavuje správanie, ktoré by bolo možné očakávať od cestujúceho, ktorý má nielen poslúchnuť všetky rozkazy veliteľa lietadla vydané na

zabezpečenie bezpečnosti na palube v súlade s bodom „CAT.GEN.MPA.110 Právomoc veliteľa lietadla“ prílohy IV nariadenia č. 965/2012, ale aj dbať o to, aby sám nenarušil riadne plnenie prepravnej zmluvy, ktorú uzavrel s dotknutým prevádzkujúcim leteckým dopravcom.

43 Na druhej strane takéto správanie v zásade nie je zvládnuteľné dotknutým prevádzkujúcim leteckým dopravcom, keďže po prvé ide o skutočnosť závisiacu od cestujúceho, ktorého správanie a reakcie na príkazy posádky v zásade nie sú predvídateľné, a po druhé, že veliteľ lietadla, ako aj posádka majú na palube lietadla len obmedzené prostriedky na zvládnutie takého cestujúceho.

44 V tejto súvislosti treba zdôrazniť, že rozhodnutie veliteľa lietadla ako reakcia na toto správanie na účely odklonenia lietadla s cieľom vysadiť daného cestujúceho a vyložiť jeho batožinu prijaté v súlade s bodom „CAT.GEN.MPA.105 Zodpovednosť veliteľa lietadla“ písmenom a) prílohy IV nariadenia č. 965/2012, bolo prijaté v rámci zodpovednosti, ktorú má podľa článku 8 a bodu 7.d prílohy IV nariadenia č. 216/2008 a podľa ktorej musí vykonať všetky opatrenia, ktoré považuje za potrebné v záujme bezpečnosti.

45 Inak to však musí byť v prípade, ak sa ukáže, čo prináleží overiť vnútroštátnemu súdu, že dotknutý prevádzkujúci letecký dopravca prispel k tomu, že sa daný cestujúci začal rušivo správať, alebo ak tento dopravca mohol predvídať takéto správanie a prijať potrebné opatrenia v čase, keď sa to dalo urobiť bez závažného dôsledku na priebeh dotknutého letu, na základe počiatočných varovných signálov takého správania.

46 V tejto súvislosti môže ísť najmä o taký prípad, ako uviedol generálny advokát v bode 51 svojich návrhov, francúzska a rakúska vláda, ako aj Európska komisia, ak prevádzkujúci letecký dopravca umožnil nástup do lietadla cestujúcemu, ktorý mal problémy so správaním už pred nastupovaním, či dokonca počas neho, a to napriek tomu, že v súlade s bodom „NCC.GEN.106 Zodpovednosť a právomoc veliteľa lietadla“ písmenom b) prílohy VI nariadenia č. 965/2012 má veliteľ lietadla právomoc odmietnuť prepravu alebo vykázať z paluby akúkoľvek osobu, batožinu alebo náklad, ktoré môžu predstavovať potenciálnu hrozbu pre bezpečnosť lietadla alebo osôb na jeho palube.

47 V takom prípade by rušivé správanie cestujúceho, a to aj napriek tomu, že to nie je súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu, bolo uvedeným dopravcom zvládnuteľné, čo by vylučovalo, že by takéto správanie bolo treba kvalifikovať ako „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.

48 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že rušivé správanie cestujúceho, ktoré bolo dôvodom na to, aby veliteľ lietadla odklonil dotknutý let na iné letisko, než malo byť letisko príletu, s cieľom vysadiť daného cestujúceho a vyložiť jeho batožinu, spadá pod pojem „mimoriadna okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia, pokiaľ prevádzkujúci letecký dopravca neprispel k tomu, že došlo k takémuto správaniu, alebo neopomenul prijať potrebné opatrenia ako reakciu na počiatočné varovné signály takého správania, čo prináleží overiť vnútroštátnemu súdu.

O druhej otázke

49 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia vykladať v tom zmysle, že na účely oslobodenia od povinnosti poskytnúť cestujúcim náhradu v prípade veľkého meškania alebo zrušenia letu sa prevádzkujúci letecký dopravca môže odvolávať na „mimoriadnu okolnosť“, ktorá síce neovplyvnila uvedený zrušený alebo meškajúci let, ale predchádzajúci let prevádzkovaný daným dopravcom tým istým lietadlom.

50 Ako bolo pripomenuté v bode 36 tohto rozsudku, letecký dopravca sa môže oslobodiť od svojej povinnosti platiť náhradu cestujúcim podľa článku 5 ods. 1 a článku 7 nariadenia č. 261/2004, ak môže preukázať, že zrušenie alebo veľké meškanie letu bolo spôsobené „mimoriadnymi okolnosťami“.

51 V tejto súvislosti treba na jednej strane uviesť, že ani podľa odôvodnení 14 a 15 nariadenia č. 261/2004, ani podľa jeho článku 5 ods. 3 nie je možnosť priznaná prevádzkujúcim leteckým dopravcom odvolávať sa na „mimoriadnu okolnosť“ obmedzená len na situáciu, keď táto okolnosť ovplyvnila let, ktorý mal meškanie alebo bol zrušený, s vylúčením situácie, keď sa uvedená okolnosť dotkla predchádzajúceho letu uskutočneného tým istým lietadlom.

52 Na druhej strane vyváženie záujmov cestujúcich v leteckej doprave so záujmami leteckých dopravcov, ktoré predchádzalo prijatiu nariadenia č. 261/2004 (rozsudky z 19. novembra 2009, Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 67, ako aj z 23. októbra 2012, Nelson a i., C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 39), predpokladá, že sa zohľadnia spôsoby prevádzky lietadiel leteckými dopravcami, a najmä to, čo poukazovali subjekty zúčastnené na tomto konaní, že prinajmenšom v prípade niektorých druhov letov, môže byť tým istým lietadlom v ten istý deň uskutočnených niekoľko po sebe nasledujúcich letov, čo znamená, že akákoľvek mimoriadna okolnosť dotýkajúca sa určitého lietadla na jeho predchádzajúcom lete bude mať vplyv na jeho nasledujúci let alebo viacero jeho nasledujúcich letov.

53 Prevádzkujúci letecký dopravca teda musí mať na účely oslobodenia od svojej povinnosti poskytnúť cestujúcim náhradu v prípade veľkého meškania alebo zrušenia letu možnosť odvolávať sa na „mimoriadnu okolnosť“, ktorá ovplyvnila predchádzajúci let prevádzkovaný daným dopravcom tým istým lietadlom.

54 S prihliadnutím nielen na cieľ sledovaný v odôvodnení 1 nariadenia č. 261/2004, ktorým je zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, ale aj na znenie článku 5 ods. 3 tohto nariadenia, odvolanie sa na takúto mimoriadnu okolnosť predpokladá, že existuje priama príčinná súvislosť medzi vznikom tejto okolnosti, ktorá ovplyvnila predchádzajúci let, a meškaním alebo zrušením neskoršieho letu, čo prináleží posúdiť vnútroštátnemu súdu vzhľadom na skutkové okolnosti, ktoré sú mu známe, a s prihliadnutím najmä na podmienky prevádzky dotknutého lietadla.

55 Vzhľadom na vyššie uvedené treba na druhú otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že na účely oslobodenia od povinnosti poskytnúť cestujúcim náhradu v prípade veľkého meškania alebo zrušenia letu sa prevádzkujúci letecký dopravca môže odvolávať na „mimoriadnu okolnosť“, ktorá ovplyvnila predchádzajúci let prevádzkovaný daným dopravcom tým istým lietadlom, pod podmienkou, že existuje priama príčinná súvislosť medzi vznikom tejto okolnosti a meškaním alebo zrušením neskoršieho letu, čo prináleží posúdiť vnútroštátnemu súdu s prihliadnutím najmä na podmienky prevádzky daného lietadla dotknutým prevádzkujúcim leteckým dopravcom.

O tretej otázke

56 Svojou treťou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia vykladať v tom zmysle, že skutočnosť, že letecký dopravca vykoná z dôvodu, že lietadlo, ktoré prepravuje cestujúceho, bolo ovplyvnené mimoriadnou okolnosťou, presmerovanie tohto cestujúceho na let, ktorý prevádzkuje sám tento dopravca a ktorý ho dopraví nasledujúci deň po pôvodne plánovanom dni, predstavuje „primerané opatrenie“, ktoré oslobodzuje tohto dopravcu od povinnosti poskytnúť náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 tohto nariadenia.

57 Ako bolo pripomenuté v bode 36 tohto rozsudku, ak nastane mimoriadna okolnosť, prevádzkujúci letecký dopravca sa oslobodí od svojej povinnosti platiť náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 len vtedy, ak môže preukázať, že prijal opatrenia primerané situácii tým, že použil všetky prostriedky, či už ide o zamestnancov, alebo materiál, a finančné prostriedky, ktorými disponoval, s cieľom predísť tomu, aby uvedená okolnosť viedla k zrušeniu alebo veľkému meškaniu dotknutého letu, s výnimkou toho, aby sa od neho vyžadovali neprimerané straty vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase.

58 V súlade s cieľom zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich uvedeným v odôvodnení 1 nariadenia č. 261/2004, ako aj s požiadavkou primeraného a uspokojivého presmerovania pri najbližšej príležitosti cestujúcich, ktorých sa zrušenie alebo veľké meškanie letu týka, uvedenou v odôvodneniach 12 a 13 a v článku 8 ods. 1 tohto nariadenia, z daných skutočností vyplýva, že v prípade, že nastane mimoriadna okolnosť, letecký dopravca, ktorý sa chce oslobodiť od svojej povinnosti poskytnúť náhradu cestujúcim podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 uvedeného nariadenia tým, že prijme primerané opatrenia, ako boli pripomenuté v predchádzajúcom bode, sa v zásade nemôže obmedziť len na to, že ponúkne dotknutým cestujúcim presmerovanie na ich konečné cieľové miesto nasledujúcim letom, ktorý sám prevádzkuje a ktorý priletí do cieľového miesta nasledujúci deň po pôvodne plánovanom dni príletu.

59 Náležitá starostlivosť, ktorá sa od tohto leteckého dopravcu vyžaduje na účely oslobodenia od povinnosti poskytnúť náhradu, totiž predpokladá, že použije všetky prostriedky, ktoré má k dispozícii, na zabezpečenie primeraného a uspokojivého presmerovania pri najbližšej príležitosti, medzi ktoré patrí aj hľadanie ďalších priamych alebo nepriamych letov prevádzkovaných prípadne aj inými leteckými dopravcami patriacimi alebo nepatriacimi do tej istej aliancie leteckých spoločností, ktoré by mali pri prílete menšie meškanie než nasledujúci let dotknutého leteckého dopravcu.

60 Preto len v prípade, ak neexistuje nijaké voľné miesto na inom priamom alebo nepriamom lete, ktorý by danému cestujúcemu umožnil dosiahnuť konečné cieľové miesto s menším meškaním než nasledujúci let dotknutého leteckého dopravcu, alebo ak vykonanie takéhoto presmerovania predstavuje pre tohto leteckého dopravcu neprimeranú stratu vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase, treba sa domnievať, že uvedený letecký dopravca použil všetky prostriedky, ktorými disponoval, keď dotknutého cestujúceho presmeroval na nasledujúci let, ktorý sám prevádzkuje.

61 Z tohto dôvodu treba na tretiu otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že skutočnosť, že letecký dopravca vykoná z dôvodu, že lietadlo, ktoré prepravuje cestujúceho, bolo ovplyvnené mimoriadnou okolnosťou, presmerovanie tohto cestujúceho na let prevádzkovaný týmto dopravcom, ktorý ho dopraví nasledujúci deň po pôvodne plánovanom dni, nepredstavuje „primerané opatrenie“, ktoré oslobodzuje tohto dopravcu od jeho povinnosti poskytnúť náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 tohto nariadenia, okrem prípadu, ak neexistovala nijaká iná možnosť priameho alebo nepriameho presmerovania na let prevádzkovaný ním samotným alebo akýmkoľvek iným leteckým dopravcom, ktorý by priletel s menším meškaním než nasledujúci let dotknutého leteckého dopravcu, alebo ak vykonanie takéhoto presmerovania by predstavovalo pre tohto dopravcu neprimeranú stratu vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase, čo prináleží posúdiť vnútroštátnemu súdu.

O trovách

62 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, v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že rušivé správanie cestujúceho, ktoré bolo dôvodom na to, aby veliteľ lietadla odklonil dotknutý let na iné letisko, než malo byť letisko príletu, s cieľom vysadiť daného cestujúceho a vyložiť jeho batožinu, spadá pod pojem „mimoriadna okolnosť“ v zmysle tohto ustanovenia, pokiaľ prevádzkujúci letecký dopravca neprispel k tomu, že došlo k takémuto správaniu, alebo neopomenul prijať potrebné opatrenia ako reakciu na počiatočné varovné signály takého správania, čo prináleží overiť vnútroštátnemu súdu.**

2. **Článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že na účely oslobodenia od povinnosti poskytnúť cestujúcim náhradu v prípade veľkého meškania alebo zrušenia letu sa prevádzkujúci letecký dopravca môže odvolávať na „mimoriadnu okolnosť“, ktorá ovplyvnila predchádzajúci let prevádzkovaný daným dopravcom tým istým lietadlom, pod podmienkou, že existuje priama príčinná súvislosť medzi vznikom tejto okolnosti a meškaním alebo zrušením neskoršieho letu, čo prináleží posúdiť vnútroštátnemu súdu s prihliadnutím najmä na podmienky prevádzky daného lietadla dotknutým prevádzkujúcim leteckým dopravcom.**

3. **Článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v spojení s odôvodnením 14 tohto nariadenia sa má vykladať v tom zmysle, že skutočnosť, že letecký dopravca vykoná z dôvodu, že lietadlo, ktoré prepravuje cestujúceho, bolo ovplyvnené mimoriadnou okolnosťou, presmerovanie tohto cestujúceho na let prevádzkovaný týmto dopravcom, ktorý ho dopraví nasledujúci deň po pôvodne plánovanom dni, nepredstavuje „primerané opatrenie“, ktoré oslobodzuje tohto dopravcu od povinnosti poskytnúť náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 tohto nariadenia, okrem prípadu, ak neexistovala nijaká iná možnosť priameho alebo nepriameho presmerovania na let prevádzkovaný ním samotným alebo akýmkoľvek iným leteckým dopravcom, ktorý by priletel s menším meškaním než nasledujúci let dotknutého leteckého dopravcu, alebo ak vykonanie takéhoto presmerovania by predstavovalo pre tohto dopravcu neprimeranú stratu vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase, čo prináleží posúdiť vnútroštátnemu súdu.**

Podpisy