Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (deviata komora)

zo 17. septembra 2015 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania — Letecká doprava — Práva cestujúcich v prípade meškania alebo zrušenia letu — Nariadenie (ES) č. 261/2004 — Článok 5 ods. 3 — Odmietnutie nástupu do lietadla a zrušenie letu — Veľké meškanie letu — Náhrady a pomoc cestujúcim — Mimoriadne okolnosti“

Vo veci C-257/14,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Rechtbank Amsterdam (Holandsko) z 29. apríla 2014 a doručený Súdnemu dvoru 28. mája 2014, ktorý súvisí s konaním:

Corina van der Lans

proti

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

SÚDNY DVOR (deviata komora),

v zložení: predsedníčka deviatej komory K. Jürimäe, sudcovia J. Malenovský (spravodajca) a M. Safjan,

generálna advokátka: E. Sharpston,

tajomník: L. Carrasco Marco, referentka,

so zreteľom na písomnú časť konania a po pojednávaní zo 7. mája 2015,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

— Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV, v zastúpení: P. Eijsvoogel, P. Huizing, R. Pessers a M. Lustenhouwer, advocaten,

— holandská vláda, v zastúpení: M. Bulterman a M. Noort, splnomocnené zástupkyne,

— nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze a J. Kemper, splnomocnení zástupcovia,

— francúzska vláda, v zastúpení: G. de Bergues, D. Colas, R. Coesme a M. Hours, splnomocnení zástupcovia,

— talianska vláda, v zastúpení: G. Palmieri, splnomocnená zástupkyňa, za právnej pomoci C. Colelli, avvocato dello Stato,

* Jazyk konania: holandčina.

— vláda Spojeného kráľovstva, v zastúpení: L. Christie, splnomocnený zástupca, za právnej pomoci J. Holmes, barrister,

— Európska komisia, v zastúpení: F. Wilman a N. Yerrell, 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 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, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu, ktorého účastníkmi sú pani van der Lans a letecká spoločnosť Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (ďalej len „KLM“) a ktorý sa týka odmietnutia spoločnosti KLM odškodniť žalobkyňu vo veci samej, ktorej let mal meškanie.

Právny rámec

3 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;

…

(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.“

4 Článok 3 tohto nariadenia, nazvaný „Pôsobnosť“, stanovuje vo svojom odseku 1 písm. b):

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje:

…

b) pri cestujúcich 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 prevádzkujúci letecký dopravca je dopravcom spoločenstva [dopravca Spoločenstva – *neoficiálny preklad*].“

5 Článok 5 uvedeného nariadenia uvádza:

„1. V prípade zrušenia letu…:

…

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.

…“

6 Článok 7 toho istého nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu“, stanovuje:

„1. 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).

Pri stanovení vzdialenosti je základom posledné cieľové miesto, do ktorého cestujúci kvôli odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu, príde neskôr ako je plánovaný čas príletu.

2. Keď sa cestujúcim ponúkne presmerovanie do ich cieľového miesta náhradným letom podľa článku 8, ktorého čas príletu nepresiahne plánovaný čas príletu pôvodne rezervovaného letu:

a) o dve hodiny v súvislosti so všetkými letmi na vzdialenosť 1 500 km alebo menej; alebo

b) o tri hodiny alebo viac v súvislosti so všetkými letmi v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkými ostatnými letmi od 1 500 km do 3 500 km; alebo

c) o štyri hodiny v súvislosti s letmi, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

prevádzkujúci letecký dopravca môže cestujúcim znížiť náhradu podľa odseku 1 o 50 %.

3. Náhrada uvedená v odseku 1 sa platí v hotovosti, elektronickým bankovým prevodom, bankovým príkazom alebo šekom alebo s písomným súhlasom cestujúceho, v cestovných poukážkach a/alebo inými službami.

4. Vzdialenosti uvedené v odseku 1 a 2 sa merajú metódou ortodromickej dráhy.“

7 Článok 13 nariadenia č. 261/2004 stanovuje:

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

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

8 Pani van der Lans mala rezervovanú letenku na let, ktorý prevádzkovala KLM. Tento let s príletom do Amsterdamu (Holandsko) mal odletieť z Quita (Ekvádor) 13. augusta 2009 o 9.15 hod. miestneho času. Odlet sa však uskutočnil až v nasledujúci deň o 19.30 hod. miestneho času. Lietadlo použité na tento let prišlo do Amsterdamu s meškaním 29 hodín.

9 Toto meškanie bolo podľa KLM spôsobené skutočnosťou, že na letisku Guayaquil (Ekvádor), z ktorého malo toto lietadlo odletieť do Amsterdamu s medzipristátiami v Quite a Bonaire (Holandské Antily), sa počas procedúry „push back“, ktorá predstavuje tlačenie lietadla na zemi dozadu pomocou vozidla, zistilo, že jeden z motorov uvedeného lietadla sa nedal naštartovať z dôvodu poruchy na palivovom vedení.

10 Podľa KLM z „aircraft technical log“ vyplýva, že došlo ku kombinácii porúch. Pokazené boli dve súčiastky, a to palivové čerpadlo a hydromechanická jednotka. Tieto súčiastky, ktoré neboli v Guayaquile k dispozícii, museli byť letecky zaslané z Amsterdamu, aby boli následne namontované do predmetného lietadla, ktoré odletelo z Quita s meškaním uvedeným v bode 8 tohto rozsudku.

11 Uvedené súčiastky neboli podrobnejšie skúmané s cieľom zistiť príčinu poruchy, keďže také skúmanie môže vykonať len ich výrobca.

12 Pani van der Lans sa obrátila na Rechtbank Amsterdam so žalobou o priznanie náhrady vo výške 600 eur z dôvodu tohto meškania.

13 KLM namieta voči tejto žalobe a dovoláva sa výnimky uvedenej v článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 v prípade „mimoriadnych okolností, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia“.

14 Podľa KLM pokazené súčiastky neprekročili svoju priemernú životnosť. Okrem toho ich výrobca osobitne neoznámil, že by sa v prípade, keď tieto súčiastky určitú životnosť dosiahnu, mohli vyskytnúť poruchy. KLM okrem toho uvádza, že uvedené súčiastky neboli pred štartom kontrolované v rámci procedúry všeobecného „preflight check“, ale boli kontrolované v rámci procedúry posledného „check A“, vykonanej približne mesiac pred letom, ktorého sa týka konanie vo veci samej.

15 Podľa názoru pani van der Lans sa KLM v danom prípade nemôže dovolávať vzniku mimoriadnych okolností. Meškanie letu totiž bolo spôsobené technickou poruchou. Súdny dvor už v rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) rozhodol, že odstraňovanie technických porúch je inherentné činnosti leteckého dopravcu a nemožno ho kvalifikovať ako mimoriadne okolnosti.

16 Konanie vo veci samej sa týka otázky, či sa výnimky stanovenej v článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 môže KLM dovolávať za okolností, ako sú okolnosti konania vo veci samej.

17 V tejto súvislosti vnútroštátny súd chce, aby bol objasnený výklad, ktorý treba dať výrazom „mimoriadne okolnosti“ a „všetky primerané opatrenia“, uvedeným v tomto ustanovení, najmä ak sa v tejto súvislosti zohľadní odôvodnenie 14 nariadenia č. 261/2004 a relevantná judikatúra Súdneho dvora, predovšetkým rozsudok Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 Za týchto podmienok sa Rechtbank Amsterdam rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru nasledujúce prejudiciálne otázky:

„1. Ako sa má vykladať pojem ‚udalosť‘ v odôvodnení 14 nariadenia č. 261/2004?

2. Mimoriadne okolnosti v zmysle vyššie uvedeného odôvodnenia 14 sa vzhľadom na bod 22 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) nezhodujú s demonštratívne uvedenými prípadmi vymenovanými v druhej vete odôvodnenia 14, na ktoré sa Súdny dvor v bode 22 spomínaného rozsudku odvoláva ako na ‚udalosti‘. Je pravda, že udalosti v zmysle vyššie uvedeného bodu 22 nie sú totožné s ‚udalosťami‘ v odôvodnení 14 nariadenia?

3. Ako sa má chápať pojem mimoriadne okolnosti, ktoré podľa bodu 23 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) nadväzujú na udalosť ‚neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu‘, v zmysle vyššie uvedeného odôvodnenia 14 nariadenia, keď neočakávané nedostatky, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu, vzhľadom na bod 22 [uvedeného rozsudku] samy osebe nepredstavujú mimoriadne okolnosti, ale sú iba spôsobilé viesť k takýmto okolnostiam?

4. Podľa bodu 23 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) môže byť technická porucha zahrnutá medzi ‚neočakávané nedostatky, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu‘, a preto sa považuje za ‚udalosť‘ v zmysle bodu 22 tohto rozsudku. Okolnosti zahŕňajúce spomínanú udalosť môžu byť podľa bodu 23 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) posúdené ako ‚mimoriadne‘, ak sa vzťahujú na udalosť, ktorá sa netýka bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a nepatrí do jeho účinnej kontroly z dôvodu jej povahy alebo jej pôvodu. Podľa bodu 24 tohto rozsudku treba vyriešenie technickej poruchy vyplývajúcej z nedostatku údržby považovať za patriace do bežnej aktivity leteckého dopravcu. Podľa bodu 25 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) preto takéto technické poruchy nemôžu predstavovať mimoriadne okolnosti. Zdá sa, že z týchto úvah vyplýva, že technická porucha zaradená medzi ‚neočakávané nedostatky, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu‘, predstavuje zároveň udalosť nadväzujúcu na mimoriadne okolnosti a sama osebe môže predstavovať mimoriadnu okolnosť. Ako sa majú vykladať body 22 až 25 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), aby sa tým odstránil tento zjavný rozpor?

5. Formulácia ‚patriace do bežnej aktivity leteckého dopravcu‘ sa v judikatúre súdov nižšieho stupňa pravidelne vykladá ako ‚súvisiace s bežnou aktivitou leteckého dopravcu‘ – pričom ide mimochodom o výklad, ktorý je zlučiteľný s holandským slovom ‚inherent‘ (‚patriace do‘, čo nie je oficiálne znenie rozsudku) –, takže napríklad zrážky s vtákmi alebo oblaky popola nie sú považované za ‚udalosti‘ v zmysle bodu 23 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Iná judikatúra dáva dôraz na formuláciu ‚nepatrí do jeho účinnej kontroly

z dôvodu povahy alebo pôvodu udalosti“, uvedenú v bode 23 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Má sa výraz ‚patriace do‘ vykladať v tom zmysle, že tento pojem zahŕňa iba udalosti patriace do účinnej kontroly leteckého dopravcu?

6. V akom zmysle sa má vykladať bod 26 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), resp. ako sa má tento bod vykladať so zreteľom na odpoveď Súdneho dvora na štvrtú a piatu otázku?

7. a) Pokiaľ sa má na šiestu otázku odpovedať v tom zmysle, že technické poruchy zahrnuté medzi neočakávané nedostatky, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu, predstavujú mimoriadne okolnosti, ktoré môžu viesť k úspešnému odvolaniu sa na článok 5 ods. 3 nariadenia, ak tieto poruchy vyplývajú z udalosti, ktorá nepatrí do aktivity leteckého dopravcu a nepatrí do jeho účinnej kontroly, znamená to, že technická porucha, ktorá nastala spontánne a nevyplývala z nedostatku údržby ani nebola zistená v rámci pravidelnej údržby (‚checks A až D a ‚daily control‘), môže alebo nemôže predstavovať mimoriadnu okolnosť – pokiaľ nemohla byť zistená počas týchto pravidelných revízií –, pretože v tom prípade nejde o udalosť v zmysle bodu 26, a preto nemožno ani určiť, či táto udalosť patrí do aktivity leteckého dopravcu, a teda patrí do jeho účinnej kontroly?

   b) Pokiaľ sa má na šiestu otázku odpovedať v tom zmysle, že technické poruchy zahrnuté medzi neočakávané nedostatky, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu, predstavujú udalosti v zmysle bodu 22 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), a ak technická porucha nastala spontánne a nevyplývala z nedostatku údržby ani nebola zistená v rámci pravidelnej údržby (‚checks A až D a ‚daily control‘), patrí alebo nepatrí uvedená technická porucha do aktivity leteckého dopravcu a patrí alebo nepatrí do jeho účinnej kontroly v zmysle toho istého bodu 26?

   c) Pokiaľ sa má na šiestu otázku odpovedať v tom zmysle, že technické poruchy zahrnuté medzi neočakávané nedostatky, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu, predstavujú udalosti v zmysle bodu 22 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), a ak technická porucha nastala spontánne a nevyplývala z nedostatku údržby ani nebola zistená v rámci pravidelnej údržby (‚checks A až D a ‚daily control‘), aké okolnosti nadväzujú na túto technickú poruchu a kedy majú byť posúdené ako mimoriadne, aby boli uplatniteľné v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004?

8. Letecký dopravca sa môže odvolávať na mimoriadne okolnosti len vtedy, ak môže preukázať, že zrušenie alebo meškanie letu je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia. Je správne usudzovať, že pod prijatím všetkých primeraných opatrení sa rozumie zabránenie vzniku mimoriadnych okolností a nie prijatie opatrení, ktorých cieľom je udržať meškanie v rámci časového rozpätia troch hodín uvedeného v článku 5 ods. 1 písm. c) bode iii) nariadenia č. 261/2004 v spojení s bodmi 57 až 61 rozsudku Sturgeon a i. (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716)?

9. Na účely obmedzenia meškania v dôsledku technickej poruchy nanajvýš na tri hodiny existujú v zásade dva druhy opatrení, a to jednak udržiavanie skladových zásob náhradných súčiastok na viacerých miestach sveta, teda nielen na domovskom letisku leteckého dopravcu, a jednak presmerovanie cestujúcich zmeškaného letu na iný let. Môžu leteckí dopravcovia, pokiaľ ide o otázku, v akej miere majú udržiavať skladové zásoby a na ktorých miestach sveta tak majú urobiť, vychádzať z toho, čo je vo svete leteckých dopravcov bežné, aj v prípade dopravcov, na ktorých sa nariadenie č. 261/2004 vzťahuje len čiastočne?

10. Je vnútroštátny súd povinný pri zodpovedaní otázky, či boli prijaté všetky primerané opatrenia na účely obmedzenia meškania vzniknutého v dôsledku technických porúch, ktoré ovplyvňujú bezpečnosť letu, zohľadniť okolnosti, ktoré stupňujú dôsledky meškania, napríklad okolnosť, že

lietadlo, pri ktorom sa vyskytla technická porucha, musí predtým, než sa vráti na domovské letisko, ako to je aj v prejednávanom prípade, pristáť na viacerých letiskách, čím môže vzniknúť ešte väčšia časová strata?“

O prejudiciálnych otázkach

O prípustnosti

19 Francúzska vláda spochybňuje prípustnosť návrhu na začatie prejudiciálneho konania z dôvodu, že nariadenie č. 261/2004 sa podľa svojho článku 3 ods. 1 písm. b) na konanie vo veci samej neuplatní, keďže ekvádorské právo už stanovilo režim náhrady a pomoci cestujúcim, ktorým bol odmietnutý nástup do lietadla, ich let bol zrušený alebo mal meškanie, ktorý môže pani van der Lans využiť.

20 V zmysle ustálenej judikatúry Súdneho dvora odmietnuť rozhodnúť o prejudiciálnej otázke, ktorú položil vnútroštátny súd, možno predovšetkým len vtedy, ak je zjavné, že ustanovenie práva Európskej únie podliehajúce výkladu Súdneho dvora nemožno uplatniť (rozsudok Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, bod 19 a citovaná judikatúra).

21 V tejto súvislosti z článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že toto nariadenie sa uplatňuje na cestujúcich odlietajúcich z tretej krajiny do členského štátu pod podmienkou, že jednak prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý vykonáva let, je dopravcom Európskej únie a jednak predmetným cestujúcim nebola poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc v tejto tretej krajine.

22 Pokiaľ ide o prvú z týchto podmienok, je nesporné, že KLM je dopravcom Únie.

23 Pokiaľ ide o druhú z týchto podmienok, treba poznamenať, že existujú odlišnosti medzi rôznymi jazykovými verziami článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2001. Niektoré jazykové verzie, konkrétne česká, nemecká, anglická, talianska a holandská, používajú pojmy „obdrželi“, „erhalten“, „received“, „ricevuto“ a „ontvangen“. Tie možno vnímať ako obmedzujúce uplatnenie tohto nariadenia iba v prípade, ak predmetní cestujúci skutočne získali protislužbu alebo náhradu a pomoc v tejto tretej krajine.

24 Naopak iné jazykové verzie, ako je španielska („disfruten de“), francúzska („bénéficient“) a rumunská („beneficiat de“), skôr naznačujú, že uplatnenie nariadenia č. 261/2004 je vylúčené, len čo predmetní cestujúci majú nárok na protislužbu alebo náhradu a pomoc v tejto tretej krajine, bez ohľadu na skutočnosť, či ich skutočne získali.

25 Potreba jednotného výkladu ustanovenia práva Únie však v prípade rozporu medzi jednotlivými jazykovými verziami tohto ustanovenia vyžaduje, aby sa predmetné ustanovenie vykladalo podľa kontextu a účelu právneho predpisu, ktorého je súčasťou (pozri v tomto zmysle rozsudky DR a TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, bod 45, ako aj Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, bod 40).

26 V tejto súvislosti postačuje pripomenúť, že nariadenie č. 261/2004, ako jasne vyplýva z jeho odôvodnení 1 a 2, má za cieľ zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich (pozri rozsudky IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 69, ako aj Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, bod 35).

27 Hoci článok 3 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004 v spojení s týmto cieľom samozrejme nevyžaduje, aby sa preukázalo, že predmetný cestujúci skutočne získal protislužbu alebo náhradu a pomoc v tretej krajine, samotná možnosť nároku na ne sama osebe nemôže odôvodňovať, aby sa na tohto cestujúceho neuplatnilo uvedené nariadenie.

28 Nemožno totiž pripustiť, aby cestujúci mohol byť zbavený ochrany poskytovanej nariadením č. 261/2004, za jednoduchého predpokladu, že môže mať nárok na určitú náhradu v tretej krajine bez toho, aby bolo preukázané, že táto náhrada zodpovedá cieľu náhrady zaručenej týmto nariadením a že podmienky vzniku nároku na túto náhradu, ako aj rôzne podrobnosti jeho uplatnenia zodpovedajú podmienkam stanoveným uvedeným nariadením.

29 Spis predložený Súdnemu dvoru neumožňuje určiť, či cieľ náhrad stanovených právom dotknutej tretej krajiny zodpovedá cieľu náhrady zaručenej nariadením č. 261/2004 ani či podmienky vzniku nároku na tieto náhrady, ako aj rôzne podrobnosti jeho uplatnenia zodpovedajú podmienkam a podrobnostiam stanoveným týmto nariadením. Vnútroštátnemu súdu prináleží overiť, či ide o taký prípad.

30 Za týchto okolností nie je vylúčené, že ustanovenie, ktorého výklad sa žiada, sa v prejednávanej veci uplatňuje.

31 Je teda potrebné dospieť k záveru, že návrh na začatie prejudiciálneho konania je prípustný.

O veci samej

32 Na úvod treba pripomenúť, že podľa ustálenej judikatúry v rámci konania na základe spolupráce medzi vnútroštátnymi súdmi a Súdnym dvorom, zakotveného v článku 267 ZFEÚ, prislúcha Súdnemu dvoru poskytnúť vnútroštátnemu súdu odpoveď potrebnú na rozhodnutie vo veci, o ktorej vnútroštátny súd rozhoduje. Z tohto pohľadu Súdnemu dvoru prislúcha prípadne preformulovať otázky, ktoré sú mu predložené (pozri najmä rozsudok Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, bod 25 a citovanú judikatúru).

33 Vzhľadom na túto judikatúru treba všetkých desať otázok položených vnútroštátnym súdom chápať tak, že sa nimi v podstate pýta, či sa článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 má vykladať v tom zmysle, že technická porucha, ako je porucha v konaní vo veci samej, ktorá vznikla nečakane, ktorá nevyplýva z nedostatku údržby a nebola zistená pri pravidelnej údržbe, patrí pod pojem „mimoriadne okolnosti" v zmysle tohto ustanovenia, a v prípade, že je to tak, aké sú primerané opatrenia, ktoré má letecký dopravca prijať, aby jej čelil.

34 V tejto súvislosti treba hneď na úvod poznamenať, že podľa článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa jeho článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

35 V nadväznosti na to treba pripomenúť, že Súdny dvor spresnil, že článok 5 ods. 3, keďže predstavuje odchýlku od zásady práva cestujúcich na náhradu, sa musí vykladať striktne (rozsudok Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20).

36 Pokiaľ ide konkrétne o technické poruchy na lietadle, z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že takéto poruchy možno zahrnúť medzi neočakávané nedostatky, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu a môžu patriť medzi takéto okolnosti. Okolnosti zahŕňajúce vznik takej poruchy však môžu byť posúdené ako „mimoriadne" v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 iba vtedy, ak sa vzťahujú na udalosť, ktorá sa podobne ako tie, ktoré sú uvedené v odôvodnení 14 tohto nariadenia, netýka bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a nepatrí do jeho účinnej kontroly na základe svojej povahy alebo pôvodu (pozri v tomto zmysle rozsudok Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 23).

37 Keďže pri prevádzke lietadiel sa nevyhnutne vyskytujú technické poruchy, leteckí dopravcovia sú s nimi v rámci výkonu svojich aktivít bežne konfrontovaní. V tejto súvislosti technické poruchy zistené počas údržby lietadiel alebo z dôvodu nedostatku takejto údržby samy osebe nemôžu predstavovať „mimoriadne okolnosti“ uvedené v článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 (pozri v tomto zmysle rozsudok Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, body 24 a 25).

38 Niektoré technické poruchy však môžu patriť medzi mimoriadne okolnosti. Tak by to bolo napríklad v situácii, v ktorej by konštruktér lietadiel tvoriacich flotilu dotknutého leteckého dopravcu alebo príslušný orgán zistili, že tieto lietadlá, hoci už sú v prevádzke, trpia skrytou výrobnou vadou ovplyvňujúcou bezpečnosť letov. Rovnako by to bolo pri existencii škôd spôsobených na lietadlách sabotážou alebo teroristickými činmi (pozri v tomto zmysle rozsudok Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 26).

39 V prejednávanej veci KLM spresňuje, čo prislúcha overiť vnútroštátnemu súdu, že technická porucha v konaní vo veci samej spočíva v poruche motora predmetného lietadla, spôsobenej vadou niektorých jeho súčiastok, ktoré neprekročili svoju priemernú životnosť a v súvislosti s ktorými výrobca neoznámil, že v prípade, keď tieto súčiastky určitú životnosť dosiahnu, by sa mohli vyskytnúť poruchy.

40 V tejto súvislosti, ako vyplýva z predchádzajúceho bodu tohto rozsudku, sa zdá, že taká technická porucha sa dotýka iba konkrétneho lietadla. Zo spisu, ktorým disponuje Súdny dvor, okrem toho nijako nevyplýva, že by konštruktér lietadiel tvoriacich flotilu dotknutého leteckého dopravcu alebo príslušný orgán oznámili, že nielen konkrétne toto lietadlo, ale aj ostatné lietadlá tejto flotily trpia skrytou výrobnou vadou ovplyvňujúcou bezpečnosť letov, čo overiť však v každom prípade prislúcha vnútroštátnemu súdu. Ak by išlo o taký prípad, judikatúra citovaná v bode 38 tohto rozsudku sa v danom prípade neuplatní.

41 Ďalej treba poznamenať, že na jednej strane porucha, o akú ide v konaní vo veci samej, spôsobená predčasným zlyhaním určitých súčiastok lietadla nepochybne predstavuje nečakanú udalosť. Keďže takáto porucha je vnútorne spojená s veľmi zložitým systémom fungovania lietadla, ktoré je prevádzkované leteckým dopravcom v často zložitých, až extrémnych – najmä meteorologických – podmienkach, predpokladá sa, že žiadna súčiastka lietadla nie je bezporuchová.

42 Treba teda konštatovať, že v rámci činnosti leteckého dopravcu táto nečakaná udalosť patrí do jeho bežnej aktivity, keďže tento dopravca je bežne konfrontovaný s takým druhom nepredvídaných technických porúch.

43 Na druhej strane predchádzanie takej poruche alebo oprava, ktorú zapríčinila, vrátane výmeny predčasne opotrebovanej súčiastky, patrí do účinnej kontroly dotknutého leteckého dopravcu, keďže je to on, komu prislúcha zabezpečiť údržbu a riadne fungovanie lietadiel, ktoré prevádzkuje na účely svojich hospodárskych činností.

44 V dôsledku toho technická porucha, o akú ide v konaní vo veci samej, nemôže patriť pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.

45 Nakoniec treba spresniť, že aj keď sa letecký dopravca podľa okolností považuje za oprávneného dovolávať sa zavinenia výrobcu určitých vadných súčiastok, prvotný cieľ nariadenia č. 261/2004, ktorým je zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich, ako aj striktný výklad, ktorý treba dať článku 5 ods. 3 tohto nariadenia, bránia tomu, aby letecký dopravca mohol odôvodňovať svoje prípadné odmietnutie odškodniť cestujúcich, ktorí utrpeli vážne nepohodlie, dovolávaním sa na tento účel existencie „mimoriadnych okolností“.

46 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že splnením povinností podľa nariadenia č. 261/2004 nie je dotknutá možnosť uvedeného dopravcu požadovať od akejkoľvek osoby, ktorá spôsobila meškanie, vrátane tretích osôb, náhradu škody, ako to stanovuje článok 13 tohto nariadenia. Taká náhrada teda

môže zmierniť alebo dokonca vyrovnať finančnú záťaž, ktorú uvedený dopravca znáša v dôsledku svojich povinností (rozsudok Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 68 a citovaná judikatúra).

47 Nemožno teda bez ďalšieho vylúčiť, že článku 13 nariadenia č. 261/2004 by sa dalo dovolávať a bolo možné ho uplatniť voči zodpovednému výrobcovi s cieľom zmierniť alebo dokonca vyrovnať finančnú záťaž, ktorú znáša letecký dopravca v dôsledku svojich povinností vyplývajúcich z tohto nariadenia.

48 Keďže technická porucha, ako je porucha v konaní vo veci samej, nepatrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“, nie je potrebné vysloviť sa podľa článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 k primeraným opatreniam, ktoré by mal letecký dopravca prijať, aby jej čelil.

49 Vzhľadom na vyššie uvedené úvahy treba na položené otázky odpovedať, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že technická porucha, o akú ide v konaní vo veci samej, ktorá vznikla nečakane, ktorá nevyplýva z nedostatku údržby a nebola zistená pri pravidelnej údržbe, nepatrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.

O trovách

50 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 (deviata komora) rozhodol takto:

Článok 5 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91, sa má vykladať v tom zmysle, že technická porucha, o akú ide v konaní vo veci samej, ktorá vznikla nečakane, ktorá nevyplýva z nedostatku údržby a nebola zistená pri pravidelnej údržbe, nepatrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia.

Podpisy