

Mimoriadne okolnosti v leteckej doprave v režime zodpovednosti dopravcu podľa nariadenia (ES) č. 261/2004***Extraordinary Circumstances in Air Transport under the Carrier's Liability Regime of Regulation (EC) No 261/2004*****doc. JUDr. Andrej Karpat, PhD.***Paneurópska vysoká škola, Fakulta práva, Ústav medzinárodného a európskeho práva***Anotácia**

Príspevok sa zaoberá výkladom pojmu mimoriadne okolnosti v leteckej doprave v kontexte zodpovednosti leteckého dopravcu podľa nariadenia (ES) č. 261/2004, ktorý v praxi predstavuje kľúčový prvok pri posudzovaní dôvodov vylučujúcich jeho zodpovednosť za zrušenie alebo meškanie letu. Význam tohto neurčitého právneho pojmu spočíva v jeho rozhodujúcej úlohe pri posudzovaní nároku cestujúcich na finančnú kompenzáciu voči leteckým dopravcom, ktorí sa veľmi často odvolávajú na existenciu mimoriadnych okolností s cieľom vylúčiť svoju zodpovednosť. V tejto súvislosti príspevok analyzuje relevantnú judikatúru Súdneho dvora Európskej únie, ktorá vymedzuje kritériá pre posúdenie mimoriadnych okolností v konkrétnych situáciách, ako sú technické poruchy, nepriaznivé poveternostné podmienky či štrajky. Ďalej sa venuje otázke, či mimoriadne okolnosti predstavujú všeobecnú výnimku z povinností dopravcu podľa nariadenia (ES) č. 261/2004 a aký vplyv má ich existencia na jeho zodpovednosť podľa vnútroštátneho práva alebo Dohovoru o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor).

Annotation

This paper examines the interpretation of the concept of “extraordinary circumstances” in air transport in the context of an air carrier’s liability under Regulation (EC) No. 261/2004, which in practice constitutes a key element in assessing the grounds for exempting the carrier from liability for flight cancellations or delays. The significance of this vague legal concept lies in its decisive role in assessing passengers’ claims for financial compensation against air carriers, who very often invoke the existence of extraordinary circumstances to exclude their liability. In this context, the paper analyses the relevant case law of the Court of Justice of the European Union, which defines the criteria for assessing extraordinary circumstances in specific situations, such as technical malfunctions, adverse weather conditions, or strikes. It further addresses the question of whether extraordinary circumstances constitute a general exception to the carrier’s obligations under Regulation (EC) No 261/2004 and what impact their existence has on the carrier’s liability under national law or the Convention for the Unification of Certain Rules for International Carriage by Air (Montreal Convention).

Klíčové slová

mimoriadne okolnosti, ochrana cestujúcich, letecká doprava, právo Európskej únie, judikatúra
Súdneho dvora Európskej únie

Key words

extraordinary circumstances, passenger protection, air transport, European Union law, case law of the
Court of Justice of the European Union

I. Úvod

Európska únia (Únia alebo EÚ) v súčasnosti zabezpečuje vysoký štandard ochrany cestujúcich v leteckej doprave prostredníctvom komplexnej úpravy ich práv obsiahnutej v sekundárnom práve EÚ.¹ V tejto súvislosti možno spomenúť nariadenie (ES) č. 2027/97 o zodpovednosti leteckého dopravcu pri preprave cestujúcich a ich batožiny v leteckej doprave,² nariadenie (ES) č. 1107/2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave,³ a najmä nariadenie (ES) č. 261/2004 ustanovujúce spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov.⁴ Posledné menované nariadenie síce za určitých okolností zakladá nárok cestujúcich na finančnú kompenzáciu, avšak mimoriadne okolnosti môžu tento nárok vylúčiť, ak letecký dopravca preukáže, že takýmto okolnostiam nebolo možné zabrániť ani pri prijatí všetkých primeraných opatrení. Často ide o nepriaznivé poveternostné podmienky, štrajk zamestnancov tretích strán alebo bezpečnostné riziká. Cieľom príspevku je prostredníctvom analýzy relevantnej judikatúry Súdneho dvora ako jedného zo súdov Súdneho dvora EÚ objasniť pojem mimoriadne okolnosti v leteckej doprave, ktorý zohráva kľúčovú úlohu pri posudzovaní nároku cestujúcich na finančnú kompenzáciu voči leteckým dopravcom.⁵

II. Nariadenie (ES) č. 261/2004

Kľúčovým prvkom únievého právneho rámca ochrany cestujúcich v leteckej doprave je nariadenie (ES) č. 261/2004 (nariadenie), ktoré zaviedlo jednotný systém náhrad a pomoci pri odmietnutí nástupu do lietadla, zrušení alebo dlhom meškanií letov. Podľa Súdneho dvora pojem odmietnutie nástupu do lietadla zahŕňa nielen prípady odmietnutia nástupu z dôvodu prekročenia kapacity rezervácií (tzv. „*overbooking*“), ale aj z iných dôvodov vrátane prevádzkových problémov, akými sú reorganizácie letov uskutočňované dopravcom.⁶ Tento pojem sa preto vzťahuje „*na všetky prípady, v ktorých letecký dopravca odmietne prepraviť cestujúceho*“.⁷ Pokiaľ ide o zrušenie alebo dlhé meškание letov, Súdny dvor zdôrazňuje, že ide o dve odlišné situácie, ktoré je potrebné posudzovať samostatne. Z nariadenia preto nemožno vyvodit', že let s meškáním možno považovať za „*zrušený let*“ len z dôvodu, že sa dĺžka meškania predlžuje, hoci aj výrazne, ale len vtedy, ak letecký dopravca zabezpečí prepravu cestujúcich iným letom, ktorého plán sa odlišuje od pôvodne stanoveného letu.⁸ Ide tak o situáciu, keď je pôvodne

¹ Podrobnejšie pozri Karpat, A. 2025. Ochrana cestujúcich leteckou dopravou v práve Európskej únie. In: *Paneurópske právnické listy* [online]. 2025, roč. 8, č. 1. Dostupné na: <https://www.paneuropskepravnickelisty.sk/index.php/ppl/article/view/180/175> [cit. 2026-04-01].

² Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd, Ú. v. ES L 285, 17.10.1997, s. 1-3.

³ Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave, Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006, s. 1-9.

⁴ 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, 17.2.2004, s. 1-8.

⁵ Podľa čl. 19 ods. 1 Zmluvy o EÚ: „*Súdny dvor Európskej únie sa skladá zo Súdneho dvora, Všeobecného súdu a osobitných súdov.*“

⁶ Rozsudok Súdneho dvora zo 4. októbra 2012, vo veci C-22/11 *Finnair*, EU:C:2012:604, body 25 a 26.

⁷ *Ibid.*, bod 22.

⁸ Rozsudok Súdneho dvora z 19. novembra 2009, spojené veci C-402/07 a C-432/07 *Sturgeon a i.*, EU:C:2009:716, body 33 až 35.

plánovaný let s meškaním začlenený do iného letu, teda sa upustí od plánovania pôvodného letu a jeho cestujúci sa presunú k cestujúcim iného plánovaného letu.⁹ Samotné oznámenie „meškanie“ alebo „zrušenie“ na informačnej tabuli či zo strany personálu dopravcu, ani skutočnosť vyzdvihnutia batožiny či vydania nových palubných lístkov, spravidla nepotvrdzujú existenciu meškania alebo zrušenia letu, keďže ide o okolnosti, ktoré nesúvisia s objektívnymi vlastnosťami letu a môžu vyplývať z nesprávnej kvalifikácie, prevádzkových podmienok na letisku alebo z organizačných opatrení spojených s čakaním cestujúcich.¹⁰ Taktiež nie je rozhodujúce, či je zloženie pôvodne rezervovanej skupiny cestujúcich rovnaké ako zloženie skupiny prepravovanej neskôr, keďže predlžujúce sa meškanie môže meniť počet pôvodných cestujúcich aj v dôsledku ich presmerovania alebo odmietnutia letu, a zároveň môže letecký dopravca využiť uvoľnené miesta na meškajúcom lete prijatím ďalších cestujúcich.¹¹

Nariadenie sa vzťahuje len na cestujúcich s potvrdenou rezerváciou, ktorí sa včas dostavili na let odlietajúci z letiska v členskom štáte bez ohľadu na dopravcu alebo na let z tretej krajiny na letisko v EÚ, ak je prevádzkovaný leteckým dopravcom Únie, pokiaľ im v tretej krajine nebola poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc.¹² Je pritom nepodstatné, že rezervácia u dopravcu zahŕňala dva úseky letu, pričom prvý smeroval z letiska v členskom štáte do tretej krajiny a druhý pokračoval v rámci tejto tretej krajiny, pričom meškanie vzniklo až na druhom úseku.¹³ Nariadenie sa však neuplatňuje na cestujúcich prepravovaných bezplatne alebo za znížené cestovné nedostupné verejnosti, s výnimkou leteníek v rámci vernostných či obchodných programov, pričom dôkaz o bezplatnej alebo zvýhodnenej preprave nesie letecký dopravca.¹⁴ Za takéhoto cestujúceho sa nepovažuje cestujúci v prípade cestovného nedostupného pre verejnosť, ak trhovú cenu letenky uhradila cestovná kancelária a cenu balíka cestovných služieb tejto kancelárii zaplatila iná osoba než samotný cestujúci.¹⁵

Podľa nariadenia vzniká cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, zrušení alebo meškaní letu za určitých podmienok nárok na paušálnu finančnú náhradu podľa dĺžky letu, na pomoc zahŕňajúcu možnosť náhrady ceny letenky alebo presmerovania, ako aj na zabezpečenie starostlivosti.¹⁶ Nariadenie ďalej upravuje nárok na čiastočnú náhradu ceny letenky pri preradení do nižšej triedy¹⁷ a zároveň nezabavuje cestujúcich práva na ďalšiu náhradu, pričom už poskytnuté plnenia možno započítať.¹⁸ Prevádzkujúci letecký dopravca je navyše povinný písomne informovať cestujúcich o ich právach a umožniť im ich účinné uplatňovanie.¹⁹

⁹ *Ibid.*, bod 36.

¹⁰ *Ibid.*, bod 37.

¹¹ *Ibid.*, bod 38.

¹² Čl. 3 ods. 1 a 2 nariadenia (ES) č. 261/2004.

¹³ Rozsudok Súdneho dvora zo 7. apríla 2022, vo veci C-561/20 *United Airlines*, ECLI:EU:C:2022:266, body 13 a 44.

¹⁴ *Ibid.*, čl. 3 ods. 3; Rozsudok Súdneho dvora zo 6. marca 2025, vo veci C-20/24 *Cymdek*, EU:C:2025:139, bod 54.

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Čl. 4 až 9 nariadenia (ES) č. 261/2004.

¹⁷ Čl. 10 nariadenia (ES) č. 261/2004.

¹⁸ Čl. 12 ods. 1 nariadenia (ES) č. 261/2004.

¹⁹ Čl. 14 nariadenia (ES) č. 261/2004.

Najväčšie problémy v aplikačnej praxi spôsobuje pravidlo, podľa ktorého prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný poskytnúť paušálnu finančnú náhradu, ak preukáže, že zrušenie letu bolo spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým nebolo možné zabrániť ani pri prijatí všetkých primeraných opatrení.²⁰ Takéto okolnosti predstavujú najmä udalosti spôsobené politickou nestabilitou, nepriaznivými meteorologickými podmienkami, bezpečnostnými rizikami, neočakávanými poruchami ohrozujúcimi bezpečnosť letu alebo štrajkami zasahujúcimi do prevádzky leteckého dopravcu.²¹ Za mimoriadnu okolnosť možno považovať tiež situáciu, keď rozhodnutie riadenia letovej prevádzky prijaté v konkrétny deň vo vzťahu ku konkrétnemu lietadlu spôsobí veľké meškanie, odklad letu na nasledujúci deň alebo zrušenie jedného či viacerých letov, a to napriek tomu, že letecký dopravca prijal všetky primerané opatrenia na zabránenie týmto následkom.²²

III. Charakteristika mimoriadnych okolností

Podľa judikatúry Súdneho dvora je potrebné pojem mimoriadne okolnosti vykladať reštriktívne, čo predstavuje základné interpretačné východisko.²³ Dôvodom je, že ide o výnimku z úniového systému ochrany cestujúcich, ktorého cieľom je vysoká úroveň ochrany spotrebiteľa v leteckej doprave.²⁴ Mimoriadne okolnosti preto nemožno stotožňovať s akoukoľvek nepredvídateľnou, nákladnou alebo prevádzkovo náročnou udalosťou. Na uplatnenie výnimky vo vzťahu ku konkrétnej udalosti musia byť podľa Súdneho dvora kumulatívne splnené dve materiálne kritériá. Musí ísť o okolnosť, ktorá sa vymyká bežnému výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu, resp. sa netýka jeho bežnej aktivity, a zároveň je mimo jeho účinnej kontroly z dôvodu jej povahy alebo pôvodu.²⁵ Nie každá udalosť, ktorá má na dopravcu ekonomický alebo organizačný dopad, sa preto automaticky považuje za mimoriadnu okolnosť. Rovnako nestačí, že udalosť je zriedkavá alebo nepríjemná. Rozhodujúce je, či ide o udalosť nezávislú od činnosti leteckého dopravcu a kvalitatívne odlišnú od bežného prevádzkového rizika, s ktorým musí pri organizovaní svojej činnosti počítať. Okrem toho musí letecký dopravca preukázať, že napriek využitiu všetkých dostupných personálnych, materiálnych a finančných prostriedkov sa objektívne nemohol vyhnúť tomu, aby mimoriadna okolnosť viedla k zrušeniu alebo meškaniu letu, alebo tomu mohol zabrániť len za cenu neprimeraných strát vzhľadom na kapacity svojho podniku v rozhodnom čase.²⁶

²⁰ Čl. 5 ods. 3 nariadenia (ES) č. 261/2004.

²¹ Bod 14 odôvodnenia nariadenia (ES) č. 261/2004.

²² Bod 15 odôvodnenia nariadenia (ES) č. 261/2004.

²³ Pozri napr. rozsudky Súdneho dvora z 22. decembra 2008, vo veci C-549/07 *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, bod 20; zo 17. apríla 2018, vo veci C-195/17 *Krüseman a i.*, ECLI:EU:C:2018:258, bod 36; alebo z 23. marca 2021, vo veci C-28/20 *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:226, bod 24.

²⁴ Bod 1 odôvodnenia nariadenia (ES) č. 261/2004.

²⁵ Rozsudky Súdneho dvora z 22. decembra 2008, vo veci C-549/07 *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, bod 23; zo 17. septembra 2015, vo veci C-257/14 *van der Lans*, ECLI:EU:C:2015:618, bod 36; zo 17. apríla 2018, vo veci C-195/17 *Krüseman a i.*, ECLI:EU:C:2018:258, body 32 a 34, ako aj z 11. júna 2020, vo veci C-74/19 *Transportes Aéreos Portugueses*, ECLI:EU:C:2020:460, bod 37; z 23. marca 2021, vo veci C-28/20 *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:226, bod 23.

²⁶ Rozsudky Súdneho dvora z 22. decembra 2008, vo veci C-549/07 *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, bod 41; z 12. mája 2011, vo veci C-294/10 *Eglītis a Ratnieks*, ECLI:EU:C:2011:303, bod 25.

Pri hodnotení konkrétnych udalostí je potrebné vychádzať z definícií základných pojmov nariadenia, tak ako sú vykladané Súdnym dvorom. Problémy môže napríklad spôsobovať rozlišovanie medzi meškaním letu a jeho zrušením. Podľa čl. 2 písm. l) „*zrušenie znamená neuskutočnenie letu, ktorý bol predtým plánovaný, a na ktorý bolo aspoň jedno miesto rezervované.*“ Let pritom predstavuje operáciu leteckej dopravy uskutočnenú podľa letového poriadku dopravcu,²⁷ ktorý tvorí podstatnú zložku jeho činnosti, keďže lety sa realizujú podľa vopred stanoveného plánu.²⁸ Letový poriadok stanovuje plánovanú trasu letu z odletového na cieľové letisko spolu s časovým rozvrhom, takže za uskutočnený let možno považovať iba taký, pri ktorom lietadlo nielen odštartuje v súlade s týmto poriadkom, ale zároveň pristane na cieľovom letisku.²⁹ Skutočnosť, že lietadlo odštartovalo, no následne sa vrátilo na letisko odletu bez dosiahnutia cieľového letiska určeného v letovom poriadku teda znamená, že takýto let nemožno považovať za uskutočnený.³⁰ Dôvod vynúteného návratu lietadla na letisko odletu síce nemá vplyv na kvalifikáciu letu ako zrušeného, avšak letecký dopravca môže následne preukázať, že príčina tohto zrušenia predstavovala mimoriadnu okolnosť, ktorá ho oslobodzuje od povinnosti platiť paušálnu náhradu.³¹

Hoci podľa doslovného znenia nariadenia prislúcha paušálna finančná náhrada len v prípade odmietnutia nástupu do lietadla alebo zrušenia letu, Súdny dvor dospel k záveru, že v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania toto právo je potrebné v určitých prípadoch priznať aj cestujúcim postihnutým dlhým meškaním letu vzhľadom na porovnateľnú závažnosť následkov.³² V tejto súvislosti poukázal na bod 15 odôvodnenia nariadenia, v ktorom normotvorca spojil pojem veľké meškanie s právom na náhradu, ak príslušný letecký dopravca nepodnikol všetky primerané opatrenia, aby zabránil meškaniu alebo zrušeniu letu.³³ Pre vznik nároku na náhradu je rozhodujúci čas priletu do konečného cieľového miesta, nie meškanie jednotlivého segmentu letu pri odlete.³⁴ Podmienky vzniku práva na pomoc podľa čl. 6 nariadenia, vrátane stanovených časových limitov očakávaného meškania, v tejto súvislosti nie sú rozhodujúce, a preto musí letecký dopravca preukázať existenciu mimoriadnych okolností vo vzťahu k výslednému narušeniu dopravy.³⁵ Súdny dvor tak pri posudzovaní nárokov vychádza zo skutočného dopadu meškania na cestujúceho, ktorý sa odvíja od času priletu do konečného cieľového miesta. To znamená, že pri posudzovaní mimoriadnych okolností, ktorých sa letecký dopravca dovoľáva vo vzťahu k jednému segmentu zložitejšej cesty, musí dopravca preukázať, že práve táto okolnosť viedla ku konečnému významnému meškaniu alebo zrušeniu v právne relevantnej miere. Nemožno teda formalisticky odkazovať len na počiatkový incident bez ohľadu na jeho konečný dopad na cestujúceho.

²⁷ Rozsudok Súdneho dvora z 10. júla 2008, vo veci C-173/07 *Emirates Airlines*, ECLI:EU:C:2008:400, bod 40.

²⁸ Rozsudok Súdneho dvora z 19. novembra 2009, v spojených veciach C-402/07 a C-432/07 *Sturgeon a i.*, ECLI:EU:C:2009:716, bod 30.

²⁹ Rozsudok Súdneho dvora z 13. októbra 2011, vo veci C-83/10, *Sousa Rodríguez a i.*, ECLI:EU:C:2011:652, bod 28.

³⁰ *Ibid.*

³¹ *Ibid.*, bod 34.

³² Rozsudok Súdneho dvora z 19. novembra 2009, v spojených veciach C-402/07 a C-432/07 *Sturgeon a i.*, ECLI:EU:C:2009:716, body 40 až 69.

³³ *Ibid.*, bod 62.

³⁴ Rozsudok Súdneho dvora z 26. februára 2013, vo veci C-11/11 *Folkerts*, ECLI:EU:C:2013:106, body 35, 38 a 47.

³⁵ *Ibid.*, body 36 a 37.

Zaujímavú otázku riešil Súdny dvor v rozsudku vo veci *Corendon Airlines*, ktorý sa týkal náhrady za meškanie letu, pričom čas odletu bol deň vopred zmenený na neskorší.³⁶ Jeho kľúčovým záverom je, že dĺžka meškania pre účely určenia nároku na náhradu sa musí vždy posudzovať vo vzťahu k pôvodne plánovanému času priletu, a nie k času uvedenému v novom, teda zmenenom potvrdení rezervácie.³⁷ Upozornenie na posunutie letu síce môže zmierniť nepríjemnosti pre cestujúcich, ale podľa rozsudku nespochybňuje kvalifikáciu meškania ani nemá vplyv na určenie jeho dĺžky na účely odškodnenia.³⁸ Toto rozhodnutie opätovne zdôrazňuje vysokú úroveň ochrany cestujúcich podľa nariadenia a bráni leteckým dopravcom obchádzať nároky na náhradu jednostrannou zmenou zmluvných podmienok krátko pred odletom.

V rozsudku vo veci *Finnair* Súdny dvor posudzoval situáciu, v ktorej letecký dopravca po štrajku personálu letiska pristúpil k úprave letového poriadku a následne odmietol nástup niektorým cestujúcim na neskoršie lety.³⁹ V tejto súvislosti dospel k záveru, že samotný vznik mimoriadnych okolností vedúcich k reorganizácii letov neodôvodňuje odmietnutie nástupu cestujúcich na neskoršie lety ani neoslobodzuje dopravcu od povinnosti poskytnúť im náhradu, ak im bol nástup práve z tohto dôvodu odmietnutý.⁴⁰ Mimoriadne okolnosti sa totiž viažu len na konkrétne lietadlo a konkrétny deň v rozsahu bezprostredných následkov danej udalosti, a preto nemôžu slúžiť ako všeobecné odôvodnenie následných reorganizačných rozhodnutí dopravcu.⁴¹ Tento záver je dôležitý z hľadiska všeobecného chápania mimoriadnych okolností, keďže potvrdzuje, že ich účinok musí byť viazaný na konkrétny kauzálny vzťah medzi udalosťou a dotknutým narušením dopravy. Mimoriadna okolnosť neopravňuje dopravcu prijímať akékoľvek ďalšie rozhodnutia nadväzujúce na pôvodný problém. Ak dopravca po počiatočnej mimoriadnej udalosti prenáša jej následky aj na ďalších cestujúcich, neznamená to, že sa na nich automaticky uplatní obmedzenie nároku na náhradu vyplývajúce z tejto udalosti.

IV. Vplyv mimoriadnej okolnosti na povinnosť zabezpečiť starostlivosť

Z hľadiska charakteristiky mimoriadnych okolností v zmysle nariadenia je významný rozsudok vo veci *McDonagh*, ktorý sa týkal erupcie islandskej sopky Eyjafjallajökull a uzatvorenia časti európskeho vzdušného priestoru.⁴² Súdny dvor v tomto prípade pochopiteľne potvrdil, že uzatvorenie časti európskeho vzdušného priestoru po sopečnej erupcii predstavuje mimoriadnu okolnosť.⁴³ Následne sa zaoberal otázkou, či popri mimoriadnych okolnostiach, pri ktorých letecký dopravca nie je povinný vyplatiť finančnú kompenzáciu, existuje aj ďalšia kategória „*osobitne mimoriadnych*“ okolností, ktoré by ho zbavovali nielen povinnosti poskytnúť náhradu, ale aj starostlivosť.⁴⁴ Súdny dvor dospel k záveru, že takáto kategória, ktorá by dopravcu prakticky zbavovala všetkých povinností vyplývajúcich z

³⁶ Rozsudok Súdneho dvora z 30. októbra 2025, vo veci C-558/24 *Corendon Airlines*, ECLI:EU:C:2025:847, body 8 až 13.

³⁷ *Ibid.*, bod 28.

³⁸ *Ibid.*, bod 27.

³⁹ Rozsudok Súdneho dvora zo 4. októbra 2012, vo veci C-22/11 *Finnair*, EU:C:2012:604, body 12 až 16.

⁴⁰ *Ibid.*, body 27 až 40.

⁴¹ *Ibid.*, body 35 až 38.

⁴² Rozsudok Súdneho dvora z 31. januára 2013, vo veci C-12/11 *McDonagh*, ECLI:EU:C:2013:43, body 12 až 16.

⁴³ *Ibid.*, bod 32.

⁴⁴ *Ibid.*, body 26 a 30.

nariadenia, neexistuje.⁴⁵ Zároveň zdôraznil, že aj v prípade mimoriadnych okolností značného rozsahu a trvania zostáva dopravca povinný zabezpečiť starostlivosť podľa nariadenia.⁴⁶

Aj ďalšia judikatúra Súdneho dvora potvrdzuje, že je nevyhnutné rozlišovať medzi záväzkom zaplatiť paušálnu náhradu a povinnosťou zabezpečiť starostlivosť. Podľa rozsudku vo veci *Sousa Rodríguez* platí, že ak si letecký dopravca nesplní túto povinnosť a neposkytne napr. občerstvenie či ubytovanie, cestujúci si môže vo vnútroštátnom konaní uplatniť nárok na náhradu zodpovedajúcu týmto plneniam.⁴⁷ Takéto nároky pritom nemožno kvalifikovať ako „ďalšiu náhradu“ podľa čl. 12 nariadenia, keďže predstavujú priamy dôsledok nesplnenia osobitných povinností dopravcu vyplývajúcich z nariadenia.⁴⁸ To platí aj v prípade mimoriadnych okolností, takže strata nároku na kompenzáciu nemá vplyv na povinnosť dopravcu zabezpečiť starostlivosť, ktorej nesplnenie môže byť samostatne vymáhané súdnou cestou. Súdny dvor ďalej objasnil, že pojem „ďalšia náhrada“ umožňuje vnútroštátnym súdom nariadiť leteckej spoločnosti náhradu akejkoľvek škody, vrátane nemajetkovej ujmy, ktorá vznikla porušením zmluvy o preprave, a to v súlade s vnútroštátnym právom alebo Dohovorom o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu (Montrealský dohovor).⁴⁹ Z uvedeného vyplýva, že aj v prípade, ak dopravca preukáže existenciu mimoriadnych okolností a oslobodí sa od povinnosti zaplatiť paušálnu náhradu, jeho ďalšia zodpovednosť tým nie je automaticky vylúčená. Nariadenie tak stanovuje minimálny rozsah práv cestujúcich, pričom tí si môžu uplatniť dodatočné odškodnenie na základe iných právnych titulov.

V. Štrajk ako mimoriadna okolnosť

Osobitne citlivou otázkou je kategorizácia štrajkov, ktoré predstavujú typický príklad udalostí narušajúcich leteckú prevádzku. Z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že nie každý štrajk predstavuje automaticky mimoriadnu udalosť v zmysle nariadenia. Kľúčový je rozsudok vo veci *Krüsemann a i.*, ktorý sa týkal spontánnej neprítomnosti značnej časti personálu spoločnosti TUIfly v práci po oznámení reštrukturalizácie podniku.⁵⁰ Podľa Súdneho dvora takýto „divoký štrajk“ nespadá pod pojem mimoriadnych okolností, keďže reštrukturalizácie a reorganizácie sú súčasťou bežných opatrení riadenia podniku a leteckí dopravcovia sa v rámci svojej činnosti bežne stretávajú s konfliktmi so svojimi zamestnancami.⁵¹ V tejto súvislosti je potrebné rozlišovať medzi udalosťami „vnútorného“ pôvodu v rámci organizácie prevádzkujúceho leteckého dopravcu a udalosťami vonkajšieho pôvodu, medzi ktoré

⁴⁵ *Ibid.*, bod 30.

⁴⁶ *Ibid.*, body 31 až 34.

⁴⁷ Rozsudok Súdneho dvora z 13. októbra 2011, vo veci C-83/10 *Sousa Rodríguez a i.*, ECLI:EU:C:2011:652, body 20, 21 a 44.

⁴⁸ *Ibid.*, body 42 až 46. Podľa čl. 12 ods. 1 nariadenia: „*Toto nariadenie sa uplatňuje bez toho, aby boli dotknuté práva cestujúcich na ďalšiu náhradu. Náhrada poskytnutá podľa tohto nariadenia sa môže od takej náhrady odpočítat.*“

⁴⁹ Rozsudok Súdneho dvora z 13. októbra 2011, vo veci C-83/10 *Sousa Rodríguez a i.*, ECLI:EU:C:2011:652, bod 46.

⁵⁰ Rozsudok Súdneho dvora zo 17. apríla 2018, vo veci C-195/17 *Krüsemann a i.*, ECLI:EU:C:2018:258, body 6 až 12.

⁵¹ *Ibid.*, body 41, 42 a 48.

patria výbuch sopky,⁵² kolízia lietadla s vtákom,⁵³ poškodenie pneumatiky lietadla externým predmetom,⁵⁴ znečistenie dráhy letiska palivom,⁵⁵ kolízia výškového kormidla stojaceho lietadla s koncovým krídlom iného lietadla,⁵⁶ ako aj skrytá výrobná vada, sabotáž alebo teroristický čin⁵⁷ a iné obdobné udalosti.⁵⁸ Ich spoločným znakom je, že hoci vznikajú v súvislosti s prevádzkou leteckého dopravcu, ide o vonkajšie okolnosti, nad ktorými dopravca nemá kontrolu, keďže sú spôsobené prírodnými javmi alebo konaním tretích osôb, napríklad iných leteckých dopravcov alebo subjektov zasahujúcich do leteckej či letiskovej prevádzky.⁵⁹ „Divoký štrajk“ zamestnancov TUIfly sa nevymykal účinnej kontrole dopravcu, lebo vyplynul z jeho vlastného rozhodnutia o reštrukturalizácii a skončil po dohode so zástupcami zamestnancov.⁶⁰ Rovnako výlučne „vnútornou“ udalosťou je každý štrajk organizovaný vlastnými zamestnancami dotknutého podniku leteckej dopravy súvisiaci s pracovnoprávnymi požiadavkami, ako sú mzdové požiadavky, vrátane štrajku zvolaného odborovými zväzmi, keďže tieto konajú v záujme zamestnancov uvedeného podniku.⁶¹ Takéto štrajky, vyvolané sociálnymi dôsledkami opatrení prijatých podnikom, sú súčasťou bežnej činnosti leteckého dopravcu, a preto nepredstavujú mimoriadne okolnosti v zmysle nariadenia.⁶²

Na druhej strane môže štrajk predstavovať mimoriadnu okolnosť v prípade, že vychádza z požiadaviek, ktoré môžu splniť výlučne orgány verejnej moci a ktoré sa preto vymykajú účinnej kontrole dotknutého leteckého dopravcu, alebo ak štrajk nie je vnútorne spojený s činnosťou dotknutého leteckého dopravcu, ako napríklad štrajk riadiacich pracovníkov letovej prevádzky alebo zamestnancov letiska.⁶³ Mimoriadne zaujímavé je, že Súdny dvor v tejto súvislosti odmietol rozlišovať medzi zákonným a nezákonným štrajkom podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva na účely určenia, či ho možno považovať za mimoriadnu okolnosť, keďže by to viedlo k rozdielnej úrovni ochrany cestujúcich v jednotlivých členských štátoch.⁶⁴ Z judikatúry Súdného dvora teda vyplýva základné pravidlo, podľa ktorého sociálne konflikty, ktoré sú dôsledkom manažérskych rozhodnutí dopravcu, spravidla nepredstavujú mimoriadne okolnosti, keďže ide o udalosť vnútornú a kontrolovateľnú v rámci podniku, na rozdiel od štrajku vyvolaného externým zásahom mimo bežného podnikateľského rizika.

VI. Preukazovanie mimoriadnych okolností

⁵² Rozsudok Súdného dvora z 31. januára 2013, veci C-12/11 *McDonagh*, ECLI:EU:C:2013:43, bod 32.

⁵³ Rozsudok Súdného dvora zo 4. mája 2017, vo veci C-315/15 *Pešková a Peška*, ECLI:EU:C:2017:342, bod 26.

⁵⁴ Rozsudok Súdného dvora zo 4. apríla 2019, vo veci C-501/17 *Germanwings*, ECLI:EU:C:2019:288, bod 34.

⁵⁵ Rozsudok Súdného dvora z 26. júna 2019, vo veci C-159/18 *Moens*, ECLI:EU:C:2019:535, bod 29.

⁵⁶ Uznesenie Súdného dvora zo 14. januára 2021, vo veci C-264/20 *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:26, bod 26.

⁵⁷ Rozsudky Súdného dvora z 22. decembra 2008, vo veci C-549/07 *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771, bod 26; a zo 17. septembra 2015, vo veci C-257/14 *van der Lans*, EU:C:2015:618, bod 38.

⁵⁸ Rozsudok Súdného dvora z 23. marca 2021, vo veci C-28/20 *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:226, body 39 a 40.

⁵⁹ *Ibid.*, bod 41.

⁶⁰ Rozsudok Súdného dvora zo 17. apríla 2018, vo veci C-195/17 *Krüsemann a i.*, ECLI:EU:C:2018:258, body 43 až 45.

⁶¹ Rozsudok Súdného dvora z 23. marca 2021, vo veci C-28/20 *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:226, bod 44.

⁶² Rozsudok Súdného dvora zo 17. apríla 2018, vo veci C-195/17 *Krüsemann a i.*, ECLI:EU:C:2018:258, bod 42.

⁶³ Rozsudok Súdného dvora z 23. marca 2021, vo veci C-28/20 *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:226, bod 42 a 45.

⁶⁴ Rozsudok Súdného dvora zo 17. apríla 2018, vo veci C-195/17 *Krüsemann a i.*, ECLI:EU:C:2018:258, body 46 a 47.

Samotné tvrdenie dopravcu o existencii mimoriadnych okolností nepostačuje, keďže podľa čl. 5 ods. 3 nariadenia je povinný preukázať nielen ich existenciu, ale aj to, že ani prijatím všetkých primeraných opatrení nebolo možné zabrániť zrušeniu alebo veľkému meškaniu. Uvedené potvrdzuje aj rozsudok Súdneho dvora vo veci *Cymdek*, z ktorého vyplýva všeobecné pravidlo, že bremeno preukázania podmienok výnimky zužujúcej ochranu podľa nariadenia nesie dopravca.⁶⁵ Prenesenie dôkazného bremena na cestujúcich by bolo nielen v rozpore s cieľom nariadenia zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich v leteckej doprave, ale tiež ťažko uplatniteľné v praxi.⁶⁶ Podľa rozsudku v spojených veciach *Ruijsseenaars a Jansen* si individuálnu kompenzáciu cestujúci spravidla musí vymáhať sám pred súdom členského štátu, keďže vnútroštátny regulačný orgán nie je povinný v konkrétnych prípadoch prijímať donucovacie opatrenia, ktorými by dopravcovi uložil povinnosť zaplatiť cestujúcemu náhradu.⁶⁷ Ochrana práv cestujúcich sa teda realizuje prostredníctvom verejnoprávneho dohľadu nad dodržiavaním nariadenia na jednej strane a individuálneho súdneho uplatňovania týchto práv na strane druhej.⁶⁸ Ochrana individuálnych nárokov z nariadenia sa tak presúva najmä do občianskoprávnej roviny, preto aj spor o existenciu mimoriadnych okolností je typicky predmetom individuálneho súdneho konania.

Hranice zodpovednosti leteckých dopravcov v prípadoch zrušenia alebo meškania letov vymedzuje judikatúra Súdneho dvora, podľa ktorej mimoriadna okolnosť nesúvisí s bežnou prevádzkou leteckého dopravcu a zároveň sa vymyká jeho účinnej kontrole.⁶⁹ Potvrdzuje to napríklad rozsudok vo veci *van der Lans*, podľa ktorého predčasné zlyhanie určitých súčiastok lietadla nepredstavuje mimoriadnu okolnosť, keďže takáto porucha je neoddeliteľne spojená s fungovaním lietadla a nevymyká sa účinnej kontrole leteckého dopravcu, ktorý je zodpovedný za zabezpečenie údržby a riadneho fungovania lietadiel prevádzkovaných na účely svojej hospodárskej činnosti.⁷⁰

V rozsudku vo veci *Pešková a Peška* Súdny dvor konštatoval, že kolízia lietadla s vtákom vo všeobecnosti predstavuje mimoriadnu okolnosť, keďže nie je neoddeliteľne spojená s fungovaním lietadla a vymyká sa účinnej kontrole leteckého dopravcu.⁷¹ Napriek tomu dopravca musí preukázať, že prijal všetky primerané opatrenia, vrátane preventívnych, v rámci svojej pôsobnosti. Zaujímavé je, že Súdny dvor nepovažoval za primeranú opakovanú bezpečnostnú kontrolu lietadla, ak už bola vykonaná oprávneným odborníkom, keďže jej realizácia viedla k neúmernému predĺženiu meškania.⁷² V prípade kolízie s vtákom pritom nie je rozhodujúce, či táto skutočne spôsobila na lietadle škodu, keďže cieľom

⁶⁵ Rozsudok Súdneho dvora zo 6. marca 2025, vo veci C-20/24 *Cymdek*, EU:C:2025:139, body 50 až 54.

⁶⁶ *Ibid.*, bod 52.

⁶⁷ Rozsudok Súdneho dvora zo 17. marca 2016, v spojených veciach C-145/15 a C-146/15 *Ruijsseenaars a Jansen*, ECLI:EU:C:2016:187, bod 38.

⁶⁸ Podľa čl. 16 ods. 1 nariadenia: „Každý členský štát menuje orgán zodpovedný za uplatňovanie tohto nariadenia pokiaľ ide o lety z letísk, ktoré sa nachádzajú na jeho území a letov z tretích krajín na také letiská. Tento orgán, podľa potreby, prijme opatrenia potrebné na zabezpečenie rešpektovania práv cestujúcich.“

⁶⁹ Rozsudky Súdneho dvora zo 4. mája 2017, vo veci C-315/15 *Pešková a Peška*, ECLI:EU:C:2017:342, bod 22; zo 4. apríla 2019, vo veci C-501/17 *Germanwings*, ECLI:EU:C:2019:288, bod 20; a z 26. júna 2019, Moens, C-159/18, ECLI:EU:C:2019:535, bod 16.

⁷⁰ Rozsudok Súdneho dvora zo 17. septembra 2015, vo veci C-257/14 *van der Lans*, EU:C:2015:618, body 41 až 45.

⁷¹ Rozsudok Súdneho dvora zo 4. mája 2017, vo veci C-315/15 *Pešková a Peška*, ECLI:EU:C:2017:342, bod 24.

⁷² *Ibid.*, body 35 a 50.

nariadenia nie je nabádať leteckých dopravcov k uprednostňovaniu dochvilnosti letov pred bezpečnosťou leteckej prevádzky.⁷³

Rozsudok vo veci *Germanwings* rozšíril uplatnenie tohto prístupu aj na poškodenie pneumatiky lietadla cudzím predmetom (napr. skrutkou) na vzletovej a pristávacej dráhe.⁷⁴ Súdny dvor aj v tomto prípade potvrdil, že takáto udalosť nesúvisí s bežnou činnosťou leteckého dopravcu a vymyká sa jeho kontrole, keďže údržba vzletovej a pristávacej dráhy nepatrí do jeho zodpovednosti.⁷⁵ Opäť však zdôraznil, že pre oslobodenie od povinnosti odškodnenia musí letecký dopravca preukázať, že vynaložil všetky dostupné prostriedky, a to personálne, materiálne aj finančné, na minimalizáciu meškania spôsobeného opravou.⁷⁶ Podobnú udalosť predstavovala prítomnosť paliva na vzletovej a pristávacej dráhe, ktorá viedla k jej uzavretiu a následnému meškaniu letu. Súdny dvor preto v rozsudku vo veci *Moens* dospel k obdobnému záveru, že ak palivo nepochádzalo z lietadla dotknutého dopravcu, ide o mimoriadnu okolnosť.⁷⁷ Údržba letiskových dráh totiž vôbec nepatrí do kompetencie leteckého dopravcu, ktorý je navyše povinný rešpektovať rozhodnutie o ich uzavretí, čo znamená, že v danom prípade dopravca prakticky nemá možnosť prijať prípadné primerané opatrenia, aby zabránil dotknutej mimoriadnej okolnosti.⁷⁸

VII. Záver

Pojem mimoriadna okolnosť je často predmetom záujmu cestujúcich aj leteckých dopravcov, pretože predstavuje kľúčové kritérium pri posudzovaní nárokov cestujúcich na odškodnenie formou paušálnej náhrady z dôvodu meškania alebo zrušenia letov. Zatiaľ čo cestujúcim vyhovuje jeho úzky výklad, dopravcovia preferujú jeho čo najširšie vymedzenie, ktoré by zahŕňalo každú nepredvídateľnú, nákladnú alebo prevádzkovo náročnú udalosť. Prístup Súdneho dvora sa prikláňa na stranu cestujúcich, keďže jeho základným interpretačným východiskom je zabezpečenie vysokej úrovne ochrany spotrebiteľa v leteckej doprave, čo vedie k reštriktívnemu výkladu tohto pojmu.

Súdny dvor podmieňuje uplatnenie výnimky v súvislosti s konkrétnou udalosťou splnením dvoch kumulatívnych materiálnych kritérií. Musí ísť o okolnosť, ktorá nie je súčasťou bežnej činnosti leteckého dopravcu a zároveň sa vymyká jeho účinnej kontrole z dôvodu svojej povahy alebo pôvodu. Zároveň musí dopravca preukázať, že napriek využitiu všetkých primeraných prostriedkov nemohol zabrániť vzniku meškania alebo zrušenia letu, prípadne by tomu zabránil len za cenu neprimeraných strát vzhľadom na kapacity svojho podniku v danom čase. Mimoriadne okolnosti tak môžu napríklad predstavovať výbuch sopky, kolízia lietadla s vtákom, poškodenie pneumatiky lietadla cudzím predmetom, znečistenie letiskovej dráhy palivom, kolízia výškového kormidla stojaceho lietadla s koncovou časťou krídla iného lietadla, skrytá výrobná vada, sabotáž alebo teroristický čin.

Problematické je najmä posudzovanie štrajku, keďže ho nemožno automaticky považovať za mimoriadnu udalosť v zmysle nariadenia. Štrajk organizovaný vlastnými zamestnancami leteckého

⁷³ *Ibid.*, bod 25.

⁷⁴ Rozsudok Súdneho dvora zo 4. apríla 2019, vo veci C-501/17 *Germanwings*, ECLI:EU:C:2019:288, bod 25.

⁷⁵ *Ibid.*, bod 26.

⁷⁶ *Ibid.*, bod 33.

⁷⁷ Rozsudok Súdneho dvora z 26. júna 2019, vo veci C-159/18 *Moens*, ECLI:EU:C:2019:535, body 18 a 19.

⁷⁸ *Ibid.*, body 20 až 22, ako aj 28 a 29.

dopravcu, vrátane štrajku vyhláseného odborovými zväzmi, ako aj tzv. „divoký štrajk“, sa nevyomyká účinnej kontrole dopravcu, pokiaľ je vyvolaný sociálnymi dôsledkami ním prijatých opatrení. Takýto štrajk preto nepredstavuje mimoriadnu okolnosť a považuje sa za dôsledok bežnej činnosti leteckého dopravcu. Naopak, štrajk môže predstavovať mimoriadnu okolnosť vtedy, ak vyplýva z požiadaviek, ktoré môžu splniť výlučne orgány verejnej moci, prípadne ak nie je vnútorne spojený s činnosťou leteckého dopravcu, napríklad v prípade štrajku riadiacich pracovníkov letovej prevádzky alebo zamestnancov letiska. Vo všetkých týchto prípadoch sa totiž vymyká účinnej kontrole dotknutého dopravcu. Súdny dvor pritom odmieta rozlišovať medzi zákonným a nezákonným štrajkom podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva pri posudzovaní, či ide o mimoriadnu okolnosť, keďže takýto prístup by viedol k rozdielnej úrovni ochrany cestujúcich v jednotlivých členských štátoch.

Hoci nariadenie výslovne nespája meškanie lietadla s nárokom na vyplatenie paušálnej náhrady, Súdny dvor potvrdil, že v súlade so zásadou rovnakého zaobchádzania je potrebné toto právo v určitých prípadoch priznať aj cestujúcim postihnutým dlhým meškáním, a to vzhľadom na porovnateľnú závažnosť následkov v porovnaní so zrušením letu. Pri posudzovaní nárokov je rozhodujúci skutočný vplyv meškania na cestujúceho, ktorý sa odvíja od času príchodu do konečného cieľového miesta. Ak letecký dopravca jednostranne zmení čas odletu a tým aj príletu vydaním nového potvrdenia, dĺžka meškania letu pre účely určenia nároku na paušálnu náhradu sa posudzuje vo vzťahu k pôvodne plánovanému času príletu.

V prípade, že sa letecký dopravca odvoláva na mimoriadnu okolnosť týkajúcu sa len jedného úseku zložitej cesty, musí preukázať, že práve táto okolnosť bola príčinou konečného významného meškania alebo zrušenia letu v právne relevantnom rozsahu. Reorganizácia letov spôsobená mimoriadnymi okolnosťami sama osebe neodôvodňuje odmietnutie nástupu cestujúcich na náhradné lety ani nezbavuje leteckého dopravcu povinnosti poskytnúť im náhradu, ak im bol nástup z tohto dôvodu odmietnutý. Mimoriadne okolnosti sa totiž vzťahujú len na konkrétne lietadlo a konkrétny deň a ich účinky sú obmedzené na bezprostredné následky danej udalosti, preto ich nemožno použiť ako všeobecné ospravedlnenie následných organizačných rozhodnutí dopravcu.

Už zo samotnej systematiky nariadenia vyplýva, že mimoriadne okolnosti nezakladajú všeobecnú výnimku z povinností dopravcu, ale predstavujú len dôvod na oslobodenie od povinnosti poskytnúť paušálnu finančnú náhradu. Ostatné povinnosti, najmä povinnosť zabezpečiť cestujúcim starostlivosť a pomoc, preto zostávajú zachované bez ohľadu na to, či mimoriadne okolnosti nastali. Súdny dvor tak odmietol existenciu kategórie „osobitne mimoriadnych“ okolností, ktoré by leteckého dopravcu zbavovali nielen povinnosti poskytnúť náhradu, ale aj zabezpečiť starostlivosť. Súdny dvor zároveň vysvetlil, že pojem „ďalšia náhrada“ podľa čl. 12 nariadenia oprávňuje vnútroštátne súdy priznať cestujúcim voči leteckému dopravcovi náhradu akejkoľvek škody vrátane nemajetkovej, pokiaľ vznikla v dôsledku porušenia zmluvy o preprave, a to podľa vnútroštátneho práva alebo Montrealského dohovoru. To znamená, že aj keď letecký dopravca preukáže existenciu mimoriadnych okolností a zbaví sa povinnosti zaplatiť paušálnu náhradu, jeho ďalšia zodpovednosť tým nie je automaticky vylúčená.

Použité informačné zdroje:

1. 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, 17.2.2004.
2. Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 1107/2006 z 5. júla 2006 o právach zdravotne postihnutých osôb a osôb so zníženou pohyblivosťou v leteckej doprave, Ú. v. EÚ L 204, 26.7.2006.
 3. Nariadenie Rady (ES) č. 2027/97 z 9. októbra 1997 o zodpovednosti leteckého dopravcu v prípade nehôd, Ú. v. ES L 285, 17.10.1997.
 4. Rozsudok Súdneho dvora z 10. júla 2008, vo veci C-173/07 *Emirates Airlines*, ECLI:EU:C:2008:400.
 5. Rozsudok Súdneho dvora z 22. decembra 2008, vo veci C-549/07 *Wallentin-Hermann*, ECLI:EU:C:2008:771.
 6. Rozsudok Súdneho dvora z 19. novembra 2009, vo veci C-402/07 a C-432/07 *Sturgeon a i.*, EU:C:2009:716.
 7. Rozsudok Súdneho dvora z 12. mája 2011, vo veci C-294/10 *Eglītis a Ratnieks*, ECLI:EU:C:2011:303.
 8. Rozsudok Súdneho dvora z 13. októbra 2011, vo veci C-83/10 *Sousa Rodríguez a i.*, ECLI:EU:C:2011:652.
 9. Rozsudok Súdneho dvora zo 4. októbra 2012, vo veci C-22/11 *Finnair*, EU:C:2012:604.
 10. Rozsudok Súdneho dvora z 31. januára 2013, vo veci C-12/11 *McDonagh*, ECLI:EU:C:2013:43.
 11. Rozsudok Súdneho dvora z 26. februára 2013, vo veci C-11/11 *Folkerts*, ECLI:EU:C:2013:106.
 12. Rozsudok Súdneho dvora zo 17. septembra 2015, vo veci C-257/14 *van der Lans*, ECLI:EU:C:2015:618.
 13. Rozsudok Súdneho dvora zo 17. marca 2016, vo veci C-145/15 a C-146/15 *Ruijsenaars a Jansen*, ECLI:EU:C:2016:187.
 14. Rozsudok Súdneho dvora zo 4. mája 2017, vo veci C-315/15 *Pešková a Peška*, ECLI:EU:C:2017:342.
 15. Rozsudok Súdneho dvora zo 17. apríla 2018, vo veci C-195/17 *Krüsemann a i.*, ECLI:EU:C:2018:258.
 16. Rozsudok Súdneho dvora zo 4. apríla 2019, vo veci C-501/17 *Germanwings*, ECLI:EU:C:2019:288.
 17. Rozsudok Súdneho dvora z 26. júna 2019, vo veci C-159/18 *Moens*, ECLI:EU:C:2019:535.
 18. Rozsudok Súdneho dvora z 11. júna 2020, vo veci C-74/19 *Transportes Aéreos Portugueses*, ECLI:EU:C:2020:460.
 19. Rozsudok Súdneho dvora z 23. marca 2021, vo veci C-28/20 *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:226.
 20. Rozsudok Súdneho dvora zo 7. apríla 2022, vo veci C-561/20 *United Airlines*, ECLI:EU:C:2022:266.
 21. Rozsudok Súdneho dvora zo 6. marca 2025, vo veci C-20/24 *Cymdek*, EU:C:2025:139.
 22. Rozsudok Súdneho dvora z 30. októbra 2025, vo veci C-558/24 *Corendon Airlines*, ECLI:EU:C:2025:847.
 23. Uznesenie Súdneho dvora zo 14. januára 2021, vo veci C-264/20 *Airhelp*, ECLI:EU:C:2021:26.
 24. Zmluva o Európskej únii (konsolidované znenie), Ú. v. EÚ C 202, 7.6.2016.