



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (devátého senátu)

17. září 2015*

„Řízení o předběžné otázce — Letecká doprava — Práva cestujících v případě zpoždění nebo zrušení letu — Nařízení (ES) č. 261/2004 — Článek 5 odst. 3 — Odepření nástupu na palubu a zrušení letu — Významné zpoždění letu — Náhrady a pomoc cestujícím — Mimořádné okolnosti“

Ve věci C-257/14,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím soudu prvního stupně v Amsterdamu (Rechtbank Amsterdam, Nizozemsko) ze dne 29. dubna 2014, došlým Soudnímu dvoru dne 28. května 2014, v řízení

Corina van der Lans

proti

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

SOUDNÍ DVŮR (devátý senát),

ve složení K. Jürimäe, předsedkyně senátu, J. Malenovský (zpravodaj) a M. Safjan, soudci,

generální advokátka: E. Sharpston,

vedoucí soudní kanceláře: L. Carrasco Marco, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 7. května 2015,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV P. Eijssvoogelem, P. Huizingem, R. Pessersem a M. Lustenhouwer, advocaten,
- za nizozemskou vládu M. Bulterman a M. Noort, jako zmocněnkyněmi,
- za německou vládu T. Henzem a J. Kemper, jako zmocněnci,
- za francouzskou vládu G. de Berguesem, D. Colasem, R. Coesmem a M. Hours, jako zmocněnci,
- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s C. Colelli, avvocato dello Stato,
- za vládu Spojeného království L. Christiem, jako zmocněncem, ve spolupráci s J. Holmesem, barrister,

* Jednací jazyk: nizozemština.

— za Evropskou komisi F. Wilmanem a N. Yerrell, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generální advokátky, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).
- 2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi C. van der Lans a leteckou společností Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (dále jen „KLM“) ohledně odepření náhrady škody společností KLM žalobkyni v původním řízení, jejíž let byl zpožděn.

Právní rámec

- 3 Nařízení č. 261/2004 obsahuje mimo jiné následující body odůvodnění:

„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měly [by měla] mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

(2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.

[...]

(14) Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.

(15) Za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké [významné] zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.“

- 4 Článek 3 tohoto nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odst. 1 písm. b) stanoví:

„1. Toto nařízení se vztahuje:

[...]

b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.“

5 Článek 5 uvedeného nařízení stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

[...]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce [...]

[...]

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

[...]“

6 Článek 7 téhož nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, stanoví:

„1. Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;

c) 600 EUR u všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase.

2. Jestliže je cestujícím v souladu s článkem 8 nabídnuto přesměrování na jejich cílové místo určení, může provozující letecký dopravce o 50 % snížit odškodné stanovené podle odstavce 1, pokud přesměrovaný let nepřekračuje plánovaný čas příletu původně rezervovaného letu:

a) o dvě hodiny v případě všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo

c) o čtyři hodiny v případě všech letů nespádajících pod písmeno a) nebo b).

3. Náhrada škody uvedená v odstavci 1 se vyplatí hotově, elektronickým bankovním převodem, bankovními příkazy nebo bankovními šeky nebo, v případě dohody podepsané cestujícím, cestovními poukazy nebo jinými službami.

4. Vzdálenosti uvedené v odstavci 1 a 2 se měří metodou ortodromické dráhy letu.“

7 Článek 13 nařízení č. 261/2004 stanoví:

„Jestliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného [vnitrostátního] práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Zejména nemohou být ustanovení tohoto nařízení vykládána jako omezení práva provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osobě, se kterými uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu. Obdobně nelze ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení práva provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osoby jiné, než je cestující, se kterým uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu, požadovat náhradu škody podle použitelných právních předpisů.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

- 8 Corina van der Lans měla rezervovanou letenku na let provozovaný společností KLM. Jednalo se o let do Amsterdamu (Nizozemsko) z Quita (Ekvádor) s plánovaným odletem 13. srpna 2009 v 9:15 hodin místního času. Odlet se však uskutečnil až následujícího dne v 19:30 hodin místního času. Letadlo, se kterým byl daný let uskutečněn, přistálo v Amsterdamu se zpožděním 29 hodin.
- 9 Podle společnosti KLM bylo toto zpoždění způsobeno tím, že na letišti v Guayaquilu (Ekvádor), odkud toto letadlo mělo letět do Amsterdamu s mezipřistáním v Quitu a Bonaire (Nizozemské Antily), bylo při „pushbacku“ – tlačení letadla dozadu po zemi pomocí vozidla – zjištěno, že jeden z motorů letadla nestartuje kvůli poruše na přívodu paliva.
- 10 Společnost KLM uvádí, že podle „aircraft technical log“ (technického palubního deníku) došlo ke kombinaci několika závad. Závadné byly dvě součásti, a to palivové čerpadlo a hydromechanická jednotka. Tyto součásti, jež nebyly v Guayaquilu k dispozici, musely být dopraveny letadlem z Amsterdamu a teprve poté mohly být namontovány do příslušného letadla, které pak z Quita odletělo se zpožděním uvedeným v bodě 8 tohoto rozsudku.
- 11 Uvedené součásti nebyly blíže zkoumány za účelem stanovení příčiny jejich selhání, neboť takovou kontrolu může provést pouze jejich výrobce.
- 12 Corina van der Lans podala k soudu prvního stupně v Amsterdamu žalobu, kterou se domáhala přiznání náhrady škody za toto zpoždění ve výši 600 eur.
- 13 Společnost KLM s tímto návrhem nesouhlasí a dovolává se výjimky stanovené v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 pro případ „mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata“.
- 14 Podle společnosti KLM nebyla u závadných součástí překročena průměrná životnost. Výrobce mimoto neposkytl žádné konkrétní informace, podle nichž by u těchto součástí mohlo od určitého stáří docházet k závadám. Společnost KLM dále tvrdí, že uvedené součásti nebyly před odletem kontrolovány v rámci celkové kontroly „preflight check“, byly ale kontrolovány při poslední kontrole „check A“, která proběhla přibližně měsíc před letem, o který jde ve věci v původním řízení.
- 15 Corina van der Lans uvádí, že se společnost KLM nemůže v daném případě dovolávat mimořádných okolností. Zpoždění tohoto letu totiž bylo podle ní způsobeno technickou závadou. Soudní dvůr přitom v rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) dospěl k názoru, že oprava technických vad je vlastní činností leteckého dopravce a nelze ji kvalifikovat jako mimořádnou okolnost.
- 16 Ve sporu v původním řízení jde o to, zda se společnost KLM může za takových okolností, jako jsou okolnosti věci v původním řízení, dovolávat výjimky upravené v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

- 17 Předkládající soud v tomto ohledu žádá o vyjasnění výkladu pojmů „mimořádné okolnosti“ a „všechna přiměřená opatření“ obsažených v tomto ustanovení, zejména s přihlédnutím k bodu 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004 a k příslušné judikatuře Soudního dvora, jmenovitě k rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 Za těchto podmínek se soud prvního stupně v Amsterdamu rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Jak má být vykládán pojem ‚událost‘ uvedený v bodě 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004?
 - 2) Mimořádné okolnosti ve smyslu výše uvedeného bodu 14 odůvodnění se vzhledem k bodu 22 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) vzájemně nekryjí s příklady vyjmenovanými ve druhé větě tohoto bodu 14 odůvodnění, které Soudní dvůr označuje v bodě 22 uvedeného rozsudku výrazem ‚událostí‘. Je pravda, že události ve smyslu výše uvedeného bodu 22 nejsou totéž jako ‚událost‘ dle zmíněného bodu 14 odůvodnění?
 - 3) Co je třeba chápat pod pojmem ‚mimořádné okolnosti‘, které podle bodu 23 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) doprovázejí událost spočívající v ‚neočekávaných nedostatcích letové bezpečnosti‘ ve smyslu výše uvedeného bodu 14 odůvodnění, když neočekávané nedostatky letové bezpečnosti nemohou vzhledem k bodu 22 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) samy představovat mimořádné okolnosti, nýbrž k takovému okolnostem mohou pouze vést?
 - 4) Podle bodu 23 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) může technická závada spadat pod ‚neočekávané nedostatky letové bezpečnosti‘, a je tedy ‚událostí‘ ve smyslu bodu 22 tohoto rozsudku; nicméně okolnosti takové události lze podle bodu 23 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) kvalifikovat jako ‚mimořádné‘, pokud se vztahují k události, která není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole; podle bodu 24 tohoto rozsudku je oprava technické závady způsobené nedostatkem údržby vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce; takové technické závady tedy podle bodu 25 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) nemohou představovat mimořádné okolnosti. Z těchto bodů je patrné, že technická závada, která spadá pod ‚neočekávané nedostatky letové bezpečnosti‘, představuje událost, která může být doprovázena mimořádnými okolnostmi, a zároveň může sama představovat mimořádnou okolnost. Jak je třeba vykládat body 22 až 25 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), aby byl tento zdánlivý rozpor odstraněn?
 - 5) Slova ‚vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce‘ jsou v judikatuře soudů nižších stupňů pravidelně vykládána jako ‚související s běžnou činností leteckého dopravce‘ – přičemž se ostatně jedná o výklad, který je v souladu s nizozemským výrazem ‚inherent‘ („[být] vlastní“) (nizozemské znění není závazným zněním rozsudku) – takže například ani srážka s ptáky nebo mraky popela není považována za událost ve smyslu bodu 23 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Jiná judikatura klade důraz na slova ‚a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole‘, která jsou rovněž uvedena v bodě 23 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Musí být výraz ‚[být] vlastní‘ vykládán v tom smyslu, že pod tento pojem spadají pouze události, které může letecký dopravce účinně kontrolovat?
 - 6) V jakém smyslu je třeba vykládat bod 26 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), respektive jak je třeba vykládat tento bod ve světle odpovědi Soudního dvora na čtvrtou a pátou otázku?

- 7) a) V případě, že bude šestá otázka zodpovězena v tom smyslu, že technické závady, které lze považovat za neočekávané nedostatky letové bezpečnosti, představují mimořádné okolnosti, které umožňují se s úspěchem dovolat čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, vyplývají-li z události, která není vlastní výkonu činností leteckého dopravce, a nemůže-li je dopravce účinně kontrolovat, znamená to, že technická závada, která vznikla samovolně, nebyla způsobena nedostatkem údržby ani nebyla odhalena během pravidelné údržby („checks A až D“ a „daily control“), může či nemůže představovat mimořádnou okolnost – pokud ji nebylo možné odhalit během těchto pravidelných intervalů údržby – protože pak nelze rozeznat žádnou událost ve smyslu bodu 26 uvedeného rozsudku Wallentin-Hermann, a nelze tedy ani zjistit, zda je tato událost vlastní výkonu činností leteckého dopravce, a zda se tedy vymyká kontrole leteckého dopravce?
- b) V případě, že bude šestá otázka zodpovězena v tom smyslu, že technické závady, které lze považovat za neočekávané nedostatky letové bezpečnosti, jsou událostmi ve smyslu bodu 22 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), a technická závada vznikla samovolně, nebyla způsobena nedostatkem údržby ani nebyla odhalena během pravidelné údržby („checks A až D“ a „daily control“), je uvedená technická závada vlastní výkonu činností leteckého dopravce, či nikoli, a vymyká se ve smyslu výše uvedeného bodu 26 jeho kontrole, či nikoli?
- c) V případě, že bude šestá otázka zodpovězena v tom smyslu, že technické závady, které lze považovat za neočekávané nedostatky letové bezpečnosti, jsou událostmi ve smyslu bodu 22 rozsudku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), a technická závada vznikla samovolně, nebyla způsobena nedostatkem údržby ani nebyla odhalena během pravidelné údržby („checks A až D“ a „daily control“), s jakými okolnostmi pak musí být tato technická závada spojena a kdy je třeba tyto okolnosti kvalifikovat jako mimořádné, aby mohly být tyto okolnosti uplatněny ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004?
- 8) Letecký dopravce se může dovolávat mimořádných okolností pouze tehdy, pokud může prokázat, že zrušení či zpoždění je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Je správný závěr, že přijetím všech přiměřených opatření je míněno zamezení výskytu mimořádných okolností, a nikoli přijetí opatření, která směřují k tomu, aby bylo zpoždění udrženo v rámci časového rozmezí tří hodin uvedeného v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodu iii) nařízení č. 261/2004 ve spojení s body 57 až 61 rozsudku Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716)?
- 9) V zásadě je možné vzít v úvahu dva druhy opatření k omezení zpoždění v důsledku technických závad na nejvýše tři hodiny: zaprvé zajištění zásob náhradních dílů na několika místech světa, nikoli tedy jen na domovském letišti leteckého dopravce, a zadruhé přesměrování cestujících zpožděného letu. Mohou letečtí dopravci při určování, v jakém rozsahu je třeba zásoby zajistit a na jakých místech světa je třeba tak činit, vycházet i z toho, co je ve světě letecké dopravy běžné, a to včetně podniků, na které se nařízení č. 261/2004 vztahuje jen z části?
- 10) Musí soud při zodpovězení otázky, zda byla přijata všechna přiměřená opatření k omezení zpoždění nastalého v důsledku technických závad, které mají vliv na letovou bezpečnost, zohlednit okolnosti, jež dopady zpoždění dále zhoršují, jako je například nezbytné přistání letadla, u něhož nastaly technické závady, na několika letištích před tím, než se stejně jako v projednávané věci vrátí do své domovské základny, čímž může dojít k ještě větší časové ztrátě?“

K předběžným otázkám

K přípustnosti

- 19 Francouzská vláda zpochybňuje přípustnost žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce z důvodu, že nařízení č. 261/2004 není podle svého čl. 3 odst. 1 písm. b) na spor v původním řízení použitelné, protože ekvádorské právo již obsahuje úpravu náhrady a pomoci cestujícím v letecké dopravě, jimž byl odepřen nástup na palubu nebo jejichž let byl zrušen či zpožděn, a C. van der Lans může této úpravě využít.
- 20 Podle ustálené judikatury Soudního dvora je možné odmítnout rozhodnutí o předběžné otázce položené vnitrostátním soudem pouze tehdy, pokud je zjevné, že ustanovení unijního práva, které je předmětem výkladu Soudního dvora, nelze použít (rozsudek Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, bod 19 a citovaná judikatura).
- 21 V tomto ohledu z čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 vyplývá, že se toto nařízení použije na cestující, kteří odlétají z třetí země do členského státu, za podmínky, že provozující letecký dopravce je dopravcem z Evropské unie a že dotyční cestující neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi.
- 22 Pokud jde o první z těchto podmínek, je nesporné, že společnost KLM je unijním dopravcem.
- 23 V případě druhé z těchto podmínek je třeba poukázat na to, že mezi jednotlivými jazykovými verzemi čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 existuje rozdíl. V některých verzích, zejména verzi české, německé, anglické, italské a nizozemské, jsou použity výrazy „obdrželi“, „erhalten“, „received“, „ricevuto“ a „ontvangen“. Tyto verze by tedy bylo možné chápat tak, že je použití tohoto nařízení vyloučeno pouze v případě, kdy dotyční cestující skutečně obdrželi náhradu nebo odškodnění a byla jim skutečně poskytnuta pomoc v příslušné třetí zemi.
- 24 Naproti tomu další jazykové verze, jako například verze španělská („disfruten de“), francouzská („bénéficient“) a rumunská („beneficiat de“), spíše naznačují, že použití nařízení č. 261/2004 je bez dalšího vyloučeno, jakmile dotyčným cestujícím svědčí nárok na náhradu nebo odškodnění a na pomoc v této třetí zemi, bez ohledu na to, zda náhradu nebo odškodnění skutečně obdrželi a zda jim byla pomoc skutečně poskytnuta.
- 25 Nezbytnost jednotného výkladu ustanovení unijního práva přitom v případě rozdílů mezi různými jazykovými verzemi tohoto ustanovení vyžaduje, aby bylo dotčené ustanovení vykládáno v závislosti na kontextu a účelu právní úpravy, jejíž je součástí (v tomto smyslu viz rozsudky DR a TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, bod 45, a Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, bod 40).
- 26 V tomto ohledu stačí připomenout, že cílem nařízení č. 261/2004, jak jasně vyplývá z bodů 1 a 2 jeho odůvodnění, je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících (viz rozsudky IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 69, a Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, bod 35).
- 27 Přitom je třeba uvést, že čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004 vykládaný z hlediska tohoto cíle sice nevyžaduje, aby bylo prokázáno, že dotyčný cestující skutečně obdržel náhradu nebo odškodnění a že mu byla skutečně poskytnuta pomoc ve třetí zemi, avšak ani pouhý nárok na ně nemůže být sám o sobě důvodem pro to, aby se uvedené nařízení na tohoto cestujícího nepoužilo.
- 28 Nelze totiž připustit, aby mohl být cestující zbaven ochrany poskytované nařízením č. 261/2004 již v případě, že mu svědčí nárok na určitou náhradu ve třetí zemi, aniž je prokázáno, že tato náhrada odpovídá účelu náhrady zaručené tímto nařízením a že podmínky, za nichž vzniká nárok na tuto náhradu, a jednotlivé způsoby jeho uplatnění jsou rovnocenné úpravě obsažené v tomto nařízení.

- 29 Ze spisu předloženého Soudnímu dvoru přitom nelze určit, zda účel náhrad upravených právem dotyčné třetí země odpovídá účelu náhrady zaručené nařízením č. 261/2004 ani zda podmínky, za nichž vzniká nárok na takové náhrady, a jednotlivé způsoby jeho uplatnění jsou rovnocenné úpravě obsažené v tomto nařízení. Je na předkládajícím soudu, aby ověřil, zda tomu tak je.
- 30 Za těchto podmínek není vyloučeno, že se ustanovení, jehož výklad je žádán, v daném případě použije.
- 31 Proto je třeba považovat žádost o rozhodnutí o předběžné otázce za přípustnou.

K věci samé

- 32 Úvodem je třeba připomenout ustálenou judikaturu, podle níž platí, že v rámci postupu spolupráce mezi vnitrostátními soudy a Soudním dvorem upraveného článkem 267 SFEU přísluší Soudnímu dvoru poskytnout vnitrostátnímu soudu užitečnou odpověď, která mu umožní rozhodnout spor, který mu byl předložen. Z tohoto hlediska Soudnímu dvoru přísluší případně přeformulovat otázky, které jsou mu položeny (viz zejména rozsudek *Le Rayon d'Or*, C-151/13, EU:C:2014:185, bod 25 a citovaná judikatura).
- 33 Se zřetelem k této judikatuře je třeba všech deset otázek položených předkládajícím soudem chápat tak, že v nich jde v podstatě o to, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že taková technická závada, jako je technická závada ve věci v původním řízení, která nastala nepředvídaně, nebyla způsobena nedostatkem údržby ani nebyla odhalena během pravidelné údržby, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, a pokud ano, jaká přiměřená opatření má letecký dopravce přijmout, aby jim mohl čelit.
- 34 V tomto ohledu je třeba nejprve uvést, že podle čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 není provozující letecký dopravce povinen platit náhradu v souladu s článkem 7 tohoto nařízení, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.
- 35 Dále je třeba připomenout, že již Soudní dvůr upřesnil, že tento čl. 5 odst. 3 musí být vykládán striktně, jelikož tvoří odchylku od zásady práva cestujících na náhradu škody (rozsudek *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20).
- 36 Konečně pokud jde konkrétně o technické závady na letadle, z judikatury Soudního dvora vyplývá, že takové závady lze zařadit mezi neočekávané nedostatky letové bezpečnosti, jež mohou patřit k takovýmto okolnostem. To však nic nemění na tom, že okolnosti vzniku těchto závad lze kvalifikovat jako „mimořádné“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 pouze tehdy, pokud se vztahují k události, která stejně jako události vyjmenované v bodě 14 odůvodnění tohoto nařízení není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole (v tomto smyslu viz rozsudek *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 23).
- 37 Přitom vzhledem k tomu, že se při provozu letadel nevyhnutelně objevují technické závady, jsou letečtí dopravci při výkonu své činnosti běžně takovým závadám vystavováni. Technické závady odhalené při údržbě letadel nebo technické závady vzniklé z důvodu nedostatku takové údržby nemohou v tomto ohledu jako takové představovat „mimořádné okolnosti“ uvedené v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 (v tomto smyslu viz rozsudek *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, body 24 a 25).

- 38 Některé technické závady však mezi tyto mimořádné okolnosti patřit mohou. Tak je tomu například v situaci, kdy konstruktér letadel, která tvoří flotilu dotčeného leteckého dopravce, nebo příslušný orgán odhalí, že daná letadla, ačkoliv jsou již v provozu, mají skrytou výrobní vadu ohrožující letovou bezpečnost. Stejně tak by tomu bylo v případě škod na letadlech způsobených akty sabotáže či terorismu (v tomto smyslu viz rozsudek Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 26).
- 39 V daném případě společnost KLM upřesňuje, což ale přísluší ověřit předkládajícímu soudu, že technická závada, o níž jde ve věci v původním řízení, spočívá v poruše motoru dotčeného letadla způsobené vadou některých jeho součástí, které nepřekročily svou průměrnou životnost a pro něž výrobce neposkytl žádné informace ohledně vad, k nimž by mohlo docházet při dosažení určitého stáří.
- 40 V tomto ohledu je předně patrné – jak vyplývá z předchozího bodu tohoto rozsudku – že se taková technická závada týká pouze jednoho konkrétního letadla. Ze spisu, který má Soudní dvůr k dispozici, mimoto nijak nevyplývá, že by konstruktér letadel, která tvoří flotilu dotčeného leteckého dopravce, nebo příslušný orgán odhalili, že nejen toto konkrétní letadlo, ale rovněž další letadla této flotily měla skrytou výrobní vadu ohrožující letovou bezpečnost, což každopádně přísluší ověřit předkládajícímu soudu. Kdyby tomu tak bylo, pak by se judikaturou stanovená hypotéza zmíněná v bodě 38 tohoto rozsudku v daném případě nepoužila.
- 41 Následně je třeba zaprvé uvést, že taková porucha, jako je porucha ve věci v původním řízení, vyvolaná předčasným selháním některých součástí letadla, je samozřejmě nepředvídanou událostí. Taková porucha však zůstává vnitřně spjata s velmi složitým systémem fungování letadla, které letecký dopravce provozuje v často náročných, až extrémních podmínkách, zejména povětrnostních, přičemž se dále rozumí, že žádná součást letadla není bezporuchová.
- 42 Proto je třeba vycházet z toho, že v rámci činnosti leteckého dopravce je tato nepředvídaná událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, s tím, že tento dopravce je běžně takovému typu neočekávaných technických závad vystavován.
- 43 Zadruhé se předcházení takové poruše nebo oprava, kterou si taková porucha vyžádá, včetně nahrazení předčasně vadné součásti, nevymykají účinné kontrole dotčeného leteckého dopravce, neboť právě jemu přísluší zajistit údržbu a řádný chod letadel, která provozuje pro účely své hospodářské činnosti.
- 44 Taková technická závada, jako je technická závada ve věci v původním řízení, proto nemůže spadat pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.
- 45 Konečně je třeba rovněž upřesnit, že i když se letecký dopravce dle okolností domnívá, že se může odvolávat na zavinění výrobce některých vadných součástí, hlavní cíl nařízení č. 261/2004, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, a striktní výklad, který se musí uplatnit v případě čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení, brání tomu, aby tento letecký dopravce mohl případně odepření náhrady cestujícím, kteří utrpěli závažné nepohodlí, odůvodňovat tím, že z tohoto titulu poukáže na existenci „mimořádné okolnosti“.
- 46 V tomto ohledu je třeba připomenout, že splněním povinností na základě nařízení č. 261/2004 není dotčena možnost uvedeného dopravce požadovat po jakékoli osobě, která zpoždění způsobila, včetně třetích osob, náhradu škody, jak stanoví článek 13 uvedeného nařízení. Taková náhrada tedy může zmírnit, či dokonce odstranit finanční zátěž, kterou nese tento dopravce v důsledku těchto povinností (rozsudek Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 68 a citovaná judikatura).
- 47 Přitom nelze bez dalšího vyloučit možnost dovolat se článku 13 nařízení č. 261/2004 a uplatnit jej vůči výrobcí, který závadu zavinil, s cílem zmírnit, či dokonce odstranit finanční zátěž, kterou nese letecký dopravce v důsledku svých povinností vyplývajících z tohoto nařízení.

- 48 Vzhledem k tomu, že taková technická závada, jako je technická závada ve věci v původním řízení, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“, není namístě vyslovovat se k tomu, jaká přiměřená opatření měl letecký dopravce v souladu s čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 přijmout, aby jim mohl čelit.
- 49 S ohledem na všechny předchozí úvahy je třeba na položené otázky odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že taková technická závada, jako je technická závada ve věci v původním řízení, která nastala nepředvídaně, nebyla způsobena nedostatkem údržby ani nebyla odhalena během pravidelné údržby, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení.

K nákladům řízení

- 50 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (devátý senát) rozhodl takto:

Článek 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládán v tom smyslu, že taková technická závada, jako je technická závada ve věci v původním řízení, která nastala nepředvídaně, nebyla způsobena nedostatkem údržby ani nebyla odhalena během pravidelné údržby, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení.

Podpisy.