



## Sbírka soudních rozhodnutí

USNESENÍ SOUDNÍHO DVORA (pátého senátu)

14. listopadu 2014\*

„Řízení o předběžné otázce — Jednací řád — Článek 99 — Letecká doprava — Nařízení (ES) č. 261/2004 — Významné zpoždění letu — Právo cestujících na náhradu škody — Podmínky, které zprošťují leteckého dopravce povinnosti nahradit cestujícím škodu — Pojem ‚mimořádné okolnosti‘ — Letadlo poškozené mobilními nástupními schůdky v průběhu předchozího letu“

Ve věci C-394/14,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Amtsgericht Rüsselsheim (Německo) ze dne 12. srpna 2014, došlým Soudnímu dvoru dne 18. srpna 2014, v řízení

**Sandy Siewert,**

**Emma Siewert,**

**Nele Siewert**

proti

**Condor Flugdienst GmbH,**

SOUDNÍ DVŮR (pátý senát),

ve složení T. von Danwitz, předseda senátu, C. Vajda, A. Rosas, E. Juhász a D. Šváby (zpravodaj),  
sudci,

generální advokátka: E. Sharpston,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generální advokátky, rozhodnout věc usnesením s odůvodněním v souladu s článkem 99 jednacího řádu Soudního dvora,

vydává toto

\* Jednací jazyk: němčina.

## Usnesení

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 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 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).
- 2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi společností Condor Flugdienst GmbH (dále jen „Condor“), která je leteckým dopravcem, a paními Siewert ve věci odmítnutí tohoto dopravce nahradit škodu, která vznikla paním Siewert, jejichž let měl významné zpoždění.

### Právní rámec

- 3 Body 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádějí:

„(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 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 5 tohoto 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.

[...]“

- 5 Článek 7 uvedeného nařízení, který je nadepsán „Právo na náhradu škody“ v odstavci 1 stanoví:

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

- a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů;
- b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1500 kilometrů do 3500 kilometrů;

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

[...]“

6 Článek 13 téhož nařízení zní:

„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 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.“

### **Skutkové okolnosti sporu v původním řízení a předběžné otázky**

7 Žalobkyně v původním řízení si u společnosti Condor rezervovaly let z Antalye (Turecko) do Frankfurtu nad Mohanem.

8 Dne 3. října 2011 byl tento let skutečně se zpožděním na příletu v délce šest hodin a třicet minut.

9 Společnost Condor k odůvodnění svého odmítnutí vyhovět žádosti o náhradu škody podané paními Siewert na základě judikatury Soudního dvora vykládané ve spojení s čl. 5 odst. 3 a článkem 7 nařízení č. 261/2004 tvrdí, že toto zpoždění vzniklo v důsledku škod, ke kterým došlo předchozího dne na letišti v Stuttgartu na letadle, jež mělo provést dotčený let. Podle tvrzení této společnosti narazily do tohoto letadla mobilní nástupní schůdky, čímž došlo ke strukturálnímu poškození jednoho křídla, takže uvedené letadlo bylo nutné nahradit. Společnost Condor má tudíž za to, že se jednalo o „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, takže není povinna nahradit škodu.

10 Předkládající soud má pochybnosti o tom, zda se „mimořádné okolnosti“, které zprošťují dotčeného dopravce povinnosti náhrady podle čl. 5 odst. 3 a článku 7 nařízení č. 261/2004, musí vztahovat přímo ke spornému letu, nebo mohou rovněž pramenit z předchozích přesunů letadla uskutečňujícího uvedený let.

11 Za těchto okolností se Amtsgericht Rüsselsheim rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí se mimořádné okolnosti uvedené v čl. 5 odst. 3 nařízení [č. 261/2004] vztahovat přímo k rezervovanému letu?

2) V případě, že jsou mimořádné okolnosti, které nastanou při předchozích přesunech, relevantní pro pozdější let, musí se přiměřená opatření, která má provozující letecký dopravce přijmout podle čl. 5 odst. 3 nařízení [č. 261/2004], vztahovat pouze k zabránění mimořádným okolnostem nebo i k odvrácení dlouhotrvajícího zpoždění?

3) Mohou být zásahy třetích osob, které jednájí na vlastní odpovědnost a kterým byly svěřeny úkoly, jež jsou součástí provozu leteckého dopravce, považovány za mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení [č. 261/2004]?

4) V případě kladné odpovědi na třetí otázku, je pro toto posuzování relevantní, kým (leteckou společností, provozovatelem letiště atd.) byla třetí osoba pověřena?“

## K předběžným otázkám

- 12 Článek 99 jednacího řádu Soudního dvora stanoví, že pokud lze odpověď na položenou předběžnou otázku jasně vyvodit z judikatury nebo pokud o této odpovědi nelze rozumně pochybovat, může Soudní dvůr kdykoli na návrh soudce zpravodaje a po vyslechnutí generálního advokáta rozhodnout usnesením s odůvodněním.
- 13 Toto ustanovení je třeba použít v projednávané věci.

### *Ke třetí a čtvrté otázce*

- 14 Podstatou třetí a čtvrté otázky předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně, je, zda čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že taková událost, jako je náraz mobilních nástupních schůdků patřících letišti do letadla, musí být kvalifikována jako „mimořádná okolnost“, která zprošťuje leteckého dopravce povinnosti nahradit cestujícím škodu v případě významného zpoždění letu provedeného tímto letadlem.
- 15 Úvodem je třeba připomenout, že unijní zákonodárce upravil pro případ zrušení letu nebo významného zpoždění, a sice zpoždění, jehož doba trvání byla tři hodiny nebo více, povinnosti leteckých dopravců stanovené v čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 (v tomto smyslu viz rozsudky Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 39, jakož i McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 37).
- 16 Podle bodů 14 a 15 odůvodnění, jakož i čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení je letecký dopravce, odchýlně od prvního odstavce téhož článku, zproštěn povinnosti poskytnout náhradu cestujícím na základě článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže může prokázat, že je zrušení způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, tedy okolnostmi, jež se vymykají účinné kontrole leteckého dopravce (rozsudek McDonagh, EU:C:2013:43, bod 38 a citovaná judikatura).
- 17 Pokud jde o zásadu náhrady škody cestujícím, musí být uvedený čl. 5 odst. 3 vykládán restriktivně (rozsudek Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20). Kromě toho platí, že ne všechny mimořádné okolnosti mají exkulpační povahu a je na leteckém dopravci, který se jich chce dovolávat, aby mimo jiné prokázal, že jim v žádném případě nebylo možné předejít pomocí opatření přiměřených situaci, tedy opatření, která v okamžiku, kdy nastaly předmětné mimořádné okolnosti, odpovídala zejména podmínkám technicky a hospodářsky únosným pro dotčeného leteckého dopravce (rozsudek Eglitis a Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, bod 25).
- 18 Pokud jde konkrétně o technické problémy, které mělo letadlo, Soudní dvůr uvedl, že ačkoli tyto problémy mohou být takovými okolnostmi, nic to nemění na závěru, že okolnosti takové události lze kvalifikovat jako „mimořádné“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 pouze tehdy, váží-li se 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 (rozsudek Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 23).
- 19 Pokud jde o technický problém, který má původ v nárazu mobilních nástupních schůdků patřících letišti do letadla, je třeba uvést, že takové mobilní schůdky nebo můstky jsou nutně používány v letecké dopravě cestujících, jelikož jim umožňují nástup do letadla a výstup z něj, takže letečtí dopravci musí pravidelně čelit situacím, které jsou výsledkem používání takových mobilních schůdků. Za těchto okolností musí být srážka letadla s takovými mobilními schůdky považována za událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce. Nic také nenaznačuje, že škoda na letadle, které mělo provést sporný let, byla způsobena jiným jednáním než jednáním, které je součástí běžných služeb letišť, jako je například sabotáž nebo teroristický čin, na které se podle judikatury Soudního dvora

(rozsudek Wallentin-Hermann, EU:C:2008:771, bod 26) vztahuje pojem „mimořádné okolnosti“, což byla společnost Condor povinná prokázat před předkládajícím soudem v souladu s judikaturou citovanou v bodě 17 tohoto usnesení.

- 20 Taková událost nemůže být proto kvalifikována jako „mimořádná okolnost“, která zprošťuje leteckého dopravce povinnosti nahradit cestujícím škodu v případě významného zpoždění letu.
- 21 Je třeba také připomenout, že splněním povinností na základě nařízení č. 261/2004 není dotčena možnost leteckých dopravců požadovat po jakékoli osobě, jež způsobila zpoždění, včetně třetích osob, náhradu škody, jak stanoví článek 13 tohoto nařízení (rozsudek Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, bod 44 a citovaná judikatura).
- 22 Vzhledem k výše uvedenému, je třeba na třetí a čtvrtou otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že taková událost, jako je ve věci v původním řízení náraz mobilních nástupních schůdků patřících letišti do letadla, nemůže být kvalifikována jako „mimořádná okolnost“, která zprošťuje leteckého dopravce povinnosti nahradit cestujícím škodu v případě významného zpoždění letu uskutečňovaného tímto letadlem.
- 23 S ohledem na odpověď podanou na třetí a čtvrtou otázku není namístě odpovídat na další položené otázky.

#### **K nákladům řízení**

- 24 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.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (pátý 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 událost, jako je ve věci v původním řízení náraz mobilních nástupních schůdků patřících letišti do letadla, nemůže být kvalifikována jako „mimořádná okolnost“, která zprošťuje leteckého dopravce povinnosti nahradit cestujícím škodu v případě významného zpoždění letu uskutečňovaného tímto letadlem.**

Podpisy.