



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

4. dubna 2019\*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 5 odst. 3 – Náhrady cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů – Rozsah – Osvobození od povinnosti nahradit škodu – Pojem ‚mimořádné okolnosti‘ – Poškození pneumatiky letadla cizím předmětem nacházejícím se na letištní dráze“

Ve věci C-501/17,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně nad Rýnem, Německo) ze dne 25. července 2017, došlým Soudnímu dvoru dne 18. srpna 2017, v řízení

**Germanwings GmbH**

proti

**Wolfgangu Paelsovi,**

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení M. Vilaras, předseda čtvrtého senátu vykonávající funkci předsedy třetího senátu, J. Malenovský, L. Bay Larsen, M. Safjan a D. Šváby (zpravodaj), soudci,

generální advokát: E. Tančev,

vedoucí soudní kanceláře: D. Dittert, vedoucí oddělení,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 17. září 2018,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za Germanwings GmbH W. Blochem a Y. Pochylou, Rechtsanwälte,
- za W. Paelse E. Stamerem a M. Hofmannem, Rechtsanwälte,
- za německou vládu T. Henzem, J. Möllerem, M. Hellmannem, M. Kallem a J. Techertem, jakož i A. Berg, jako zmocněnci,
- za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,
- za Evropskou komisi K. Simonssonem, B. Bertelmannem a K.-Ph. Wojcikem, jako zmocněnci,

\* Jednací jazyk: němčina.

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 22. listopadu 2018,  
vydává tento

### **Rozsudek**

- 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. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi W. Paulesem na straně jedné a společností Germanwings GmbH, která je leteckým dopravcem, na straně druhé, ve věci odmítnutí tohoto dopravce nahradit škodu, která vznikla uvedenému cestujícímu, jehož let měl významné zpoždění.

### **Právní rámec**

- 3 Body 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí:
  - „(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 odst. 1 a 3 tohoto nařízení, nadepsaný „Zrušení“, stanoví:
  - „1. V případě zrušení letu:  
  
[...]
  - c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže
    - i) nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
    - ii) nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
    - iii) nejsou informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

[...]

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, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, v odst. 1 písm. a) stanoví:

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

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů;

[...]“

### **Spor v původním řízení a předběžná otázka**

6 Wolfgang Pauels si u společnosti Germanwings rezervoval let z Dublinu (Irsko) do Düsseldorfu (Německo).

7 Dne 28. srpna 2015 byl tento let uskutečněn se zpožděním na přiletu v délce tři hodiny a dvacet osm minut.

8 Společnost Germanwings odmítla vyhovět žádosti W. Pauelse o náhradu z důvodu, že zpoždění dotyčného letu bylo způsobeno „mimořádnou okolností“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, takže byla osvobozena od povinnosti poskytnout náhradu, která je upravena v čl. 5 odst. 1 tohoto nařízení.

9 V této souvislosti společnost Germanwings uvádí, že zpoždění vzniklo v důsledku toho, že během přípravy na dotčený let byl v jedné z pneumatik letadla, které mělo tento let provést, nalezen šroub, kvůli němuž musela být dotyčná pneumatika vyměněna.

10 Amtsgericht Köln (okresní soud v Kolíně nad Rýnem, Německo), který rozhodoval o žalobě W. Pauelse, uložil společnosti Germanwings povinnost zaplatit mu částku 250 eur a úroky, protože dospěl k závěru, že poškození pneumatiky letadla způsobené šroubem nacházejícím se na letištní dráze představuje okolnost, která je inherentní běžné činnosti leteckého dopravce a kterou může mít účinně pod kontrolou. Amtsgericht Köln (okresní soud v Kolíně nad Rýnem) na podporu svého rozhodnutí dodal, že jeho analýza odpovídá i záměru normotvůrce, o čemž svědčí i existence kontroly letištní dráhy a právní povinnosti ji provádět.

11 Společnost Germanwings podala proti tomuto rozhodnutí odvolání k Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně nad Rýnem). Tvrdí, že Amtsgericht Köln (okresní soud v Kolíně nad Rýnem) nepřiměřeně rozšířil rozsah úkolů, které má mít pod kontrolou. V této souvislosti uvádí, že používání letištních drah spadá do obecné letecké dopravy, a nikoli do činnosti konkrétního leteckého dopravce. Má za to, že čištění letištních drah rovněž nepatří mezi úkoly leteckého dopravce a vymyká se jeho kontrole.

12 Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně nad Rýnem) zastává názor, že řešení sporu závisí na tom, zda je podle čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s bodem 14 jeho odůvodnění, poškození pneumatiky šroubem nacházejícím se na letištních drahách součástí běžného výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a zda se z důvodu své povahy nebo příčiny skutečně vymyká jeho kontrole.

- 13 Uvádí, že v několika dřívějších řízeních dospěl k závěru, že poškození pneumatiky letadla z důvodu výskytu hřebů nebo jiných podobných předmětů na letištní dráze představuje „mimořádnou okolnost“, protože výskyt takovýchto cizorodých předmětů představuje riziko vymykající se účinné kontrole leteckého dopravce, a tedy událost v důsledku vnějšího jevu, na rozdíl od předčasného selhání určitých součástí letadla navzdory pravidelné údržbě.
- 14 Poukazuje nicméně na judikaturu jiných soudů v opačném smyslu, zejména v návaznosti na usnesení ze dne 14. listopadu 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), přičemž však zastává názor, že poškození pneumatiky letadla v důsledku výskytu cizorodých předmětů na letištní dráze nelze srovnávat se srážkou s nástupním můstkem, o kterou se jednalo v uvedeném usnesení, a mělo by se spíše považovat za obdobné střetu s ptáky, o který se jednalo v rozsudku ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342). V této souvislosti uvádí, že čištění letištních drah spadá do oblasti zabezpečení letiště, a nikoli do oblasti odpovědnosti leteckého dopravce.
- 15 Proto považuje za nezbytné položit Soudnímu dvoru otázku, přičemž současně uvádí, že pokud by byla v projednávané věci potvrzena kvalifikace „mimořádné okolnosti“ ve smyslu článku 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, vyžadovalo by to z jeho strany provedení dalšího dokazování.
- 16 Za těchto podmínek se Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně nad Rýnem) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Je poškození pneumatiky letadla šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze (poškození cizím předmětem) mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 [nařízení č. 261/2004]?“

### **K předběžné otázce**

- 17 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s bodem 14 odůvodnění tohoto nařízení vykládán v tom smyslu, že poškození pneumatiky letadla takovým cizím předmětem, jako je volný úlomek nacházející se na letištní dráze, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení.
- 18 Je třeba připomenout, že unijní normotvůrce upravil pro případ zrušení letu nebo významného zpoždění, tj. zpoždění o tři hodiny nebo více, povinnosti leteckých dopravců stanovené v čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 (viz rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 19, jakož i citovaná judikatura).
- 19 Podle bodů 14 a 15 odůvodnění, jakož i čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení, jak je vykládá Soudní dvůr, je letecký dopravce zproštěn povinnosti poskytnout náhradu cestujícím na základě článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže může prokázat, že je zrušení nebo zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více způsobeno „mimořádnými okolnostmi“, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření (viz rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 20, jakož i citovaná judikatura) a v případě, že takováto okolnost nastala, že přijal opatření přiměřená situaci za použití veškerých personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění dotyčného letu, avšak není možné od něj požadovat, aby podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, body 29 a 34).
- 20 Podle ustálené judikatury lze jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 kvalifikovat takové události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 23, jakož i ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 22), přičemž tyto dvě podmínky

jsou kumulativní (rozsudek ze dne 17. dubna 2018, Krüsemann a další, C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, EU:C:2018:258, bod 34).

- 21 Pokud jde o otázku, zda poškození pneumatik letadla, které jsou pro jeho provoz nezbytné, může být kvalifikováno jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, je třeba nejprve konstatovat, že předčasné selhání některých součástí letadla, i když je nepředvídané, představuje v zásadě událost, která je nerozlučně spjata se systémem jeho fungování (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, body 41 a 42, jakož i ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 23).
- 22 Vzhledem k zvláštním podmínkám, za kterých probíhá letecká doprava, a ke stupni technologické komplexnosti letadel jsou totiž letečtí dopravci běžně konfrontováni s takovými poruchami (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 24, usnesení ze dne 14. listopadu 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, bod 19, jakož i rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, body 37 a 42).
- 23 V této souvislosti je nesporné, že pneumatiky letadel představují prvky, které jsou při vzletu a přistávání vystaveny velmi silné zátěži, a podléhají proto obzvláště přísným pravidelným kontrolám, které jsou součástí běžných podmínek provozu podniků zabývajících se leteckou dopravou.
- 24 V této souvislosti platí, že má-li dotyčná porucha původ výlučně v nárazu cizího předmětu, což musí prokázat letecký dopravce, nelze tuto poruchu považovat za nerozlučně spjatou se systémem fungování letadla.
- 25 Tak je tomu zejména v případě poškození letadla v důsledku jeho střetu s ptákem (rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 24), jakož i, jako ve věci v původním řízení, v případě poškození pneumatiky cizím předmětem, jako je volný úlomek nacházející se na letištní dráze.
- 26 Proto nemůže být poškození pneumatiky, které mělo původ výlučně v nárazu cizího předmětu nacházejícího se na letištní dráze, považováno za okolnost, která je z důvodu své povahy či původu vlastní běžné činnosti dotyčného leteckého dopravce. Kromě toho vzhledem ke zvláštním omezením, kterým letečtí dopravci při vzletu a přistávání podléhají, které jsou spojeny zejména s rychlostí, při níž jsou tyto operace prováděny, vzhledem k požadavku bezpečnosti cestujících na palubě, jakož i vzhledem ke skutečnosti, že údržba letištních drah nespadá do jejich působnosti, se uvedená okolnost vymyká jejich účinné kontrole.
- 27 Takováto porucha proto musí být kvalifikována jako „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.
- 28 Jak vyplývá z bodu 78 stanoviska generálního advokáta, takovýto závěr odpovídá cíli spočívajícímu v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě, který sleduje nařízení č. 261/2004, z něhož, jak upřesňuje bod 1 odůvodnění tohoto nařízení, vyplývá, že letečtí dopravci by neměli být podněcováni k tomu, aby nepřijímali potřebná opatření a upřednostňovali zachování a dochvilnost svých letů před cílem letové bezpečnosti.
- 29 Tento závěr nemůže být kromě toho zpochybněn řešením, které je uvedeno v usnesení ze dne 14. listopadu 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377), v němž Soudní dvůr rozhodl, že náraz mobilních nástupních schůdků patřících letišti do letadla nemůže být kvalifikován jako „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

- 30 Takovéto zařízení se totiž nutně používá v letecké dopravě cestujících, jelikož jim umožňuje nástup do letadla a výstup z něj (usnesení ze dne 14. listopadu 2014, Siewert, C-394/14, EU:C:2014:2377, bod 19) a jeho přistavení se obvykle provádí ve spolupráci s posádkou dotyčných letadel. Uvedená okolnost proto nemohla být považována ani za okolnost, která by nebyla vlastní výkonu běžné činnosti dotyčného leteckého dopravce, ani za vymykající se jeho účinné kontrole.
- 31 Zároveň však platí, jak bylo uvedeno v bodě 19 tohoto rozsudku, že v případě, že nastala „mimořádná okolnost“, letecký dopravce je zproštěn povinnosti poskytnout náhradu cestujícím na základě článku 7 nařízení č. 261/2004, pokud může prokázat, že přijal opatření přiměřená situaci za použití veškerých personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění dotyčného letu, avšak není možné od něj požadovat, aby podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době.
- 32 V této souvislosti bylo na jednání zjištěno, že pneumatiky letadel jsou předmětem pravidelné údržby a standardizovaných postupů výměny, v rámci nichž jsou letečtí dopravci schopni dosáhnout na letištích, na která létají, včetně těch, která nejsou jejich hlavními letišti, uzavření smluv o výměně jejich pneumatik se společnostmi provádějícími údržbu letadel, které jim zaručí prioritní provedení výměny uvedených pneumatik.
- 33 V takové situaci, jako je situace dotčená ve věci v původním řízení, je proto na dotyčném leteckém dopravci, aby prokázal, že použil veškeré personální nebo hmotné zdroje a finanční prostředky, kterými disponuje, s cílem zabránit tomu, aby výměna pneumatiky poškozené cizím předmětem nacházejícím se na letištní dráze vedla k významnému zpoždění dotyčného letu, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.
- 34 Za těchto okolností je třeba na otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s bodem 14 odůvodnění tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že poškození pneumatiky letadla takovým cizím předmětem, jako je volný úlomek nacházející se na letištní dráze, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení.

Nicméně aby se letecký dopravce, jehož let měl z důvodu takovéto „mimořádné okolnosti“ významné zpoždění, zprostil povinnosti poskytnout náhradu cestujícím, která je stanovena v článku 7 nařízení č. 261/2004, musí prokázat, že použil veškeré personální nebo hmotné zdroje a finanční prostředky, kterými disponuje, s cílem zabránit tomu, aby výměna pneumatiky poškozené takovým cizím předmětem nacházejícím se na letištní dráze, jako je volný úlomek, vedla k významnému zpoždění dotyčného letu.

### **K nákladům řízení**

- 35 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 (třetí 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 ve spojení s bodem 14 odůvodnění tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že poškození pneumatiky letadla takovým cizím předmětem, jako je volný úlomek nacházející se na letištní dráze, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení.**

Nicméně aby se letecký dopravce, jehož let měl z důvodu takovéto „mimořádné okolnosti“ významné zpoždění, zprostil povinnosti poskytnout náhradu cestujícím, která je stanovena v článku 7 nařízení č. 261/2004, musí prokázat, že použil veškeré personální nebo hmotné zdroje a finanční prostředky, kterými disponuje, s cílem zabránit tomu, aby výměna pneumatiky poškozené takovým cizím předmětem nacházejícím se na letištní dráze, jako je volný úlomek, vedla k významnému zpoždění dotyčného letu.

Podpisy.