



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

26. června 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 – Působnost – Zproštění povinnosti nahradit škodu – Pojem ‚mimořádné okolnosti‘ – Přítomnost paliva na letištní dráze“

Ve věci C-159/18,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Juge de paix du troisième canton de Charleroi (Smírčí soud třetího kantonu Charleroi, Belgie) ze dne 31. ledna 2018, došlým Soudnímu dvoru dne 27. února 2018, v řízení

André Moens

proti

Ryanair Ltd,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení M. Vilaras, předseda senátu, K. Jürimäe, D. Šváby (zpravodaj), S. Rodin a N. Piçarra, soudci,
generální advokát: E. Tančev,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za A. Moense N. Leysem, advocaat,
- za Ryanair Ltd C. Price, avocat,
- za německou republiku původně T. Henzem a M. Hellmannem, jakož i A. Berg, poté M. Hellmannem a A. Berg, jako zmocněnci,
- za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,
- za Evropskou komisi J. Hottiaux a N. Yerrell, jako zmocněnkyněmi,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 19. prosince 2018,

* Jednací jazyk: francouzština.

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).
- 2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi André Moensem a leteckým dopravcem Ryanair Ltd ve věci odmítnutí tohoto dopravce nahradit škodu, která vznikla uvedenému cestujícímu, jehož let měl významné zpoždění.

Právní rámec

Unijní právo

- 3 Body 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádějí:
 - „(14) Stejně jako podle [Ú]mluvy [o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu (Montrealská úmluva) (Úř. věst. 2001, L 194, s. 39)] 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 5 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, [...]

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 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;

[...]“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

6 André Moens si u společnosti Ryanair rezervoval let z Trevisa (Itálie) do Charleroi (Belgie).

7 Dne 21. prosince 2015 byl tento let uskutečněn se zpožděním na příletu v délce čtyři hodiny a dvacet tři minut, přičemž původ tohoto zpoždění tkvěl v přítomnosti paliva na dráze letiště Treviso, což způsobilo uzavření uvedené dráhy na více než dvě hodiny a následně odklad odletu letadla uskutečňujícího dotčený let.

8 Z důvodu tohoto zpoždění v délce více než tři hodin podal A. Moens žádost Ryanair o náhradu škody ve výši 250 eur upravenou v čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení.

9 Vzhledem k tomu, že společnost Ryanair odmítla vyhovět žádosti s odůvodněním, že významné zpoždění dotčeného letu bylo způsobeno „mimořádnou okolností“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, obrátil se A. Moens na Juge de paix du troisième canton de Charleroi (Smírčí soud třetího kantonu Charleroi, Belgie) za účelem získání požadované náhrady škody.

10 Tento soud si tedy klade otázku, zda může být přítomnost paliva na jedné z drah letiště Treviso, v níž tkví původ takového zpoždění, kvalifikována jako „mimořádná okolnost“ ve smyslu tohoto ustanovení.

11 Za těchto podmínek se Juge de paix du troisième canton de Charleroi (Smírčí soud třetího kantonu Charleroi) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) [...] Vztahuje se na okolnost, o kterou se jedná v původním řízení, a sice rozlití paliva na rozjezdovou dráhu, které vedlo k uzavření této dráhy, pojem ‚událost‘ ve smyslu bodu 22 rozsudku ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), nebo pojem ‚mimořádná okolnost‘ ve smyslu bodu 14 odůvodnění [nařízení č. 261/2004], jak je vykládán v rozsudku ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), nebo [...] se tyto pojmy překrývají[?]

2) [...] Musí být čl. 5 odst. 3 [nařízení č. 261/2004] vykládán v tom smyslu, že událost, o kterou se jedná ve věci v původním řízení, a sice rozlití paliva na rozjezdovou dráhu, které vedlo k uzavření této dráhy, musí být považována za událost, která je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, a v důsledku toho nemůže být kvalifikována jako ‚mimořádná okolnost‘, která by mohla leteckého dopravce osvobodit od jeho povinnosti nahradit škodu cestujícím v případě významného zpoždění letu uskutečněného tímto letadlem[?]

3) Pokud událost, o kterou se jedná ve věci v původním řízení, a sice rozlití paliva na rozjezdovou dráhu, které vedlo k uzavření této dráhy, musí být považována za ‚mimořádnou okolnost‘, je třeba z toho vyvodit, že se jedná pro leteckého dopravce o ‚mimořádnou okolnost‘, které by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření?“

K otázkám

K první a druhé otázce

- 12 Úvodem je třeba uvést, že z informací poskytnutých předkládajícím soudem nevyplývá, že palivo rozlité na rozjezdovou dráhu, v němž tkví původ zpoždění letu, o který se jedná ve věci v původním řízení, pocházelo z letadla dopravce, který uskutečnil tento let, a sice Ryanair.
- 13 Za těchto podmínek je třeba chápat první a druhou otázku, kterými je třeba se zabývat společně, tak, že podstatou otázek předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s body 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že na přítomnost paliva na letištní dráze, která vedla k uzavření této dráhy, a v důsledku toho k významnému zpoždění letu uskutečněného z tohoto letiště nebo na něj, se vztahuje pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud dotčené palivo nepochází z letadla dopravce, který tento let uskutečnil.
- 14 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).
- 15 Podle bodů 14 a 15 odůvodnění, jakož i čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení, odchýlně od ustanovení odstavce 1 tohoto článku, 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, nebo v případě, že takováto okolnost nastala, že přijal opatření přiměřená situaci za použití veškerých personálních zdrojů nebo věcných a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění dotčeného letu (rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 19 a citovaná judikatura).
- 16 Podle ustálené judikatury platí, že jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 lze kvalifikovat takové události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole, přičemž tyto dvě podmínky jsou kumulativní (rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 20 a citovaná judikatura).
- 17 V tomto ohledu je třeba uvést, že kvalifikace okolností jako „mimořádných okolností“ ve smyslu tohoto ustanovení musí být provedena s ohledem na jedinou okolnost, v níž tkví původ zrušení nebo významného zpoždění dotčeného letu, aniž je třeba předem posoudit – jak patrně zamýšlí předkládající soud – zda je uvedená okolnost „událostí“ ve smyslu bodu 22 rozsudku ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).
- 18 Pokud jde o otázku, zda se na přítomnost paliva na letištní dráze, která vedla k uzavření této dráhy, a v důsledku toho k významnému zpoždění letu uskutečněného z tohoto letiště nebo na něj, vztahuje pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení, pokud dotčené palivo nepochází z letadla dopravce, který let uskutečnil, je třeba uvést, že již z podstaty věci nemůže být taková okolnost považována za okolnost vlastní fungování letadla, které uskutečnilo let (obdobně viz rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 24).
- 19 Taková okolnost nemůže být tudíž považována za okolnost, která je z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce (obdobně viz rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 26).

- 20 Kromě toho se uvedená okolnost vymyká účinné kontrole dotčeného leteckého dopravce, jelikož údržba drah vůbec není v jeho kompetenci (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 26) a letečtí dopravci musí dodržovat rozhodnutí uzavřít letištní dráhy přijaté letištními orgány.
- 21 Přítomnost paliva na letištní dráze, která vedla k uzavření této dráhy, a v důsledku toho k významnému zpoždění letu, musí být kvalifikována jako „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.
- 22 Vzhledem k výše uvedenému je třeba na první a druhou otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s body 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že na přítomnost paliva na letištní dráze, která vedla k uzavření této dráhy, a v důsledku toho k významnému zpoždění letu uskutečněného z tohoto letiště nebo na něj, se vztahuje pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud dotčené palivo nepochází z letadla dopravce, který uskutečnil tento let.

Ke třetí otázce

- 23 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s body 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že přítomnost paliva na letištní dráze, která vedla k uzavření této dráhy, ve vztahu k níž bylo prokázáno, že se jedná o „mimořádnou okolnost“, musí být považována za okolnost, které by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření ve smyslu tohoto ustanovení.
- 24 V tomto ohledu je třeba připomenout, jak vyplývá z bodu 15 tohoto rozsudku, že letecký dopravce je zproštěn povinností poskytnout náhradu cestujícím na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a 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.
- 25 Vzhledem k tomu, že tedy ne všechny mimořádné okolnosti mají zprošťující povahu, přísluší tomu, kdo se jich chce dovolávat, aby prokázal, že jim v žádném případě nebylo možné zabránit pomocí opatření přiměřených situaci, tedy opatření, která v okamžiku, kdy nastaly dané mimořádné okolnosti, odpovídala zejména podmínkám technicky a hospodářsky únosným pro dotčeného leteckého dopravce (rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 28).
- 26 Tento dopravce musí tedy prokázat, že přestože použil veškeré personální zdroje nebo věcné a finanční prostředky, kterými disponoval, zjevně nemohl, aniž podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době, zabránit tomu, aby mimořádné okolnosti, jimž byl vystaven, vedly ke zrušení nebo zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více (rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 29).
- 27 Soudní dvůr tak přijal pružné a individualizované pojetí „přiměřeného opatření“ a ponechal na vnitrostátním soudu posouzení, zda za okolností daného případu bylo možné mít za to, že letecký dopravce přijal opatření přiměřená situaci (rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 30), přičemž uvedl, že je třeba zohlednit pouze ta opatření, k jejichž přijetí může být tento dopravce skutečně povinen, a nikoli ta, která spadají do pravomoci jiných osob, jako jsou zejména správci letišť nebo příslušní řídicí letového provozu (rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 43).
- 28 Jak uvedl generální advokát v bodech 35 a 36 svého stanoviska, v projednávaném případě letecký dopravce, který je postaven před skutečnost, že letištní orgány rozhodly o uzavření rozjezdové letištní dráhy, nemá jinou možnost, než jednat v souladu s tímto rozhodnutím a čekat na rozhodnutí těchto

orgánů o znovuotevření této dráhy nebo jakémkoli alternativním opatření. Takový letecký dopravce, jako je dopravce, o kterého se jedná ve věci v původním řízení, tudíž neměl možnost přijmout případná přiměřená opatření, aby zabránil dotčené mimořádné okolnosti.

- 29 Z výše uvedeného vyplývá, že na třetí otázku je třeba odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s body 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že přítomnost paliva na letištní dráze, která vedla k uzavření této dráhy, ve vztahu k níž bylo prokázáno, že se jedná o „mimořádnou okolnost“, musí být považována za okolnost, které by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření ve smyslu tohoto ustanovení.

K nákladům řízení

- 30 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 (čtvrtý senát) rozhodl takto:

- 1) **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 body 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že na přítomnost paliva na letištní dráze, která vedla k uzavření této dráhy, a v důsledku toho k významnému zpoždění letu uskutečněného z tohoto letiště nebo na něj, se vztahuje pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud dotčené palivo nepochází z letadla dopravce, který uskutečnil tento let.**
- 2) **Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s body 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení musí být vykládán v tom smyslu, že přítomnost paliva na letištní dráze, která vedla k uzavření této dráhy, ve vztahu k níž bylo prokázáno, že se jedná o „mimořádnou okolnost“, musí být považována za okolnost, které by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření ve smyslu tohoto ustanovení.**

Vilaras

Jürimäe

Šváby

Rodin

Piçarra

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 26. června 2019.

Vedoucí soudní kanceláře
A. Calot Escobar

Předseda IV. senátu
M. Vilaras