



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
PRIITA PIKAMÄEA
přednesené dne 27. února 2020¹

Věc C-74/19

LE
proti
Transportes Aéreos Portugueses SA

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa – Juízo Local Cível de Lisboa – Juiz 18 (okresní soud v Lisabonu – občanskoprávní oddělení v Lisabonu – soudce 18, Portugalsko)]

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 5 odst. 3 – Článek 7 odst. 1 – Právo na náhradu škody – Osvobození – Pojem ‚mimořádné okolnosti‘ – Rušivé chování cestujícího – Pojem ‚přiměřená opatření‘ s cílem čelit mimořádné okolnosti nebo následkům takovéto okolnosti“

I. Úvod

1. V projednávané věci, jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (okresní soud v Lisabonu, Portugalsko) předkládá Soudnímu dvoru tři předběžné otázky týkající se výkladu pojmu „mimořádné okolnosti“, který je uveden v 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. 295/91².

2. Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi LE (dále jen „cestující v postavení žalobce“) a leteckým dopravcem Transportes Aéreos Portugueses SA (dále jen „TAP“), ve kterém jde o to, že tento dopravce odepřel náhradu tomuto cestujícímu, jehož let byl významně zpožděn. TAP se za tímto účelem odvolává na „mimořádné okolnosti“ ve smyslu výše uvedeného ustanovení, které podle jeho názoru souvisí s rušivým chováním jiného cestujícího nacházejícího se na palubě letadla, které mělo zajistit dopravu na dotčené letecké lince.

1 – Původní jazyk: francouzština.

2 – Úř. věst. 2004, L 46, s. 1.

3. Předkládající soud zejména klade otázku, zda uvedené chování, které podle posouzení velitele letadla ohrožovalo bezpečnost na palubě a v důsledku kterého bylo nutné učinit neplánované mezipřistání, aby byl vysazen cestující s rušivým chováním, představuje „mimořádnou okolnost“. Předkládající soud se mimoto táže, zda se letecký dopravce může dovolávat těchto „mimořádných okolností“, přestože nenastaly během letu rezervovaného cestujícím v postavení žalobce, ale během předchozího letu uskutečňovaného stejným letadlem. Předkládající soud se konečně táže, zda v projednávané věci letecký dopravce přijal všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění na příletu.

II. Právní rámec

A. Mezinárodní právo

4. Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (dále jen „Tokijská úmluva“)³ byla podepsána dne 14. září 1963 v Tokiu a vstoupila v platnost dne 4. prosince 1969.

5. Článek 1 odst. 1 písm. a) a b) Tokijské úmluvy uvádí:

„1. Tato Úmluva se vztahuje na

- a) činy trestné podle trestního zákona;
- b) činy, které bez ohledu na to, zda jsou trestnými činy či nikoli, mohou ohrozit či ohrožují bezpečnost letadla nebo osob či majetku v letadle, nebo které ohrožují pořádek a kázeň na palubě letadla.

[...]“

6. Článek 6 této úmluvy stanoví:

„1. Má-li velitel letadla závažné důvody se domnívat, že některá osoba spáchala nebo se chystá spáchat trestný nebo jiný čin uvedený v článku 1 odstavci 1, může vůči této osobě učinit přiměřená opatření včetně omezení, která jsou nezbytná:

- a) k ochraně bezpečnosti letadla nebo osob či majetku v letadle, nebo
- b) k zachování pořádku a kázně na palubě, nebo
- c) k tomu, aby mohl takovou osobu předat příslušným orgánům nebo ji vysadit v souladu s ustanoveními této hlavy.

2. Velitel letadla může uložit jiným členům posádky nebo je pověřit stejně jako může požádat nebo pověřit cestující, nikoliv však od nich vyžadovat, aby mu pomohli při zadržení osoby, jejíž svobodu je oprávněn omezit. Každý člen posádky nebo cestující může rovněž učinit bez takového pověření všechna přiměřená opatření, má-li závažné důvody se domnívat, že takové jednání je bezprostředně nevyhnutelné k ochraně bezpečnosti letadla nebo osob či majetku v letadle.“

³ – RTNU, sv. 704, s. 219. V současnosti má 186 smluvních států.

7. Článek 8 odst. 1 dané úmluvy uvádí:

„Velitel letadla může vysadit na území kteréhokoli státu, v němž letadlo přistane, každou osobu, u níž má závažný důvod se domnívat, že spáchala nebo se chystá spáchat čin uvedený v článku 1 odstavci 1 b), pokud je to nezbytné pro účely uvedené v ustanoveních článků 6 odstavcích 1 a) nebo b).“

B. Unijní právo

1. Nařízení č. 261/2004

8. Body 1, 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádějí:

„(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.

[...]

(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.“

9. Článek 5 tohoto nařízení, nadepsaný „Zrušení“, v odst. 1 a 3 uvádí:

„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.“

10. 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;

- 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 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. Nařízení (EU) č. 376/2014

11. Článek 2 bod 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007⁴ stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

[...]

- 7) „událostí“ jakákoliv událost s dopadem na bezpečnost, která ohrožuje nebo v případě, že není odstraněna nebo řešena, by mohla ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jiné osoby, a zahrnuje zejména nehody nebo vážné incidenty;“

12. Článek 4 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení uvádí:

„1. Události, které mohou představovat významné riziko pro bezpečnost letectví a spadají do níže uvedených kategorií, hlásí osoby uvedené v odstavci 6 prostřednictvím systému povinného hlášení událostí podle tohoto článku:

a) události související s provozem letadla, jako jsou:

- i) události související se srážkou;
- ii) události související se vzletem a přistáním;
- iii) události související s palivem;
- iv) události během letu;
- v) události související s komunikací;
- vi) události související se zraněním, nouzovými stavy a jinými kritickými situacemi;
- vii) události související se ztrátou zdravotní způsobilosti člena nebo členů posádky a jiné události související s posádkou;
- viii) události související s povětrnostními podmínkami či bezpečností;“

4 – Úř. věst. 2014, L 122, s. 18.

3. Prováděcí nařízení (EU) 2015/1018

13. Článek 1 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1018 ze dne 29. června 2015, kterým se stanoví seznam klasifikovaných událostí v civilním letectví, které podléhají povinnému hlášení podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014⁵, uvádí:

„Podrobná klasifikace událostí, ke kterým [na kterou] se má odkazovat při hlášení událostí v rámci povinných systémů podávání zpráv podle čl. 4 odst. 1 [nařízení č. 376/2014], je uvedena v přílohách I až V tohoto nařízení.“

14. V oblasti bezpečnosti bod 6 odst. 2) přílohy I prováděcího nařízení 2015/1018 mezi „události podle čl. 4 odst. 1 nařízení č. 376/2014“ řadí „[o]btíže při zvládnání opilých, násilných nebo neukázněných cestujících“.

4. Nařízení (EU) 2018/1139

15. Bod 3 písm. g) přílohy V nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91⁶, stanoví, že „velitel letadla musí přijmout všechna nezbytná opatření pro minimalizaci dopadu rušivého chování cestujících na let“.

16. Bod 7.3 téže přílohy stanoví, že „v případě nouzové situace, která ohrožuje provoz nebo bezpečnost letadla nebo osoby na palubě, musí velitel letadla přijmout veškerá opatření, která považuje za nezbytná v zájmu bezpečnosti. Pokud taková opatření zahrnují porušení místních předpisů nebo postupů, velitel letadla musí být odpovědný za okamžité informování příslušných místních úřadů“.

III. Skutkový základ sporu, původní řízení a předběžné otázky

17. Jak vyplývá z odůvodnění žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, původ sporu, jenž byl předložen předkládajícímu soudu, tkví v níže popsanych skutkových okolnostech. Cestující v postavení žalobce si u TAP zarezervoval let z Fortaleza (Brazílie) do Osla (Norsko) s mezipřistáním v Lisabonu (Portugalsko), který uskutečňovala tatáž letecká společnost. Pokud jde o první úsek letu, tedy spojení z Fortaleza do Lisabonu, byl odlet naplánován na 21. srpna 2017 ve 23 h 05 a přílet na letiště v Lisabonu na 22. srpna 2017 v 10 h 15. Druhý úsek letu, na trase z Lisabonu do Osla, měl být ukončen s přistáním na cílovém letišti dne 22. srpna 2017 v 18 h 10.

18. Před uskutečněním prvního úseku letu mělo letadlo určené společností TAP uskutečnit let z Lisabonu do Fortaleza. Nicméně během uvedeného letu muselo být letadlo z důvodu bezpečnosti odkloněno do Las Palmas (Španělsko), aby byl vysazen cestující s rušivým chováním, který pokoušel jiného cestujícího a napadl několik cestujících a palubní průvodčí, kteří se pokusili jej uklidnit. V důsledku toho byl let do Fortaleza zpožděn o čtyři hodiny a osmnáct minut, což způsobilo zpoždění následujícího letu, který měl být uskutečněn tímtež letadlem, které nakonec přistálo v Lisabonu dne 22. srpna 2017 ve 13 h 33.

5 – Úř. věst. 2015, L 163, s. 1.

6 – Úř. věst. 2018, L 212, s. 1

19. Kvůli zpoždění letu na prvním úseku tak cestující v postavení žalobce zmeškal navazující let z Lisabonu do Osla. Vzhledem k tomu, že TAP uskutečňuje na trase mezi Lisabonem a Oslem pouze jeden let za den, musel cestující v postavení žalobce počkat na další let, který byl naplánován na následující den, což znamenalo, že do cílového letiště dorazil se zpožděním více než 24 hodin.

20. Cestující v postavení žalobce požadoval, aby mu TAP vyplatila náhradu škody ve výši 600 eur podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení. TAP odmítla škodu nahradit z důvodu, že významné zpoždění bylo způsobeno „mimořádnou okolností“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, jejíž výskyt ji osvobozuje od povinnosti nahradit svým cestujícím škodu podle uvedeného nařízení. Cestující v postavení žalobce má za to, že „mimořádná okolnost“, která se vyskytla v projednávané věci, neodůvodňuje skutečnost, že do cílového letiště dorazil se zpožděním více než 24 hodin.

21. Vzhledem k tomu, že Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (okresní soud v Lisabonu) má pochybnosti o výkladu unijního práva, rozhodl se přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující otázky:

- „1) Spadá okolnost, kdy cestující během letu pokouše jiné cestující a napadne palubní průvodčí, kteří se jej pokoušejí uklidnit, což podle velitele letadla odůvodňuje odklonění letu na nejbližší letiště za účelem vysazení dotčeného cestujícího a vyložení jeho zavazadel, v důsledku čehož je uvedený let zpožděn na příletu do místa určení, pod pojem ‚mimořádné okolnosti‘ ve smyslu bodu 14 odůvodnění nařízení [č. 261/2004]?
- 2) Může ‚mimořádná okolnost‘, která nastane v průběhu letu jedním směrem, který bezprostředně předchází letu zpět uskutečňovanému stejným letadlem, zprostit leteckou společnost odpovědnosti za zpoždění odletu letadla při zpátečním letu, na jehož palubu nastoupil cestující, který se domáhá náhrady škody (žalobce v projednávané věci)?
- 3) Odpovídá pro účely ustanovení čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 přezkum provedený leteckou společností (žalovaná v projednávané věci), která dospěla k závěru, že použití jiného letadla by již nastalému zpoždění nezabránilo, a přeřadila tranzitního cestujícího (žalobce v projednávané věci) na let, který měl být uskutečněn následující den, neboť uvedená letecká společnost provozuje pouze jeden let denně do cílového místa určení cestujícího, chování letecké společnosti, která přijala všechna přiměřená opatření, přestože navzdory všemu nebylo možné zabránit vzniklému zpoždění?“

IV. Řízení před Soudním dvorem

22. Předkládací rozhodnutí ze dne 21. ledna 2019 bylo kanceláři Soudního dvora doručeno dne 31. ledna 2019.

23. Portugalská, německá, rakouská a polská vláda a Evropská komise předložily písemná vyjádření ve lhůtě stanovené článkem 23 statutu Soudního dvora Evropské unie.

24. V rámci organizačního procesního opatření ze dne 8. října 2019 položil Soudní dvůr všem účastníkům řízení a zúčastněným otázky, na které měli odpovědět písemně. Soudní dvůr rovněž požádal Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví (EASA) o informace na základě čl. 24 odst. 2 statutu Soudního dvora Evropské unie a vyzval ji k účasti na jednání. Písemná vyjádření k otázkám, které jsou předmětem uvedených organizačních procesních opatření, byla předložena ve stanovené lhůtě.

25. Na jednání konaném dne 5. prosince 2019 předložili vyjádření zástupci TAP, portugalské, německé a francouzské vlády, EASA a Komise.

V. Právní analýza

A. Úvodní poznámky

26. Ochrana cestujících v letecké dopravě v Evropské unii je předmětem nařízení, jehož cílem je z velké části harmonizovat pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů. Nařízení č. 261/2004 obsahuje ustanovení, v nichž jsou podrobně popsána práva cestujících vůči leteckým společnostem. V závislosti na své situaci mohou mít cestující právo na náhradu škody, poskytnutí pomoci ve formě práva na proplacení výdajů nebo na přeměrování, nebo také právo na poskytnutí péče nabízené leteckým dopravcem. Jak je však uvedeno v úvodu tohoto stanoviska, jádrem věci v původním řízení je právo na náhradu škody z důvodu významného zpoždění letu, to znamená zpoždění o tři hodiny nebo více, na základě článku 7 tohoto nařízení⁷.

27. Účelem nařízení č. 261/2004 je rovněž harmonizace pravidel umožňujících leteckým společnostem zprostit se odpovědnosti vůči cestujícím ve specifických případech. Letecký dopravce, který se nachází v situaci, jež v zásadě zakládá nárok na právo na náhradu škody, může právoplatně odmítnout tuto povinnost na základě čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, pokud je schopen prokázat, že zrušení je způsobeno „mimořádnými okolnostmi“, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření⁸. Bude na předkládajícím soudu, aby ověřil, zda je tomu tak ve věci v původním řízení, přičemž zohlední odpovědi, které Soudní dvůr poskytne na předběžné otázky.

28. Unijní normotvůrce totiž tím, že přijal nařízení obsahující podrobná ustanovení, zvolil legislativní nástroj, který nevyžaduje prováděcí opatření na vnitrostátní úrovni⁹. Stejně jako je nařízení závazné v celém rozsahu a přímo použitelné ve všech členských státech, jeho výklad poskytnutý Soudním dvorem musí být uplatněn vnitrostátními soudy. V tomto ohledu je nutno zdůraznit význam spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy, neboť Soudnímu dvoru umožnila poskytnout užitečná vysvětlení k výkladu nařízení č. 261/2004¹⁰. Tyto výměny, které již vedly k rozsáhlé judikatuře, byly nezbytné především z důvodu neurčitosti několika ustanovení uvedeného nařízení, zejména pojmu „mimořádné okolnosti“¹¹, jakož i existujících právních mezer. Za účelem odstranění těchto nedostatků se normotvůrce rozhodl zahájit postup pro přijímání změn tohoto právního aktu, který stále probíhá¹². Za těchto okolností bude na Soudním dvoru, aby se opět zhostil své vedoucí úlohy ve vývoji unijního práva. V tomto stanovisku se budu předběžnými otázkami zabývat v pořadí, v jakém byly položeny předkládajícím soudem.

7 – Viz rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon a další* (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 61); rozsudek ze dne 23. října 2012, *Nelson a další* (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 40), a rozsudek ze dne 4. května 2017, *Pešková a Peška* (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 19 a citovaná judikatura).

8 – Viz rozsudek ze dne 4. dubna 2019, *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288, bod 19).

9 – Mittwoch, A.-C., *Vollharmonisierung und Europäisches Privatrecht*, Berlín, 2013, s. 12; autor uvádí, že unijní normotvůrce zřídka využívá nařízení jakožto nástroj harmonizace soukromého práva, takže nařízení č. 261/2004 představuje významnou výjimku. Autor mimoto zahrnuje judikaturu Soudního dvora mezi (nelegislativní) nástroje harmonizace v této právní oblasti.

10 – Viz sdělení Komise – Pokyny pro výklad nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů, a nařízení Rady (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod, ve znění nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 889/2002 (Úř. věst. 2016, C 214, s. 5), z něhož vyplývá, že „rozhodující dopad na výklad nařízení má judikatura“. Prostřednictvím pokynů pro výklad, které v zásadě představují shrnutí judikatury, chce Komise „jednoznačněji vysvětlit řadu ustanovení obsažených v nařízení, zejména na základě judikatury Soudního dvora, aby bylo možno stávající pravidla prosazovat účinněji a jednotněji“.

11 – Chatzipanagiotis, M., „Disrupted Flights and Information Duties of Air Carriers: The Interplay Between Regulation (EC) No 261/2004 on Air Passenger Rights and the Unfair Commercial Practices Directive“, *Air & Space Law*, 2018, 43, č. 4&5, s. 434.

12 – Viz návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení č. 261/2004 a nařízení (ES) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel [COM(2013) 130 final] ze dne 13. března 2013.

B. K první otázce

1. Násilné chování cestujícího jako riziko pro leteckou bezpečnost

29. V rámci první otázky se předkládající soud táže, zda takové akty fyzické agrese, jaké jsou popsány v tomto stanovisku, kterých se cestující dopustí během letu vůči ostatním cestujícím i palubním průvodčím, lze považovat za „mimořádné okolnosti“.

30. Samotné znění nařízení č. 261/2004 neobsahuje žádnou právní definici tohoto pojmu. Druhá věta bodu 14 odůvodnění uvedeného nařízení nicméně poskytuje určitá vodítka. Takové okolnosti se tak mohou vyskytnout mimo jiné v případě „bezpečnostních rizik“¹³. Vystává nicméně otázka, jaká bezpečnostní rizika mohou představovat mimořádné okolnosti ve specifické oblasti letecké přepravy cestujících.

31. Podle mého názoru přezkum této otázky vyžaduje výklad zohledňující právní rámec použitelný v dotyčné oblasti¹⁴. Při výkladu nařízení č. 261/2004 nelze ponechat stranou politický, socioekonomický a technologický kontext, ve kterém bylo toto nařízení přijato, stejně jako následný vývoj právní úpravy v dané oblasti¹⁵. Tento přístup, který doplňuje ostatní výkladové metody uznané v judikatuře Soudního dvora¹⁶, umožňuje určit rizika uznaná unijním normotvůrcem za současného stavu vývoje letecké přepravy cestujících. Soudnímu dvoru to rovněž umožní vyložit čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 v souladu s ostatními relevantními akty, čímž přispěje k jednotě unijního právního řádu.

32. Z analýzy všech relevantních právních aktů upravujících leteckou přepravu cestujících vyplývá, že unijní normotvůrce přikládá zvláštní význam bezpečnosti, přičemž samotné nařízení č. 261/2004 v čl. 2 písm. j) stanoví, že cestujícím může být odepřen nástup na palubu z důvodů „bezpečnosti nebo ochrany“. Je třeba poznamenat, že znění tohoto ustanovení nevyklučuje, že nebezpečí, na které toto ustanovení odkazuje, je způsobeno násilným chováním cestujícího.

33. Je třeba zmínit rovněž nařízení č. 376/2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních, jakož i související právní akty. Prováděcí nařízení 2015/1018 stanoví seznam klasifikovaných událostí, které mohou představovat významné riziko pro leteckou bezpečnost a podléhají povinnému hlášení pracovníky v letectví v souladu s nařízením č. 376/2014. Bod 6 odst. 2) přílohy I prováděcího nařízení 2015/1018 jako události související s bezpečností během provozu letadla uvádí „[o]btíže při zvládnání opilých, násilných nebo neukázněných cestujících“. Je tedy třeba poznamenat, že unijní normotvůrce má výslovně za to, že takové násilné chování cestujícího vůči ostatním osobám na palubě letadla, jaké je konstatováno ve věci v původním řízení, představuje významné riziko, na jehož základě vzniká příslušným orgánům ohlašovací povinnost.

13 – Rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 21), a rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 21).

14 – Je třeba uvést, že i když předkládající soud po formální stránce omezil svoji první předběžnou otázku na výklad bodu 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004, nebrání taková okolnost tomu, aby Soudní dvůr poskytl předkládajícímu soudu všechny prvky výkladu unijního práva, které mohou být užitečné pro rozhodnutí ve věci, kterou projednává, bez ohledu na to, zda na ně tento soud ve znění svých otázek odkázal či nikoliv (viz rozsudek ze dne 29. října 2015, Nagy, C-583/14, EU:C:2015:737, body 20 a 21, a rozsudek ze dne 21. března 2019, Mobit a Autolinee Toscane, C-350/17 a C-351/17, EU:C:2019:237, bod 35).

15 – Riesenhuber, K., *Europäische Methodenlehre*, 2. vydání, Berlín, 2010, odstavec 18, bod 20 a násl.; autor zdůrazňuje význam kontextuálního výkladu norem, který se zakládá na myšlence „jednotnosti právního jazyka“, a jako příklad uvádí rozsudek ze dne 18. prosince 2008, Andersen (C-306/07, EU:C:2008:743, bod 40 a násl.). Viz rovněž stanovisko generálního advokáta Tančeva ve věci Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, bod 69), ve kterém vychází z analýzy, která zahrnuje ostatní akty sekundárního práva z oblasti letecké dopravy.

16 – Podle ustálené judikatury Soudního dvora je pro výklad ustanovení unijního práva třeba vzít v úvahu nejen jejich znění, ale i cíle sledované právní úpravou, jejíž jsou součástí, a jejich kontext (viz rozsudek ze dne 16. července 2015, Maïstrellis, C-222/14, EU:C:2015:473, bod 30, a rozsudek ze dne 21. března 2018, Klein Schiphorst, C-551/16, EU:C:2018:200, bod 34).

34. Nařízení 2018/1139 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví se v tomto kontextu jeví rovněž relevantní, neboť přiznává ústřední úlohu veliteli letadla, když v bodě 1.3 přílohy V stanoví jeho odpovědnost za „bezpečnost letadla a za bezpečnost všech členů posádky, cestujících a nákladu na palubě“. Ustanovení bodu 3 písm. g) jeho přílohy V je podle mého názoru zvláště relevantní, jelikož stanoví, že „velitel letadla musí přijmout všechna nezbytná opatření pro minimalizaci dopadu *rušivého chování cestujících na let*“. Bod 7.3 téže přílohy uvádí, že „[v] *případě nouzové situace, která ohrožuje provoz nebo bezpečnost letadla nebo osoby na palubě*“, musí velitel letadla přijmout veškerá opatření, která považuje za nezbytná v zájmu bezpečnosti. Je třeba poznamenat, že toto ustanovení je formulováno dostatečně široce, aby bylo možné fyzický útok cestujícího vůči ostatním osobám na palubě letadla v takovém případě, jaký nastal v projednávané věci, kvalifikovat jako riziko pro leteckou bezpečnost.

35. Na úrovni mezinárodního práva je třeba zmínit Tokijskou úmluvu, jejímiž smluvními stranami jsou všechny členské státy, nikoli však Unie. Ačkoli – na rozdíl od ostatních nástrojů mezinárodního práva upravujících oblasti související s leteckou dopravou¹⁷ – není tato úmluva nedílnou součástí unijního právního řádu, a to pro neexistenci výslovného provedení, které by odráželo případné přenesení pravomocí členských států na Unii¹⁸, nic to nemění na tom, že z určitých paralel normativní povahy vyplývá společný právní názor. Domnívám se tedy, že je možné použít Tokijskou úmluvu jako referenční nástroj pro účely výkladu unijního práva. Tato úmluva se podle svého čl. 1 odst. 1 vztahuje na „*činy trestné podle trestního zákona*“, jakož i „*činy, které bez ohledu na to, zda jsou trestnými činy či nikoli, mohou ohrozit či ohrožují bezpečnost letadla nebo osob či majetku v letadle, nebo které ohrožují pořádek a kázeň na palubě letadla*“. Stejně jako výše uvedená ustanovení nařízení 2018/1139 opravňuje čl. 6 odst. 1 uvedené úmluvy velitele letadla učinit přiměřená opatření včetně omezení, která jsou nezbytná k „*ochraně bezpečnosti letadla nebo osob [...] v letadle*“, má-li závažné důvody se domnívat, že „*některá osoba spáchala nebo se chystá spáchat trestný nebo jiný čin uvedený v článku 1 odstavec 1*“¹⁹. Kritéria pro uplatnění Tokijské úmluvy jako referenčního nástroje pro účely výkladu jsou podle mého názoru v projednávané věci splněna, jelikož fyzický útok představuje až na výjimky čin, za který lze uložit trestní sankci podle trestních zákonů členských států Unie.

36. Z těchto skutečností vyplývá, že v rozsahu, v němž unijní normotvůrce a mezinárodní právo kvalifikují takové násilné chování cestujícího vůči ostatním cestujícím i palubním průvodčím, jaké je dotčeno v projednávané věci, jako významné riziko pro leteckou bezpečnost, nelze bez dalšího vyloučit, že popsaná situace představuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

17 – Viz zejména Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, jež byla uzavřena v Montrealu dne 28. května 1999 (UNTS, sv. 2242, s. 369), podepsána Evropským společenstvím a schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. 2001, L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491, dále jen „Montrealská úmluva“). Pro Unii vstoupila v platnost dne 28. června 2004. Byla provedena nařízením Rady (ES) č. 2027/97 ze dne 9. října 1997 o odpovědnosti leteckého dopravce v případě nehod (Úř. věst. 1997, L 285, s. 1). Montrealská úmluva je tedy nedílnou součástí unijního právního řádu (viz rozsudek ze dne 22. listopadu 2012, Espada Sánchez a další, C-410/11, EU:C:2012:747, bod 20).

18 – Unie je mezinárodní úmluvou, kterou neuzavřela, vázána v případě, že převzala pravomoci, které předtím v oblasti působnosti této úmluvy vykonávaly členské státy (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. října 2009, Bogiatzi, C-301/08, EU:C:2009:649, bod 33, a rozsudek ze dne 21. prosince 2011, Air Transport Association of America a další, C-366/10, EU:C:2011:864, bod 63).

19 – Mendes de Leon, P., „Introduction to Air Law“, Alphen aan den Rijn, 2017, s. 514, a Piera, A., „ICAO’s latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963“, *Air & Space Law*, 2012, sv. 37, č. 3, s. 237; tito autoři uvádějí, že Tokijská úmluva se zabývá problematikou „cestujícího s rušivým chováním“. Vysvětlují, že uvedená úmluva neobsahuje žádnou definici pojmu „trestný čin“, jehož výklad ponechává na vnitrostátních zákonech. Autoři připomínají, že Mezinárodní organizace pro civilní letectví (ICAO) [anglicky „International Civil Aviation Organization“ (ICAO)] přijala pokyny k právním aspektům otázky neukázněných/rušivých cestujících („ICAO circular 288: Guidance Material on the Legal Aspects of Unruly/Disruptive Passengers“), z nichž vyplývá, že každý útok vůči palubním průvodčím a ostatním cestujícím musí být považován za „trestný čin“ ve smyslu uvedené úmluvy. Zmiňují rovněž Montrealský protokol ze dne 4. dubna 2014, kterým se mění Tokijská úmluva a jenž byl podepsán všemi členskými státy Unie a vybízí signatářské státy, aby zahajovaly řízení proti činům považovaným za nejzávažnější, to znamená případům, kdy osoba na palubě letadla páchá násilný čin vůči členovi posádky nebo hrozí jeho spácháním nebo odmítá uposlechnout pokyn velitele letadla.

2. Analýza mimořádnosti z hlediska kritérií stanovených judikaturou

37. Jak již Soudní dvůr uvedl ve své judikatuře, je pravda, že všechna „bezpečnostní rizika“ – stejně jako ostatní okolnosti uvedené v bodě 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004 – nemohou představovat „mimořádné okolnosti“, které mohou vést ke zproštění odpovědnosti leteckého dopravce²⁰. Je třeba mít na paměti, že vzhledem k tomu, že pojem „mimořádné okolnosti“ uvedený v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vede k výjimce z běžného pravidla, a sice zaplacení náhrady škody, které odpovídá cíli ochrany spotřebitelů, musí být vykládán striktně²¹.

38. Podle ustálené judikatury tento pojem spíše vyžaduje, aby byly splněny dvě kumulativní podmínky, a sice (a) aby události nebyly vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a (b) vymykaly se jeho účinné kontrole²². K ověření splnění těchto kritérií je vyžadováno posouzení případ od případu. V důsledku toho je třeba provést důkladný přezkum uvedených kritérií s ohledem na skutkový rámec, jak vyplývá z předkládacího rozhodnutí.

a) Otázka, zda je událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce

39. Analyzujeme-li kazuistiku v dané oblasti, první kritérium vyžaduje, aby dotčená událost nebyla inherentně, neoddělitelně a typicky spjata s leteckou přepravou cestujících. Jinými slovy, předmětný pojem zahrnuje události, které nespádají pod běžný chod věcí v rámci organizace nebo uskutečnění letecké dopravy. Zahrnuje tedy všechny události, které nejsou spojeny s úkony skutečné letecké dopravy, ale které jakožto zvláštní vnější okolnosti ohrožují plánované uskutečnění těchto úkonů, či jej dokonce znemožňují.

40. Na úvod je nutné připomenout, že – jakkoli to může být evidentní – účelem civilní letecké dopravy je umožnit přepravu cestujících a zboží na dlouhé vzdálenosti. Přeprava cestujících a zboží představuje významnou hospodářskou činnost, která je ve většině případů vykonávána soukromými podniky, a přispívá tedy k hospodářství Unie. Pokud jde zejména o přepravu cestujících, je třeba konstatovat, že usnadnění cestování letadlem umožnilo sblížit občany Unie a lépe je spojit se zbytkem světa. Bohatá nabídka leteckých spojení umožnila řadě občanů Unie cestovat, studovat a pracovat v Evropě i mimo Evropu. Počet a četnost letů mimoto znatelně vzrostly díky vytvoření vnitřního leteckého trhu, který je stále více konkurenčním prostředím, jež umožnilo příznivý vývoj cen²³.

41. Z tohoto pohledu je podle mého názoru rovněž zjevné, že nelze mít důvodně za to, že vzdělávání či sankcionování cestujících s násilným chováním patří mezi účely civilní letecké dopravy. I když je pravda, že palubní průvodčí informují cestující o bezpečnostních pokynech před každým letem, nic to nemění na skutečnosti, že tato praxe má zaručit pouze hladký průběh dopravy. Bezpečnostní pokyny jsou koncipovány tak, aby pomohly cestujícím seznámit se s riziky spojenými s leteckou dopravou, tedy riziky spojenými se zraněním při vzletu, turbulencemi, snížením tlaku v kabině, přistávacím manévrem atd.²⁴.

20 – Rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 22); rozsudek ze dne 17. dubna 2018, Krüseemann 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), a rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, bod 20).

21 – Rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 17).

22 – Rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 38); rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 22), a rozsudek ze dne 17. dubna 2018, Krüseemann 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 à C-292/17, EU:C:2018:258, bod 32).

23 – Viz zpráva Komise Evropskému parlamentu, Radě, Evropskému hospodářskému a sociálnímu výboru a Výboru regionů ze dne 1. března 2019: Strategie pro evropské letectví: zachování a podpora vysokých sociálních standardů [COM(2019) 120 final].

24 – Z bodu 2 písm. b) přílohy V nařízení 2018/1139 vyplývá, že „[p]osádka musí znát umístění a použití příslušného nouzového vybavení a cestující o něm musí být informováni“. Toto ustanovení také stanoví, že „[p]okud jde o nouzové postupy a použití bezpečnostního vybavení v kabině, musí mít posádka a cestující k dispozici dostatečné a specifické informace týkající se použití instalovaného/zastavěného vybavení“.

42. Tyto bezpečnostní pokyny se naproti tomu nezabývají obecnější problematikou používání násilí v mezilidských vztazích, a to správně, jelikož – jak vysvětlím níže – přesahuje rámec dopravy. Cestující jsou povinni řídit se pokyny personálu. Až na velmi vzácné výjimky nikdo nebude vážně zpochybňovat kompetence palubních průvodců, pokud jde o provoz letadla, ani jejich autoritu při zachování pořádku a kázně na palubě.

43. Jak tvrdilo několik vedlejších účastníků v projednávané věci, násilné chování některých cestujících vůči ostatním cestujícím a vůči palubním průvodcům však nepředstavuje událost, která typicky spadá pod činnost leteckého dopravce. Naneštěstí pro všechny zúčastněné osoby, k fyzickému útoku může dojít v jakékoli jiné situaci a lze jej vysvětlit různými důvody. Některé z nich mohou striktně souviset s osobností útočnicka, zatímco jiné, jako například stres, jsou způsobeny zvláštní situací, v níž se útočník během letu nachází²⁵.

44. Je však nutno konstatovat, že předkládací rozhodnutí neobsahuje žádné upřesnění ohledně původu agresivního chování dotčeného cestujícího. Z tohoto důvodu a v rozsahu, v němž se jeví, že není možné vyjmenovat všechny případy, které mohou vést k násilnému chování cestujícího na palubě, se Soudní dvůr bude muset ve své odpovědi na první předběžnou otázku omezit na obecné úvahy.

45. Pro úplnost bych rád zdůraznil, že skutečnost, že ojedinělé případy fyzického útoku nastávají sporadicky, podle mého názoru nepředstavuje sama o sobě dostatečný důvod k vyvození závěru, že použití násilí je vlastní běžnému výkonu činnosti letecké přepravy cestujících. V tomto ohledu souhlasím s výhradami, které generální advokát Tančev vyjádřil ve stanovisku ve věci C-501/17, *Germanwings*²⁶, ohledně argumentu, že četnost události by měla být omezujícím nebo rozlišujícím kritériem. Je třeba konstatovat, že bez ohledu na nejistou platnost tohoto argumentu neexistuje v projednávané věci žádná skutečnost, která by jej podpořila, neboť všichni vedlejší účastníci dospěli k závěru, že použití násilí na palubě letadla představuje událost, k níž dochází spíše výjimečně nebo každopádně nikoli častěji než jinde²⁷.

46. Vzhledem k tomu, že se násilné chování jednoho cestujícího vůči ostatním cestujícím nebo palubním průvodcům odchyloje od chování, které lze považovat za společensky přijatelné, a je dokonce postihnutelné podle trestního práva členských států, představuje jednoznačně událost, která nesouvisí s leteckou dopravou. Nespadá pod běžný chod věcí v rámci organizace nebo uskutečnění letecké dopravy. Může ji dokonce narušit, pokud je toto násilí namířeno vůči konstrukci letadla a personálu pověřenému jeho fungováním. Vnitrostátní právní předpisy k tomu obvykle přihlíží tím, že takovou agresi kvalifikují jako „závažný trestný čin“.

47. Z výše uvedeného vyplývá, že sporná událost není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce.

25 – Mendes de Leon, P., „Introduction to Air Law“, *Alphen aan den Rijn*, 2017, s. 512; Nase, V., Humphrey, N., „Angry People in the Sky: Air Rage and the Tokyo Convention“, *Journal of Air Law and Commerce*, sv. 79, č. 4, s. 702; Ginger, S., „Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers“, *Air & Space Law*, 1998, sv. 23, č. 3, s. 109; autoři uvádějí, že rušivé chování cestujícího lze přičíst faktorům „vnějším“ (například: vztek z důvodu velkého zpoždění, ztráty zavazadla, špatných služeb nebo frustrace z některých čekání, dlouhých front před odletovými branami, přeplněných letadel) a „vnitřním“ (například: psychické nebo psychiatrické problémy, nadměrné požití alkoholu, příznaky odnaučeného kuřáka nebo obecněji asociální chování).

26 – Stanovisko generálního advokáta Tančeva ve věci *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2018:945, body 60 a 61).

27 – Z dokumentu „Unruly Passengers – Enhancing the deterrent“ (3. dubna 2019), který vypracovalo Mezinárodní sdružení leteckých dopravců (anglicky „International Air Transport Association; IATA“), vyplývá, že k nehodám spojeným s cestujícími s rušivým chováním dochází pouze na jednom letu z 1 053, i když lze postihnout jejich nárůst.

b) Kontrola události

48. Druhé kritérium vyžaduje, aby se dotčená událost vymykala účinné kontrole leteckého dopravce. Jak bylo uvedeno výše²⁸, agresivní chování jednotlivce může mít několik důvodů, takže je téměř nemožné jej předvídat a vhodným způsobem na něj zareagovat. Vzhledem k této nepředvídatelnosti a s ohledem na skutečnost, že takové násilné chování cestujícího, jaké je popsáno v předkládacím rozhodnutí, není vlastní letecké dopravě, by podle mého názoru nebylo vhodné přičíst leteckému dopravci výlučnou odpovědnost za předcházení násilným incidentům na palubě letadla a jejich potlačování. Vzhledem k tomu, že zaprvé je třeba dodržovat pravidla slušnosti ve všech situacích každodenního života a zadruhé palubní průvodčí jsou privilegovanými kontaktními osobami pro účely smírného urovnání každého případného sporu mezi cestujícími, mám za to, že každý cestující musí nést odpovědnost za své chování a z něj plynoucí důsledky.

49. Mám pochopení pro argument uplatněný několika členskými státy, které předložily vyjádření v projednávané věci, zejména německou a polskou vládou, podle kterého palubní průvodčí disponují pouze velmi omezenými prostředky ke zvládnutí násilného cestujícího. I když totiž velitel letadla a palubní průvodčí mohou dávat cestujícímu konkrétní příkazy (výzva k uklidnění se, napomenutí, přidělení jiného sedadla atd.) nebo vůči němu použít donucovací opatření za účelem zajištění bezpečnosti letu, nemohou jej nicméně kontrolovat způsobem, který zcela vylučuje narušení letu tímto cestujícím, které – jak je uvedeno výše – spadá do vlastní odpovědnosti posledně uvedeného.

50. Tato úvaha platí tím spíše pro předcházení takovým násilným incidentům, neboť letečtí dopravci obvykle nemají k dispozici žádné informace, které by jim umožnily dospět k závěru, že cestující se bude na palubě letadla chovat agresivně, a ohrozí tak bezpečnost letu. Dále je třeba uvést, že letečtí dopravci nemají právo odepřít nástup na palubu cestujícímu, který se v okamžiku nástupu chová běžným způsobem. Je však třeba mít na paměti, že pokud k násilnému incidentu dojde po vzletu letadla, palubní průvodčí již nemohou použít preventivní opatření, takže jejich pole působnosti je omezeno na výše uvedená represivní opatření, a to ve velmi omezeném prostoru kabiny letadla.

51. Souhlasím s názorem rakouské vlády a Komise, že situace by měla být posouzena zcela odlišně, pokud měl cestující problémy s chováním již před nástupem do letadla nebo dokonce během něj, a letecký dopravce tedy o těchto problémech mohl vědět. Domnívám se, že v takovém případě není odůvodněné zprostit leteckého dopravce odpovědnosti tím, že se bude moci platně odvolávat na mimořádnou okolnost, pokud by se dotčený cestující měl poté chovat nevhodným způsobem nebo pokračovat v takovém chování²⁹. Výklad výše uvedených ustanovení unijního práva a Tokijské úmluvy, která veliteli letadla přiznávají pravomoc přijmout opatření nezbytná k zajištění bezpečnosti letu³⁰, musí nutně zahrnovat myšlenku prevence rizik v co největším možném rozsahu, aby uvedená ustanovení mohla být účinná.

28 – Viz bod 43 tohoto stanoviska.

29 – Schmid, R., *Fluggastrechte-Verordnung*, C. H. Beck, 11. vydání, body 121 a 122; autor sdílí stanovisko několika německých soudů, které rozhodovaly o problematice cestujícího s rušivým chováním, že „nepředvídatelné, nekontrolovatelné a agresivní“ chování cestujícího představuje „výjimečnou okolnost“. Podle tohoto autora by situace musela být posuzována odlišně v případech, že palubní průvodčí měli již před nástupem do letadla, nebo dokonce během něj indicie o tom, že cestující je pod vlivem alkoholu, a může tudíž představovat riziko pro bezpečnost letu.

30 – Mendes de Leon, P., „Introduction to Air Law“, Alphen aan den Rijn, 2017, s. 501; Ginger, S., „Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers“, *Air & Space Law*, 1998, sv. 23, č. 3, s. 107; Michaelides, S., „Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention“, *Coventry Law Journal*, 2001, č. 6, s. 38; Piera, A., „ICAO's latest efforts to tackle legal issues arising from unruly/disruptive passengers: The modernization of the Tokyo Convention 1963“, *Air & Space Law*, 2012, sv. 37, č. 3, s. 236, a Abeyratne, R., „A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions“, *Air & Space Law*, 2014, sv. 39, č. 1, s. 48; tyto autoři uvádějí, že Tokijská úmluva přiznává velitelům letadla rozsáhlé pravomoci za účelem reakce na protiprávní činy spáchané na palubě tohoto letadla. Podle těchto autorů může velitel letadla vykonávat tyto pravomoci bez obavy, že by musel nést občanskoprávní nebo trestněprávní odpovědnost za své činy, jelikož mu Tokijská úmluva zajišťuje imunitu.

52. S ohledem na omezení, kterým jsou obvykle vystaveni palubní průvodčí při předcházení takovým rizikům a jejich potlačování, se vysazení násilného cestujícího na nejbližším dostupném letišti – jakožto nejzazší opatření – nejeví jako nerozumná volba, má-li velitel letadla po zralé úvaze a s přihlédnutím ke všem okolnostem dané věci za to, že pokračování letu není za těchto podmínek možné, neboť jinak by byla ohrožena bezpečnost letadla nebo osob na palubě. Je třeba ostatně konstatovat, že právě k tomuto opravňují velitele letadla uvedená ustanovení čl. 6 odst. 1 písm. c) a čl. 8 odst. 1 Tokijské úmluvy v případě, že je vystaven takové situaci³¹.

53. Z výše uvedených úvah plyne, že pokud se palubním průvodčím na základě opatření, která jsou oprávněni použít, nepodaří uklidnit cestujícího a pokud tento cestující ohrožuje bezpečnost letu, například ohrožováním fyzické integrity osob na palubě letadla nebo jejím narušením, představuje tato situace okolnost vymykající se kontrole leteckého dopravce ve smyslu druhého kritéria stanoveného judikaturou. Tak je tomu jistě v takové situaci, o jakou se jedná v původním řízení, kdy cestující s rušivým chováním pokouše ostatní cestující a napadne palubní průvodčí, kteří se jej pokusili uklidnit.

54. Na základě přezkumu skutkového stavu mám za to, že obě kritéria, která judikatura stanovila pro účely charakterizování „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, vykládaného ve světle bodů 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení, jsou v projednávaném případě splněna.

3. Odpověď na první otázku

55. Na základě těchto úvah je třeba na první předběžnou otázku odpovědět, že skutečnost, že cestující během letu pokouše ostatní cestující a napadne palubní průvodčí, kteří se jej pokusili uklidnit, což podle velitele letadla odůvodňuje z důvodů bezpečnosti odklonění letu na nejbližší letiště za účelem vysazení dotčeného cestujícího a vyložení jeho zavazadel, v důsledku čehož je uvedený let zpožděn na příletu do místa určení, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ uvedený v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

C. Ke druhé otázce

56. Podstatou druhé předběžné otázky předkládajícího soudu je, zda je třeba čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládat v tom smyslu, že aby se letecký dopravce zprostil povinnosti zaplatit cestujícímu náhradu škody požadovanou za významné zpoždění letu na základě článku 7 uvedeného nařízení, může se rovněž dovolávat mimořádných okolností, které nenastaly během letu rezervovaného tímto cestujícím, ale tentýž den během předchozího letu uskutečněného stejným letadlem, jaké bylo v rámci systému rotace letadel mezi letišti určeno pro rezervovaný let.

1. Precedenty v judikatuře

57. V tomto ohledu je třeba nejprve upozornit Soudní dvůr na skutečnost, že k této právní otázce již měl příležitost zaujmout stanovisko, avšak pouze implicitní. Soudní dvůr totiž ve věci, v níž byl vydán rozsudek Pešková a Peška³², uznal, že se lze dovolávat mimořádné okolnosti, v dané věci střetu s ptákem, přestože jí nebyl dotčen zpožděný let rezervovaný cestujícím, ale předchozí let uskutečněný

31 – Viz Michaelides, S., „Unruly passenger behaviour and the Tokyo Convention“, *Coventry Law Journal*, 2001, č. 6, s. 41; Ginger, S., „Violence in the skies: The rights and liabilities of air carriers when dealing with disruptive passengers“, *Air & Space Law*, 1998, sv. 23, č. 3, s. 107; Abeyratne, R., „A protocol to amend the Tokyo Convention of 1963: Some unanswered questions“, *Air & Space Law*, 2014, sv. 39, č. 1, s. 49. Mendes de Leon, P., „Introduction to Air Law“, Alphen aan den Rijn, 2017, s. 512; autor vysvětluje, že někdy může být obtížné určit, co představuje protiprávní čin v konkrétním případě, a veliteli letadla přísluší přijmout konečné rozhodnutí.

32 – Rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, body 9 až 11).

tímtěž letadlem v rámci plánované rotace letů. Stejně tak ve věci, v níž byl vydán rozsudek *Germanwings*³³, byla skutečnost, že pneumatika byla propíchnuta hřebíkem v rámci letu, který předcházela zpožděnému letu, považována za mimořádnou okolnost. Z toho plyne, že na základě uvedených rozsudků by na předběžnou otázku měla být poskytnuta kladná odpověď.

2. Výklad relevantních ustanovení

58. Za předpokladu, že by měl Soudní dvůr za to, že tato judikatura sama o sobě neposkytuje dostatečnou odpověď na předběžnou otázku, navrhuji doplnit úvahy výkladem relevantních ustanovení. Je ovšem třeba poznamenat, že znění, duch ani účel čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, vykládaného ve světle bodu 15 jeho odůvodnění, neumožňují dospět k závěru, že mimořádné okolnosti – jako v projednávané věci cestující s násilným chováním ohrožující bezpečnost na palubě letadla – se musí týkat přímo letu, který je v konečném důsledku dotčen těmito mimořádnými okolnostmi ve formě zrušení nebo zpoždění.

a) Požadavek příčinné souvislosti mezi „mimořádnými okolnostmi“ a zrušením nebo významným zpožděním

59. Právě naopak, pokud jde o znění čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, přezkum několika jazykových znění tohoto ustanovení vede k závěru, že postačuje prostá příčinná souvislost mezi mimořádnými okolnostmi a zrušením nebo zpožděním³⁴. Tento výklad je potvrzen zněním bodu 15 odůvodnění tohoto nařízení, z něhož vyplývá, že zrušení nebo zpoždění musí být vyvolány dopadem rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k „jednotlivému letadlu“ a zahrnuje „jeden nebo více letů uvedeného letadla“³⁵. Jinými slovy je důležité, aby příčinný řetězec pokračoval až do dotčeného zrušení nebo zpoždění.

60. Navíc je třeba konstatovat, že vzhledem k tomu, že v bodě 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 je uvedena situace, kdy by několik letů uskutečněných leteckým dopravcem s tímtěž letadlem bylo dotčeno mimořádnými okolnostmi, normotvůrce patrně myslel mimo jiné takové případy, jako je případ dotčený v původním řízení, kdy letecký dopravce zavedl systém rotace letadel za účelem zajištění určitého leteckého spojení. Jak několik vedlejších účastníků tohoto řízení poznamenalo ve svých vyjádřeních, takový systém rotace představuje běžnou praxi v oblasti letecké přepravy cestujících, kterou lze vysvětlit potřebou ekonomicky smysluplného využívání letadel³⁶.

b) Požadavek přijetí všech přiměřených opatření s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění

61. Extenzivní výklad článku 7 nařízení č. 261/2004, na základě kterého mají cestující nárok na náhradu škody i v případě, kdy bylo zrušení nebo významné zpoždění způsobeno mimořádnými okolnostmi, které nastaly během předchozího letu, se jeví být v souladu s cílem sledovaným uvedeným nařízením, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě. Jak totiž Soudní

33 – Rozsudek ze dne 4. dubna 2019, *Germanwings* (C-501/17, EU:C:2019:288, bod 9).

34 – Španělština: „se debe a“; dánština: „skyldes“; němčina: „auf [...] zurückgeht“; estonština: „põhjustasid“; angličtina: „is caused by“; francouzština: „est due à“; italština: „è dovuta a“; nizozemština: „het gevolg is van“; polština: „jest spowodowane“, a portugalština: „se ficou a dever a“.

35 – Španělština: „una aeronave determinada/den lugar/uno o más vuelos de la aeronave“; dánština: „bestemt fly/medfører/af en eller flere flyafgange“; němčina: „einem einzelnen Flugzeug/zur Folge hat/bei einem oder mehreren Flügen des betreffenden Flugzeugs“; estonština: „konkreetselle lennukile/ühe või mitme lennu“; angličtina: „a particular aircraft/gives rise/one or more flights by that aircraft“; francouzština: „un avion précis/génère/d'un ou de plusieurs vols de cet avion“; italština: „un particolare aeromobile/provochi/uno o più voli per detto aeromobile“; nizozemština: „één of meer vluchten van dat vliegtuig veroorzaakt“; polština: „danego samolotu spowodowała/jednego lub więcej lotów“, a portugalština: „uma determinada aeronave/provoque/um ou mais voos dessa aeronave“.

36 – Viz Clarke, L., Johnson, E., Nemhauser, G., Zhu, Z., „The aircraft rotation problem“, *Annals of Operations Research*, 1997, s. 33; Lindner, M., Rosenow, J., Förster, S., Fricke, H., „Potential of integrated aircraft rotation and flight scheduling by using individual tail sign performance“, *Deutscher Luft- und Raumfahrtkongress 2016*.

dvůr připomněl ve věcech, v nichž byl vydán rozsudek Nelson a další³⁷, paušální náhrada škody upravená ve výše uvedeném článku odpovídá tomuto cíli v rozsahu, v němž umožňuje napravit časovou ztrátu, kterou cestující utrpěli, aniž tito cestující musí prokazovat, že jim vznikla individualizovaná škoda.

62. Dále je zjevné, že stanovení časově neomezené odpovědnosti založené na prosté příčinné souvislosti, aniž jsou stanovena nápravná kritéria, by znamenalo nezohlednění citlivého vyvážení mezi zájmy cestujících v letecké dopravě a zájmy leteckých dopravců, které unijní normotvůrce provedl při přijetí nařízení č. 261/2004. Snažil se totiž zajistit rovnováhu mezi těmito rozdílnými zájmy, když stanovil, že letečtí dopravci jsou zproštěni povinnosti zaplatit náhradu škody, pokud mohou prokázat, že zrušení nebo významnému zpoždění způsobenými mimořádnými okolnostmi nebylo možné zabránit ani přijetím veškerých přiměřených opatření³⁸.

63. Z výše uvedených skutečností vyplývá, že v zásadě neexistuje žádné časové omezení, které brání uplatnění článku 7 nařízení č. 261/2004 na takovou situaci, jaká je dotčena v projednávaném případě, kdy byl zaveden systém rotace letů, jelikož toto ustanovení vyžaduje pouze příčinnou souvislost mezi mimořádnými okolnostmi, které nastaly v rámci předchozího letu, a zrušením nebo významným zpožděním letu rezervovaného cestujícím. Je však třeba poznamenat, že podle informací poskytnutých předkládajícím soudem bylo odklonění letu z Lisabonu na letiště Las Palmas v důsledku incidentu na palubě příčinou zpožděného nástupu do letadla, na jehož palubě se nacházel cestující v postavení žalobce a které mělo uskutečnit let z Fortalezy do Lisabonu. S výhradou ověření skutkového stavu, které musí provést předkládající soud, nelze tedy vyloučit, že článek 7 nařízení č. 261/2004 může být uplatněn v projednávané věci.

64. Nicméně leteckého dopravce je možné zprostit povinnosti zaplatit náhradu škody na základě čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, je-li schopen prokázat, že zrušení nebo významnému zpoždění způsobeným mimořádnými okolnostmi nebylo možné zabránit ani přijetím všech „přiměřených opatření“³⁹. Otázka, zda je tato podmínka v projednávané věci splněna, závisí na rozsahu působnosti tohoto pojmu unijního práva, což je problematika, která je předmětem třetí předběžné otázky a bude analyzována níže.

3. Odpověď na druhou otázku

65. Ve světle těchto úvah je třeba na druhou předběžnou otázku odpovědět, že „mimořádná okolnost“, která nastane na palubě letadla použitého v rámci systému rotace, v zásadě odůvodňuje osvobození leteckého dopravce od jeho povinnosti nahradit škodu za zrušení nebo významné zpoždění, které z toho plynou. Letecký dopravce bude nicméně muset být schopen prokázat, že přijal veškerá hospodářsky přiměřená opatření, aby zabránil zrušení nebo významnému zpoždění.

37 – Rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 74).

38 – Rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 39).

39 – Je nutné upřesnit, že cílem „přiměřených opatření“ uložených leteckému dopravci podle čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být zabránění typickým, a v důsledku toho předvídatelným negativním důsledkům, které mají mimořádné okolnosti pro cestující, to znamená zabránit zrušení nebo významnému zpoždění. Vyhnutelná povaha samotných mimořádných okolností není naproti tomu relevantní.

D. Ke třetí otázce

66. Podstatou třetí předběžné otázky předkládajícího soudu je, zda TAP, jakožto letecký dopravce, přijala v projednávaném případě veškerá „přiměřená opatření“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004. Odkazuje na tvrzení uplatněná TAP v původním řízení, podle kterých nebylo možné zabránit zpoždění, které postihlo cestujícího v postavení žalobce na příletu do jeho cílové destinace, s ohledem na specifickosti situace, které lze shrnout následovně: zavedení systému rotace mezi Lisabonem a Fortalezou; používání jediného letadla na této trase; následné zpoždění zpátečních letů, jakož i existence jediného spojení za den mezi Lisabonem a Oslem.

1. Rozdělení pravomocí mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy v rámci přezkumu „přiměřených opatření“

67. V tomto ohledu je třeba na úvod připomenout, že postup zavedený článkem 267 SFEU je nástrojem spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy, jehož prostřednictvím Soudní dvůr poskytuje vnitrostátním soudům výklad unijního práva, který je pro ně nezbytný k vyřešení sporu, jež mají tyto soudy rozhodnout⁴⁰. V souladu s tímto ustáleným rozdělením pravomocí přísluší vnitrostátním soudům, aby při uplatňování unijního práva zohlednily výklad poskytnutý Soudním dvorem. Z formulace třetí otázky tedy podle všeho vyplývá, že předkládající soud žádá Soudní dvůr, aby sám rozhodl, zda konkrétní organizační opatření přijatá TAP byla „přiměřená“. Soudní dvůr se bude muset nicméně omezit na *objasnění rozsahu působnosti tohoto pojmu* s ohledem na okolnosti projednávané věci.

68. Tyto úvodní poznámky platí tím spíše, že předkládající soud bude muset uplatnit ustanovení nařízení č. 261/2004 poté, co sám provede zevrubné posouzení skutkového stavu, jak to vyžaduje judikatura⁴¹. S ohledem na velmi stručný popis skutkového rámce obsažený v předkládacím rozhodnutí však nelze vyloučit, že existují další důležité aspekty, které je třeba zohlednit při analýze této předběžné otázky a které unikají pozornosti Soudního dvora pro nedostatek nezbytných informací, například pokud jde o logistické, technické a finanční prostředky, které má letecký dopravce k dispozici. Míra přesnosti vodítek, které Soudní dvůr poskytne předkládajícímu soudu, bude tedy do značné míry záviset na získaných informacích. Tuto skutečnost je třeba mít na paměti při určení, co znamená požadavek přijmout „všechna přiměřená opatření“ s cílem zabránit významnému zpoždění v takovém kontextu, jaký je zkoumán v projednávané věci.

2. Pojem „přiměřená opatření“ v judikatuře

69. Soudní dvůr vyložil tento pojem v tom smyslu, že nastanou-li mimořádné okolnosti, vyžaduje se, aby letecký dopravce přijal „opatření přiměřená situaci“, jsou-li uvedena opatření „technicky a hospodářsky únosná“⁴². Letecký dopravce musí „[použít] vešker[é] personální[...] nebo hmotn[é] zdroj[e] a finanční[i] prostředk[y], kterými disponuje“, aniž musí nicméně podstoupit „neúnosné oběti s ohledem na kapacity jeho podniku“⁴³. Důkazní břemeno nese letecký dopravce, který se může zprostit své odpovědnosti vůči cestujícím pouze tehdy, pokud prokáže, že přijal rozumně představitelná opatření k předejití nebo zmírnění škody, nebo naopak pokud prokáže, že nebylo možné, aby taková opatření přijal.

40 – Rozsudek ze dne 5. července 2016, Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, bod 16).

41 – Viz rozsudek ze dne 12. května 2011, Eglitis a Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, bod 29 a násl.), a rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 30).

42 – Rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 40).

43 – Rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, bod 31), a rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 41).

70. Je třeba konstatovat, že výše citovaná judikatura stanoví v zájmu ochrany spotřebitelů zvláště přísné podmínky pro osvobození, které leteckému dopravci ukládají, aby učinil vše, co je s dostupnými prostředky objektivně možné, aby zabránil zrušení nebo významnému zpoždění letu. Jak bylo uvedeno výše, pro nedostatek vyčerpávajících informací opravňujících Soudní dvůr k posouzení situace leteckého dopravce bude na předkládajícím soudu, aby ověřil, zda TAP neměla k dispozici jiné účinnější prostředky k zajištění toho, aby cestující v postavení žalobce přiletěl do své cílové destinace nacházející se v Oslu včas. V tomto kontextu je třeba připomenout, že povinnost přepravy znamená, že cestující docestuje co nejdříve do své cílové destinace, a nikoli pouze do místa přestupu⁴⁴. Z toho plyne, že letecký dopravce nemůže platně tvrdit, že tuto povinnost „částečně splnil“.

3. Prvky výkladu, které mají být poskytnuty předkládajícímu soudu

71. Následující prvky výkladu mají předkládajícímu soudu poskytnout nezbytná vodítka, aby mohl skutkové okolnosti posoudit cíleným a účinným způsobem.

72. Nejprve je třeba zohlednit skutečnost, že čím je doba mezi událostí, která představuje mimořádnou okolnost, a předpokládaným časem příletu do cílové destinace delší, tím je rozhodovací prostor leteckého dopravce větší. Jinými slovy, má-li dopravce dostatek času, může obvykle využít několik řešení, aby dotyčného cestujícího přepravil do jeho cílové destinace. Naproti tomu má-li málo času, budou tato řešení velmi omezená, či dokonce téměř neexistující. Stejně tak je třeba zohlednit trasu dotčeného letu. Uskutečnění letu, který – stejně jako v projednávané věci – sestává z několika úseků, nutně neznamená, že zpoždění, které nastane na jednom z těchto úseků, musí následně narůstat z důvodu řetězení komplikací. Naopak může rovněž leteckému dopravci poskytnout určité možnosti, pokud naplánoval přiměřeně dlouhou časovou rezervu na každé části trasy s cílem případně využít alternativní řešení.

73. Jak Soudní dvůr připomněl ve věci, v níž byl vydán rozsudek Eglitis a Ratnieks⁴⁵, rozumně jednající letecký dopravce se vyznačuje tím, že své prostředky plánuje včas, aby disponoval časovou rezervou, která mu umožní zorganizovat jiná řešení. Pečlivé a rozumné plánování tras leteckým dopravcem je tedy klíčové pro předcházení obtížím a nepohodlí způsobeným zrušením letů nebo významným zpožděním, a to v souladu s cílem uvedeným v bodě 12 odůvodnění nařízení č. 261/2004. Sdílím názor portugalské vlády, že letečtí dopravci nesmí být vybízeni k tomu, aby upustili od přijetí všech nezbytných opatření s cílem zprostit se své odpovědnosti. Předkládající soud tak bude muset ověřit, zda měl letecký dopravce v daný okamžik k dispozici alternativní logistická nebo technická řešení, která by mohla kompenzovat nebo přinejmenším výrazně zkrátit zpoždění letu, jako je využití náhradního letadla⁴⁶, zvýšení rychlosti letadla nebo přeřazení cestujícího na jiná letecká spojení, s přestupem nebo bez přestupu, uskutečňována jím samotným nebo jinými leteckými dopravci patřícími do téhož sdružení (v projednávaném případě Star Alliance). Mít k dispozici nouzový plán umožňující čelit nepředvídaným událostem je o to důležitější v případě, kdy byl zaveden systém rotace s využíváním jediného letadla pro uskutečnění přepravy na značnou vzdálenost, jak je tomu v projednávaném případě mezi Lisabonem a Fortalezou. Jak poznamenává rakouská vláda, systém rotace, který zcela postrádá podpůrné prostředky, je zranitelný, jelikož nevyhnutelně vede ke zpoždění následujícího letu uskutečněného stejným letadlem.

74. Předkládající soud bude muset založit své posouzení na vhodných důkazech, mimo jiné na situačních zprávách a dalších analýzách vypracovaných leteckým dopravcem v souvislosti s dotčeným obdobím, které mu umožní lépe pochopit uvažování při plánování letů. V této fázi mých úvah bych však rád poznamenal, stejně jako portugalská vláda, že se nejeví, že TAP uváděla či prokázala, že

44 – Viz rozsudek ze dne 26. února 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, body 35 a 47).

45 – Rozsudek ze dne 12. května 2011, Eglitis a Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, bod 28).

46 – Viz stanovisko generální advokátky E. Sharpston ve věci Kramme (C-396/06, EU:C:2007:555, bod 47).

přijala sebemenší opatření během období od 22. srpna 2017, kdy letadlo přiletělo do Lisabonu, do 23. srpna 2017, kdy cestující nastoupil na palubu pro let do Osla. Považuji za rozumné ponechat na předkládajícím soudu, aby vyslechnul leteckého dopravce k této otázce a přezkoumal důvody, které jej vedly k tomu, že se nezabýval alternativními přepravními prostředky pro tento poslední úsek letu.

4. Odpověď na třetí otázku

75. Závěrem navrhuji odpovědět na třetí předběžnou otázku v tom smyslu, že cílem „přiměřených opatření“ uložených leteckému dopravci na základě čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být zabránění typickým důsledkům mimořádných okolností, to znamená zrušení nebo významnému zpoždění na příletu. Opatření, která mohou být v tomto kontextu konkrétně požadována po leteckém dopravci za účelem zabránění následkům mimořádné okolnosti, a sice v projednávané věci významnému zpoždění, musí být posouzena případ od případu.

76. Předkládající soud bude muset ověřit, zda dopravce plánoval své prostředky včas, aby disponoval dostatečnou časovou rezervou, která mu umožní zorganizovat alternativní logistická a technická řešení, jejichž cílem je kompenzovat nebo přinejmenším výrazně zkrátit zpoždění letu, jako je využití náhradního letadla, zvýšení rychlosti letadla nebo přeřazení cestujícího na jiná letecká spojení, s přestupem nebo bez přestupu, uskutečňována jím samotným nebo jinými leteckými dopravci. Předkládající soud bude muset založit své posouzení na vhodných důkazech, mimo jiné na situačních zprávách a dalších analýzách vypracovaných leteckým dopravcem, které mu umožní lépe pochopit uvažování při plánování letů.

VI. Závěry

77. S ohledem na výše uvedené navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžné otázky položené Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (okresní soud v Lisabonu, Portugalsko) následovně:

- 1) Skutečnost, že cestující během letu pokouše ostatní cestující a napadne palubní průvodčí, kteří se jej pokusili uklidnit, což podle velitele letadla odůvodňuje z důvodů bezpečnosti odklonění letu na nejbližší letiště za účelem vysazení dotčeného cestujícího a vyložení jeho zavazadel, v důsledku čehož je uvedený let zpožděn na příletu, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ uvedený v 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.
- 2) Mimořádná okolnost, která nastane na palubě letadla použitého v rámci systému rotace, jak je tomu ve věci v původním řízení, v zásadě odůvodňuje osvobození leteckého dopravce od jeho povinnosti nahradit škodu za zrušení nebo významné zpoždění, k nimž v důsledku toho dojde, na základě čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004. Letecký dopravce bude nicméně muset být schopen prokázat, že přijal veškerá hospodářsky přiměřená opatření, aby zabránil zrušení nebo zpoždění.
- 3) Cílem „přiměřených opatření“ uložených leteckému dopravci na základě čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být zabránění typickým důsledkům mimořádných okolností, to znamená zrušení nebo významnému zpoždění na příletu. Opatření, která mohou být v tomto kontextu konkrétně požadována po leteckém dopravci za účelem zabránění následkům mimořádné okolnosti, a sice v projednávané věci významnému zpoždění, musí být posouzena případ od případu.

Předkládající soud bude muset ověřit, zda dopravce plánoval své prostředky včas, aby disponoval dostatečnou časovou rezervou, která mu umožní zorganizovat alternativní logistická a technická řešení, jejichž cílem je kompenzovat nebo přinejmenším výrazně zkrátit zpoždění letu, jako je využití náhradního letadla, zvýšení rychlosti letadla nebo přeřazení cestujícího na jiná letecká

spojení, s přestupem nebo bez přestupu, uskutečňována jím samotným nebo jinými leteckými dopravci. Předkládající soud bude muset založit své posouzení na vhodných důkazech, mimo jiné na situačních zprávách a dalších analýzách vypracovaných leteckým dopravcem, které mu umožní lépe pochopit uvažování při plánování letů.