



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

7. července 2022*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Náhrada a pomoc cestujícím – Zrušení nebo významné zpoždění letů – Článek 5 odst. 3 – Zproštění povinnosti platit náhradu – Mimořádné okolnosti – Všeobecný výpadek systému dodávek pohonných hmot letadlům na letišti“

Ve věci C-308/21,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (soud prvního stupně Azorských ostrovů, čtvrtý občanskoprávní senát v Ponta Delgada, Portugalsko) ze dne 25. ledna 2021, došlým Soudnímu dvoru dne 14. května 2021, v řízení

KU,

OP,

GC

proti

SATA International – Azores Airlines SA,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení N. Jääskinen, předseda senátu, K. Jürimäe (zpravodajka), předsedkyně třetího senátu, a N. Piçarra, soudce,

generální advokát: N. Emiliou,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

- za portugalskou vládu P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, A. Luz a P. Pisco Santosem, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: portugalsština.

- za německou vládu J. Möllerem, J. Heitzem a M. Hellmannem, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi L. Santiago de Albuquerquem a K. Simonssonem, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generálního advokáta, rozhodnout věc bez stanoviska,

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 předložena v rámci sporu mezi KU, OP a GC na jedné straně a SATA International – Azores Airlines SA (dále jen „SATA International“) na straně druhé ve věci práva cestujících na náhradu škody na základě tohoto nařízení v důsledku všeobecného výpadku systému dodávek pohonných hmot na letišti, který způsobil zpoždění letu o více než tři hodiny nebo zrušení letu.

Právní rámec

- 3 Body 1, 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí:

„(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 [Úmluvy o sjednocení některých pravidel o mezinárodní letecké přepravě, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999, podepsané Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválené jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. 2001, L 194, s. 38)] by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce.
- (15) Za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.“

4 Článek 5 tohoto nařízení, 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 [ledaže]
- i) nejsou [jsou] o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
 - ii) nejsou [jsou] o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději [méně než] čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
 - iii) nejsou [jsou] informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout [dosáhnout jejich] cílového místa určení nejpozději [méně než] 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“, zní takto:

„1. 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.

[...]“

Spor v původním řízení a předběžná otázka

- 6 GC si zakoupil letenku na let S4321, který zajišťovala SATA International, s odletem dne 10. května 2017 z Lisabonu (Portugalsko) ve 12:50 hodin a s příletem téhož dne na letiště Ponta Delgada (Azory, Portugalsko) ve 14:15 hodin (místního času). GC dorazil na místo určení v 19:30 hodin, tj. se zpožděním v délce 5 hodin a 15 minut oproti původně plánovanému času příletu.
- 7 KU si zarezervoval let s mezipřistáním, který mu umožnil cestovat dne 10. května 2017 z Lisabonu do Santa Maria (Azory, Portugalsko) přes Ponta Delgada. Tento let s mezipřistáním, který byl rezervován jako jediný let, sestával ze dvou letů zajišťovaných SATA International, a sice letu S4321 a letu SP107, jejichž odlet byl naplánován na tentýž den v 18:45 hodin (místního času). Kvůli zpoždění letu S4321 nemohl KU nastoupit na let SP107 do Santa Maria.
- 8 OP si zakoupil letenku na let S4142, který zajišťovala SATA International, s odletem dne 10. května 2017 z Pica (Azory, Portugalsko) v 17:35 hodin a příletem do Lisabonu v 21:05 hodin (místního času). Vzhledem k tomu, že let S4142 byl zrušen, byl OP dne 10. května 2017 přesměrován na let S4136 s odletem v 21:25 hodin z Terceiry (Azory, Portugalsko) do Lisabonu.
- 9 Zpoždění letu S4321 a zrušení letu S4142 bylo způsobeno náhlým a nepředvídaným výpadkem systému dodávek pohonných hmot na letišti v Lisabonu, k němuž došlo dne 10. května 2017 od 13:19 hodin.
- 10 Tento výpadek, který vedl k reorganizaci veškerého letového provozu na tomto letišti, si vyžádal využití skladů pohonných hmot na okolních letištích.
- 11 GC, KU a OP podali na základě nařízení č. 261/2004 u společnosti SATA International žádost o náhradu škody, která dvěma prvně uvedeným vznikla v důsledku zpoždění letu o více než tři hodiny a posledně uvedenému v důsledku zrušení letu, což mělo rovněž za následek zpoždění příletu o více než tři hodiny. Společnost SATA International tyto žádosti zamítla z důvodu, že tato zpoždění nelze přičítat jí, nýbrž výpadku systému dodávek pohonných hmot na letišti, který byl ostatně nepředvídaný a nečekaný.
- 12 Žalobci v původním řízení nato podali žalobu k Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (soud prvního stupně Azorských ostrovů, čtvrtý občanskoprávní senát v Ponta Delgada, Portugalsko). Tento soud si klade otázku, zda tento výpadek představuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, která by umožnila zprostit společnost SATA International veškeré odpovědnosti. Zamýšlí se zejména nad výkladem pojmu „mimořádná okolnost“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud je jako v projednávaném případě zpoždění o více než tři hodiny nebo zrušení letu způsobeno výpadkem dodávek pohonných hmot na letišti odletu dotyčných letů nebo letadel, a toto letiště odpovídá za řízení systému dodávek pohonných hmot.
- 13 Předkládající soud, který připomíná judikaturu Soudního dvora, si klade otázku, zda taková situace, jako je situace popsaná v předchozím bodě, spadá pod pojem „mimořádná okolnost“, nebo musí být považována za vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce, takže se tento dopravce nemůže v takové situaci zprostit povinnosti zaplatit náhradu.

- 14 Za těchto podmínek se Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (soud prvního stupně Azorských ostrovů, čtvrtý občanskoprávní senát v Ponta Delgada, Portugalsko) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Představuje zpoždění delší než tři hodiny nebo zrušení letů způsobené výpadkem dodávek pohonných hmot na letišti odletu „mimořádnou okolností“ ve smyslu a pro účely čl. 5 odst. 3 [nařízení č. 261/2004], když za řízení systému dodávek pohonných hmot odpovídá toto letiště?“

K předběžné otázce

- 15 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že pokud letiště odletu dotyčných letů nebo letadla odpovídá za řízení systému dodávek pohonných hmot letadlům, lze všeobecný výpadek dodávek pohonných hmot považovat za „mimořádnou okolnost“ ve smyslu tohoto ustanovení.
- 16 Úvodem je třeba připomenout, že v případě zrušení letu čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 stanoví, že dotčení cestující mají v souladu s čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, ledaže by o tomto zrušení byli předem informováni ve lhůtách stanovených v bodech i) až iii) tohoto písmena c).
- 17 Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, vykládaný ve spojení s body 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení, však zprošťuje provozujícího leteckého dopravce této povinnosti, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno „mimořádnými okolnostmi“, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.
- 18 V případě, že takovéto okolnosti nastanou, Soudní dvůr rozhodl, že je na provozujícím leteckém dopravci, aby prokázal, že přijal opatření přiměřená dané situaci za použití veškerých personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení dotčeného letu. Nelze však po něm požadovat, aby podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době (rozsudek ze dne 23. března 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 22 a citovaná judikatura).
- 19 Kromě toho Soudní dvůr rovněž rozhodl, že pokud cestující utrpí na příletu významné zpoždění svého letu, tzn. o tři hodiny nebo více, mají právo na náhradu škody na základě článku 7 nařízení č. 261/2004 (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 60 a 61, a ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, body 34 a 40). Při takovém zpoždění však cestujícím právo na náhradu škody nevzniká, může-li letecký dopravce prokázat, že významné zpoždění je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření (rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 69, a ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 40).
- 20 Podle ustálené judikatury Soudního dvora platí, že pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 označuje 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 a jejich splnění musí být posuzováno v každém konkrétním případě (rozsudek ze dne 23. března 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 23 a citovaná judikatura).

- 21 Zprv je tedy třeba v projednávaném případě určit, zda může všeobecný výpadek dodávek pohonných hmot z důvodu své povahy či původu představovat událost, která není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce, pokud letiště odletu dotčených letů nebo letadla odpovídá za řízení systému dodávek pohonných hmot.
- 22 Vzhledem k tomu, že pohonné hmoty jsou nezbytné pro leteckou dopravu cestujících, zásobování pohonnými hmotami v zásadě spadá pod běžný výkon činnosti leteckého dopravce. Technický problém, který se vyskytne během zásobování prováděného ve spolupráci s pracovníky dotčeného leteckého dopravce, může být tedy událostí vlastní běžnému výkonu této činnosti (obdobně viz rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 30).
- 23 Naproti tomu, pokud tento problém zásobování pohonnými hmotami vyplývá z všeobecného výpadku systému dodávek řízených letištěm, je třeba jej odlišit od případu uvedeného v předchozím bodě, jelikož takovou událost nelze považovat za technický problém, který je svou povahou omezen na jediné letadlo. Nelze tedy mít za to, že uvedený problém zásobování je nerozlučně spjat s fungováním letadla, které mělo uskutečnit zrušený let nebo které uskutečnilo zpožděný let (obdobně viz rozsudek ze dne 26. června 2019, Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, bod 18). Tato událost tedy nemůže z důvodu své povahy či původu představovat událost, která je vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce.
- 24 Vzhledem k tomu, že obě podmínky, které představují znaky pojmu „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, jsou kumulativní, je ovšem třeba zadruhé určit, zda se uvedená událost zcela vymyká účinné kontrole dotčeného leteckého dopravce.
- 25 V tomto ohledu z judikatury Soudního dvora týkající se pojmu „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vyplývá, že události, jejichž původ je „vnitřní“, je třeba odlišit od událostí, jejichž původ je „vnější“ ve vztahu k provozujícímu leteckému dopravci (rozsudek ze dne 23. března 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 39). Tento pojem tedy zahrnuje jako takzvané „vnější“ události ty události, které jsou výsledkem činnosti leteckého dopravce a vnějších okolností, které jsou v praxi více či méně časté, ale letecký dopravce nad nimi nemá kontrolu, neboť jsou způsobeny přírodním vlivem nebo jednáním třetí osoby, jako např. jiného leteckého dopravce nebo veřejného či soukromého subjektu zasahujícího do letecké nebo letištní činnosti (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. března 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, body 40 a 41).
- 26 Pokud je tedy systém dodávek pohonných hmot na letišti řízen letištěm nebo třetí osobou, musí být všeobecný výpadek dodávek pohonných hmot považován za událost, jejíž původ je vnější ve vztahu k leteckému dopravci, a která se tudíž vymyká jeho účinné kontrole.
- 27 Jak nicméně vyplývá z bodů 17 až 19 tohoto rozsudku, vzhledem k tomu, že aby se letecký dopravce, jehož let byl významně zpožděn nebo zrušen z důvodu mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, ve světle bodů 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení, zprostil povinnosti nahradit škodu, je povinen prokázat, že této okolnosti nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, a že přijal opatření odpovídající situaci, která mohla odvrátit následky této okolnosti, přísluší předkládajícímu soudu posoudit s ohledem na všechny okolnosti sporu v původním řízení a na důkazy předložené dotčeným leteckým dopravcem, zda

taková opatření přijal, ledaže by musel podstoupit neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době, zejména tím, že použil veškeré prostředky, které měl k dispozici, aby zajistil přiměřené přesměrování cestujících dotčených významným zpožděním nebo zrušením letu za uspokojivých podmínek a při nejbližší příležitosti, v souladu zejména s cílem spočívajícím v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, stanoveným v bodě 1 odůvodnění uvedeného nařízení (v tomto smyslu viz usnesení ze dne 30. března 2022, Orbest, C-659/21, nezveřejněné, EU:C:2022:254, bod 26).

- 28 S ohledem na všechny výše uvedené úvahy je třeba na položenou otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že pokud letiště odletu dotčených letů nebo letadla odpovídá za řízení systému dodávek pohonných hmot letadlům, lze všeobecný výpadek dodávek pohonných hmot považovat za „mimořádnou okolnost“ ve smyslu tohoto ustanovení.

K nákladům řízení

- 29 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 (osmý senát) rozhodl takto:

Článek 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládán v tom smyslu, že pokud letiště odletu dotčených letů nebo letadla odpovídá za řízení systému dodávek pohonných hmot letadlům, lze všeobecný výpadek dodávek pohonných hmot považovat za „mimořádnou okolnost“ ve smyslu tohoto ustanovení.

Podpisy.