



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (devátého senátu)

16. května 2024*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Náhrada škody cestujícím v letecké dopravě v případě významného zpoždění letu – Článek 5 odst. 3 – Zproštění povinnosti platit náhradu – Mimořádné okolnosti – Nedostatek personálu na straně provozovatele letiště poskytujícího služby nakládky zavazadel“

Ve věci C-405/23,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně nad Rýnem, Německo) ze dne 22. června 2023, došlým Soudnímu dvoru dne 3. července 2023, v řízení

Touristic Aviation Services Ltd

proti

Flightright GmbH,

SOUDNÍ DVŮR (devátý senát),

ve složení: O. Spineanu-Matei, předsedkyně senátu, S. Rodin (zpravodaj) a L. S. Rossi, soudci,

generální advokát: A. Rantos,

za soudní kancelář: A. Calot Escobar, vedoucí,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření, která předložili:

- za Touristic Aviation Services Ltd: S. Hendrix, Rechtsanwältin,
- za Flightright GmbH: M. Michel a R. Weist, Rechtsanwälte,
- za nizozemskou vládu: M. K. Bulterman a J. M. Hoogveld, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi: G. von Rintelen a N. Yerrell, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: němčina.

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, a oprava, Úř. věst. 2022, L 199, s. 31).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Touristic Aviation Services Ltd (dále jen „TAS“) a Flightright GmbH ve věci náhrady škody, kterou společnost Flightright, které cestující v letecké dopravě postoupili své nároky, požaduje od společnosti TAS jako provozujícího leteckého dopravce z důvodu významného zpoždění letu.

Unijní právo

- 3 Článek 5 nařízení č. 261/2004 stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

[...]

- c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, ledaže:
 - i) jsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu,
nebo
 - ii) jsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a je jim nabídnuto přesměrování, které jim umožní odletět nejdříve dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení méně než čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
 - iii) jsou o zrušení informováni ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a je jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které jim umožní odletět nejdříve jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení 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.

[...]“

4 Článek 7 odst. 1 tohoto nařízení 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).

[...]

Spor v původním řízení a předběžná otázka

- 5 Dne 4. července 2021 byl let uskutečněný společností TAS z letiště Kolín-Bonn (Německo) na letiště Kos (Řecko) (dále jen „předmětný let“) na příletu zpožděn o 3 hodiny a 49 minut.
- 6 Toto zpoždění bylo způsobeno zaprvé tím, že již předchozí let byl zpožděn o 1 hodinu a 17 minut z důvodu nedostatku personálu pověřeného registrací cestujících k přepravě, zadruhé tím, že nakládka zavazadel do letadla byla zpomalena, jelikož i provozovatel tohoto letiště, odpovědný za tuto službu, měl nedostatek personálu, což vedlo k dalšímu zpoždění o 2 hodiny a 13 minut, a zatřetí tím, že v důsledku povětrnostních podmínek, které nastaly po uzavření dveří, byl vzlet zpožděn o dalších 19 minut.
- 7 V tomto kontextu společnost Flightright, které několik cestujících předmětného letu postoupil své nároky na náhradu, podala k Amtsgericht Köln (Okresní soud v Kolíně nad Rýnem, Německo) žalobu, kterou se domáhala, aby byla společnosti TAS uložena povinnost zaplatit jí na základě nařízení č. 261/2004 částku 800 eur za cestujícího, navýšenou o úroky. Společnost Flightright u uvedeného soudu tvrdila, že zpoždění předmětného letu nelze odůvodnit mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení.
- 8 Uvedený soud této žalobě vyhověl, aniž se zabýval touto poslední otázkou, a měl za to, že společnost TAS mohla tomuto zpoždění každopádně zabránit, kdyby přijala všechna přiměřená opatření k jeho odvrácení. Vzhledem k tomu, že společnost TAS sama tvrdila, že časové sloty pro předchozí let obdržela se zpožděním, je třeba z toho podle uvedeného soudu dovodit, že věděla, že předmětný let bude zpožděn nejméně o 3 hodiny. Společnost TAS však podle jeho názoru neprokázala, že pak přijala všechna přiměřená opatření, která měla k dispozici, aby tomuto zpoždění zabránila nebo jej snížila.
- 9 Společnost TAS podala proti tomuto rozhodnutí odvolání k Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně nad Rýnem, Německo), který je předkládajícím soudem. Posledně uvedený soud je toho názoru, že se soud prvního stupně měl zabývat otázkou, zda nedostatek personálu na straně provozovatele letiště Kolín-Bonn, který společnost TAS uplatňuje jako příčinu významného zpoždění předmětného letu, představuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

- 10 Předkládající soud má za to, že v případě kladné odpovědi na tuto otázku by společnost TAS neměla být povinna zaplatit náhradu společnosti Flightright, jelikož část zpoždění předmětného letu přičitatelná společnosti TAS by nedosahovala tří hodin. Pokud by naopak bylo třeba se domnívat, že nakládku zavazadel je bez ohledu na to, že je zajišťována provozovatelem letiště, vlastní běžné činnosti leteckého dopravce ve smyslu judikatury Soudního dvora, vyplývalo by z toho, že nedostatek personálu na straně tohoto provozovatele nelze kvalifikovat jako „mimořádnou okolnost“. V takovém případě by bylo třeba potvrdit rozhodnutí, že je společnost TAS povinna zaplatit náhradu, jelikož by bylo možné zohlednit pouze zpoždění v délce 19 minut po uzavření dveří způsobené povětrnostními podmínkami a dále by existovalo více než tříhodinové zpoždění přičitatelné společnosti TAS.
- 11 Podle předkládajícího soudu by na jedné straně mohla být služba nakládky zavazadel považována za vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce ve smyslu judikatury Soudního dvora, jelikož přímo slouží k poskytování služby přepravy, kterou je dotčený letecký dopravce povinen poskytnout cestujícím bez ohledu na skutečnost, že tuto službu má poskytovat provozovatel letiště. Na druhé straně by právě ze skutečnosti, že uvedenou službu zajišťuje tento provozovatel, a nikoli samotný dopravce nebo jím určený poskytovatel služeb, mohlo vyplývat, že nedostatek personálu pro nakládku by měl být považován za „vnější příčinu“, nad kterou uvedený dopravce nemá kontrolu a která měla dopad na jeho běžnou činnost, což by odůvodňovalo, aby byl zproštěn povinnosti platit náhradu. Uvedený soud totiž upřesňuje, že v Německu tuto službu v zásadě zajišťuje letištní podnik, i když německé právní předpisy stanoví, že uživatelé letiště mohou rovněž buď sami poskytovat služby pozemního odbavování, nebo ponechat jejich poskytování na poskytovateli dle vlastního výběru.
- 12 Za těchto podmínek se Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně nad Rýnem) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Musí být čl. 5 odst. 3 [nařízení č. 261/2004] vykládán v tom smyslu, že nedostatek personálu na straně provozovatele letiště nebo podniku, který provozovatel letiště pověřil nakládkou zavazadel, představuje mimořádnou okolnost ve smyslu tohoto ustanovení, která má nekontrolovatelný vliv na běžnou činnost leteckého dopravce využívajícího tuto službu poskytovanou provozovatelem letiště/podnikem pověřeným provozovatelem letiště, nebo je třeba nakládku zavazadel prováděnou provozovatelem letiště/podnikem pověřeným provozovatelem letiště a nedostatek jejich personálu pro nakládku považovat za vlastní běžnému výkonu činnosti tohoto leteckého dopravce, takže zproštění odpovědnosti podle [uvedeného ustanovení] přichází v úvahu pouze tehdy, pokud důvod nedostatku personálu představuje mimořádnou okolnost ve smyslu [této] ustanovení?“

K přípustnosti žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

- 13 Společnost Flightright namítá nepřípustnost žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, jelikož tato žádost podle jejího názoru neobsahuje informace nezbytné k tomu, aby bylo možné odpovědět na předběžnou otázku, a sice zda společnost TAS vykonává nad provozovatelem letiště Kolín-Bonn, který je odpovědný za nakládku zavazadel do letadel, kontrolu na základě jejich smluvního vztahu.
- 14 Je třeba připomenout, že podle ustálené judikatury je věcí pouze vnitrostátního soudu, kterému byl spor předložen a jenž musí nést odpovědnost za soudní rozhodnutí, jež bude vydáno, aby s ohledem na konkrétní okolnosti věci posoudil jak nezbytnost rozhodnutí o předběžné otázce pro vydání rozsudku, tak relevanci otázek, které Soudnímu dvoru klade a na které se vztahuje

domněnka relevance. Týká-li se tudíž položená otázka výkladu nebo platnosti pravidla unijního práva, je Soudní dvůr v zásadě povinen rozhodnout, s výjimkou situace, kdy je zjevné, že žádaný výklad nemá žádný vztah k realitě nebo předmětu sporu v původním řízení, pokud se jedná o hypotetický problém nebo také pokud Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na uvedenou otázku (rozsudek ze dne 22. února 2024, Unedic, C-125/23, EU:C:2024:163, bod 35).

- 15 V projednávané věci je sice pravda, že předkládající soud v žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce neupřesňuje, zda společnost TAS vykonává skutečnou kontrolu nad provozovatelem letiště Kolín-Bonn, či nikoliv, to však nebrání tomu, aby Soudní dvůr poskytl užitečnou odpověď na předběžnou otázku s přihlédnutím k oběma těmto možnostem.
- 16 Z toho vyplývá, že žádost o rozhodnutí o předběžné otázce je přípustná.

K předběžné otázce

- 17 Podstatou otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že skutečnost, že provozovatel letiště odpovědný za nakládku zavazadel do letadel nemá dostatek personálu, může představovat „mimořádnou okolnost“ ve smyslu tohoto ustanovení.
- 18 V tomto ohledu je třeba nejprve připomenout, že články 5 a 7 nařízení č. 261/2004 musí být ve světle zásady rovného zacházení vykládány v tom smyslu, že cestující zpožděných letů lze pro účely uplatnění nároku na náhradu podle čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení považovat za cestující zrušených letů a dovolávat se tohoto nároku na náhradu, jestliže z důvodu zpožděného letu utrpí časovou ztrátu tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení o 3 nebo více hodin později, než je čas příletu původně plánovaný leteckým dopravcem (rozsudek ze dne 25. ledna 2024, Laudamotion a Ryanair, C-54/23, EU:C:2024:74, bod 19 a citovaná judikatura).
- 19 Podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 mají tedy cestující, jejichž let měl na příletu do cílového místa určení zpoždění o 3 hodiny nebo více, v souladu s čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, ledaže byli o tomto zpoždění předem informováni ve lhůtách stanovených v čl. 5 odst. 1 písm. c) bodech i) až iii) uvedeného nařízení.
- 20 Při takovém zpoždění však cestujícím nárok na náhradu škody nevzniká, může-li provozující letecký dopravce prokázat, že významné zpoždění je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 [rozsudek ze dne 7. července 2022, SATA International – Azores Airlines (Výpadek systému dodávek pohonných hmot), C-308/21, EU:C:2022:533, bod 19 a citovaná judikatura].
- 21 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 11. května 2023, TAP Portugal (Úmrtí druhého pilota), C-156/22 až C-158/22, EU:C:2023:393, bod 18 a citovaná judikatura].

- 22 V projednávané věci má sice zpoždění dotčeného letu na příletu o více než 3 hodiny několik příčin, avšak předběžná otázka se týká výhradně zpoždění souvisejícího s nedostatkem personálu přiděleného provozovatelem letiště na nakládku zavazadel.
- 23 Pokud jde na prvním místě o podmínku, že dotčená událost nesmí být z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce, Soudní dvůr stran dodávek pohonných hmot do letadel rozhodl, že ačkoli je tato činnost v zásadě součástí běžného výkonu činnosti leteckého dopravce, splňuje tuto podmínku i problém, který nastal během uvedené činnosti v důsledku všeobecného výpadku systému dodávek pohonných hmot spravovaného letištěm, jelikož nelze mít za to, že taková událost je nerozlučně spjata s provozem letadla, které uskutečnilo zpožděný let [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. července 2022, SATA International – Azores Airlines (Výpadek systému dodávek pohonných hmot), C-308/21, EU:C:2022:533, body 22 a 23].
- 24 Předkládajícímu soudu přísluší, aby s ohledem na okolnosti věci v původním řízení posoudil, zda musí být v projednávané věci nedostatky zjištěné u nakládky zavazadel považovány za všeobecné nedostatky ve smyslu judikatury zmíněné v předchozím bodě. Pokud by tomu tak bylo, takové nedostatky by tedy nemohly z důvodu své povahy či původu představovat událost, která je vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce.
- 25 Pokud jde na druhém místě o podmínku, že se dotčená událost musí vymykat účinné kontrole dotčeného provozujícího leteckého dopravce, je třeba připomenout, že události, jejichž původ je „vnitřní“, je třeba odlišit od událostí, jejichž původ je ve vztahu k tomuto leteckému dopravci „vnější“. 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. jednáním jiného leteckého dopravce nebo veřejného či soukromého subjektu zasahujícího do letecké nebo letištní činnosti. Je tomu tak zejména tehdy, když v systému dodávek pohonných hmot na letišti, který je spravován provozovatelem tohoto letiště nebo třetí osobou, dojde k všeobecnému výpadku [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. července 2022, SATA International – Azores Airlines (Výpadek systému dodávek pohonných hmot), C-308/21, EU:C:2022:533, body 25 a 26].
- 26 V projednávané věci předkládající soud upřesňuje, že nakládky zavazadel do letadla společnosti TAS byla zpomalena z důvodu nedostatku personálu přiděleného na tuto činnost provozovatelem letiště Kolín-Bonn.
- 27 Uvedený soud musí s ohledem na okolnosti věci v původním řízení posoudit, zda se nedostatky zjištěné u nakládky zavazadel na letišti Kolín-Bonn vymkly kontrole společnosti TAS. V tomto ohledu je třeba uvést, že tak by tomu nebylo zejména tehdy, kdy by společnost TAS byla oprávněna vykonávat účinnou kontrolu nad provozovatelem tohoto letiště.
- 28 Pokud by měl předkládající soud za to, že významné zpoždění předmětného letu bylo skutečně způsobeno mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, bude muset ještě s ohledem na veškeré okolnosti sporu v původním řízení a důkazy předložené dotčeným leteckým dopravcem posoudit, zda tento letecký dopravce prokázal, že těmito okolnostem by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, a že přijal opatření odpovídající situaci a umožňující odvrátit její následky, aniž by podstoupil neúnosné oběti

s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době [v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 7. července 2022, SATA International – Azores Airlines (Výpadek systému dodávek pohonných hmot), C-308/21, EU:C:2022:533, bod 27].

- 29 V tomto ohledu by bylo třeba mít za to, že uvedený letecký dopravce byl schopen zabránit zjištěnému zpoždění při nakládce zavazadel, pokud mohl například pro tuto činnost využít služeb jiného poskytovatele disponujícího dostatečnou kapacitou pro poskytnutí těchto služeb bez zpoždění v okamžiku, kdy věděl nebo měl vědět, že provozovatel letiště takovými kapacitami nedisponuje.
- 30 S ohledem na výše uvedené je třeba na položenou otázku odpovědět, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že skutečnost, že provozovatel letiště odpovědný za nakládku zavazadel do letadel nemá dostatek personálu, může představovat „mimořádnou okolnost“ ve smyslu tohoto ustanovení. Aby byl však letecký dopravce, jehož let měl významné zpoždění z důvodu takové mimořádné okolnosti, zproštěn povinnosti platit náhradu cestujícím podle článku 7 tohoto nařízení, musí prokázat, že této okolnosti by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, a že přijal opatření odpovídající situaci a umožňující odvrátit její následky.

K nákladům řízení

- 31 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 (devátý 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

skutečnost, že provozovatel letiště odpovědný za nakládku zavazadel do letadel nemá dostatek personálu, může představovat „mimořádnou okolnost“ ve smyslu tohoto ustanovení. Aby byl však letecký dopravce, jehož let měl významné zpoždění z důvodu takové mimořádné okolnosti, zproštěn povinnosti platit náhradu cestujícím podle článku 7 tohoto nařízení, musí prokázat, že této okolnosti by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, a že přijal opatření odpovídající situaci a umožňující odvrátit její následky.

Podpisy