



Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
EVGENIJE TANČEVA
přednesené dne 19. prosince 2018¹

Věc C-159/18

**André Moens
proti
Ryanair Ltd**

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Justice de paix du troisième canton de Charleroi (Smírčí soud třetího kantonu Charleroi, Belgie)]

„Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Náhrady cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů – Právo na náhradu škody – Osвобоzení – Pojem ‚mimořádné okolnosti‘ – Uzavření rozjezdové dráhy v důsledku rozlití paliva“

1. Touto žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce podanou Justice de paix du troisième canton de Charleroi (Smírčí soud třetího kantonu Charleroi, Belgie) se Soudnímu dvoru předkládá další žádost o objasnění pojmu „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004², *in casu* ve vztahu k rozlití paliva na rozjezdové dráze, které vedlo k uzavření této dráhy. Tímto pojmem jsem se podrobně zabýval ve svém nedávném stanovisku ve věci Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, body 26 až 87). Vzhledem k tomu, že otázky vznesené v projednávané věci navazují na otázky, o kterých bylo pojednáno ve věci Germanwings, s cílem zamezit zbytečnému opakování budu vycházet z analýzy obsažené v tomto stanovisku a omezím se na řešení otázek specifických pro projednávanou věc.

I. Právní rámec

2. Ze stejných důvodů odkazuji na příslušná ustanovení výše uvedeného nařízení (která jsou v této věci totožná), jak je uvedeno v bodech 4 až 7 stanoviska ve věci Germanwings.

II. Skutkový základ sporu v původním řízení a předběžná otázka

3. André Moens si zarezervoval let se společností Ryanair z Benátek (Treviso) do Charleroi stanovený na den 21. prosince 2015. Letadlo mělo odletět v 17.00 hod. a přistát v 18.40 hod. Let do Charleroi měl zpoždění 4 hodiny a 23 minut. Z tohoto důvodu zaslala společnost Claim it, na základě zmocnění podepsaného A. Moensem, žádost o zaplacení náhrady ve výši 250 eur podle nařízení o právech cestujících v letecké dopravě. Následně právní zástupce A. Moense zaslal společnosti Ryanair formální

1 – Původní jazyk: angličtina.

2 – Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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 (dále jen „nařízení o právech cestujících v letecké dopravě“) (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

výzvu k zaplacení. Společnost Ryanair odmítla poskytnout A. Moensovi náhradu s odůvodněním, že událost představuje „mimořádné okolnosti“. Základní skutkový stav spočívá v tom, že rozlití paliva na rozjezdové dráze vedlo k uzavření této dráhy na více než dvě hodiny a toto uzavření vedlo následně ke zpoždění letu A. Moense.

4. Předkládající soud má pochybnosti, zda výše uvedená událost může být klasifikována jako „mimořádná okolnost“, a proto se rozhodl položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Spadá okolnost dotčená v [původním] řízení, a sice rozlití paliva na rozjezdovou dráhu, které vedlo k uzavření této dráhy [dále jen ‚sporná událost‘], pod pojem ‚událost‘ ve smyslu bodu 22 rozsudku ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), nebo pod pojem ‚mimořádná okolnost‘ ve smyslu bodu 14 odůvodnění [nařízení o právech cestujících v letecké dopravě], jak je vykládán v rozsudku ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), nebo se tyto pojmy překrývají?
- 2) Musí být čl. 5 odst. 3 [uvedeného nařízení] vykládán v tom smyslu, že [sporná událost] musí být považována za událost, která je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, a v důsledku toho nemůže být kvalifikována jako ‚mimořádná okolnost‘, která by mohla leteckého dopravce osvobodit od jeho povinnosti nahradit škodu cestujícím v případě významného zpoždění letu provozovaného tímto dopravcem?
- 3) Pokud [sporná událost] musí být považována za ‚mimořádnou okolnost‘, je třeba z toho vyvodit, že se jedná o ‚mimořádnou okolnost‘, které letecký dopravce nemohl zabránit ani tehdy, když byla přijata všechna přiměřená opatření?“

III. Analýza

A. První otázka

1. Stručné shrnutí vyjádření zúčastněných stran

5. André Moens tvrdí, že rozlití paliva na rozjezdovou dráhu, které vedlo k uzavření této dráhy, by mělo spadat pod pojem „událost“; událost se kvalifikuje jako „mimořádná okolnost“, pokud splňuje dvě kumulativní podmínky stanovené judikaturou Soudního dvora. Společnost Ryanair je toho názoru, že bod 14 odůvodnění nařízení o právech cestujících v letecké dopravě by neměl být považován za stanovující dodatečné právní kritérium, podle kterého musí být okolnost také považována za „událost“ podle tohoto bodu odůvodnění. Německá a polská vláda tvrdí, že Soudní dvůr se nemusí zabývat první otázkou. Evropská komise se domnívá, že sporná událost nepředstavuje *per se* „mimořádnou okolnost“, a proto by se měly posoudit všechny skutkové okolnosti sporu.

2. Právní posouzení

6. V rámci této otázky se předkládající soud táže, zda rozlití paliva na rozjezdovou dráhu, které vedlo k uzavření této dráhy, představuje: a) „událost“ (která může založit „mimořádnou okolnost“) nebo b) „mimořádnou okolnost“ nebo c) obojí současně (pokud tyto pojmy mohou být zaměňovány).

7. V rozsudku ze dne 22. prosince 2008 ve věci Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 22) Soudní dvůr uvedl, že „[z] této indikace v [bod 14 odůvodnění] [nařízení o právech cestujících v letecké dopravě] vyplývá, že [unijní] zákonodárce neměl na mysli, že uvedené *události*, jejichž výčet [v tomto bodě odůvodnění] je ostatně pouze demonstrativní, představují samy o sobě *mimořádné*

okolnosti, ale pouze to, že mohou takové *okolnosti* způsobit. Z toho plyne, že všechny *okolnosti* takových *událostí* nemusí nezbytně představovat důvody osvobozující od povinnosti náhrady škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) uvedeného nařízení“ (kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska) – a proto se vyžaduje posouzení případ od případu.

8. V bodě 23 tohoto rozsudku Soudní dvůr kvalifikoval za „mimořádné okolnosti“ pouze *okolnosti* „vztahují[cí] [se] k *události*, která, stejně jako události vyjmenované ve čtrnáctém bodě odůvodnění [nařízení o právech cestujících v letecké dopravě], není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole“ (kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska).

9. Z předkládacího rozhodnutí vyplývá – a tato skutečnost není před Soudním dvorem zpochybňována – že rozlité paliva na rozjezdovou dráhu vedlo k uzavření této dráhy na více než dvě hodiny. Toto uzavření vedlo k tomu, že letištní orgány přijaly rozhodnutí změnit vzlety letadel a přidělit jim nové letištní časy. Tyto změny následně způsobily zpoždění odletu A. Moense.

10. Na základě výše citované judikatury Soudního dvora spolu pojmy „událost“ a „mimořádné okolnosti“, na které se odvolával předkládající soud, úzce souvisí, ale neměly by být zaměňovány.

11. Jak uvádí Komise, je zřejmé, že nemůže existovat žádná mimořádná okolnost, aniž by došlo k události, která ji vyvolá. Opačně to však vždy neplatí. Uzavření rozjezdové dráhy tudíž nemusí nezbytně vyvolat „mimořádnou okolnost“: například v situaci, kdy má letiště k dispozici jiné dráhy, které mohou být využity, aby se vypořádalo s takovým uzavřením. Bude na předkládajícím soudu, aby ověřil tuto otázku v rámci posouzení skutkových okolností této věci.

12. Tento výklad je implicitně potvrzen v rozsudku Soudního dvora ze dne 4. května 2017 ve věci Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 17), kde byla Soudnímu dvoru položena prakticky stejná otázka. První předběžná otázka v projednávané věci a předběžné otázky ve věci Pešková a Peška, ale také ve věci van der Lans³, ukazují, že vnitrostátní soudy zápasí se zněním čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, jakož i s bodem 14 jeho odůvodnění. Mám proto za to – na rozdíl od německé vlády – že první předběžná otázka není pouze akademická a vyžaduje od Soudního dvora jasnou odpověď.

13. Doposud Soudní dvůr odpověděl na tuto otázku pouze implicitně, když uvedl, že „jako *mimořádné okolnosti* ve smyslu čl. 5 odst. 3 [nařízení o právech cestujících v letecké dopravě] lze kvalifikovat takové *události*, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole“ (bod 22 ve věci Pešková a Peška, kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska).

14. Naopak *událost*, jako je „závada vyvolaná předčasným selháním některých součástí letounu, není *mimořádnou okolností*, neboť taková porucha zůstává vnitřně spjata se systémem fungování letounu. Tato nepředvídaná událost se totiž nevymyká účinné kontrole leteckého dopravce, neboť právě jemu přísluší zajistit údržbu a řádný chod letounů, které provozuje pro účely své hospodářské činnosti“ (bod 23 ve věci Pešková a Peška, kurzivou zvýraznil autor tohoto stanoviska).

15. Soudní dvůr dospěl k závěru, že „čl. 5 odst. 3 [nařízení o právech cestujících v letecké dopravě], s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že střet letounu s ptákem je třeba podřadit pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení“ (bod 26 ve věci Pešková a Peška).

3 – Viz předběžné otázky v rozsudku ze dne 17. září 2015 ve věci van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 18). Soudní dvůr odpověděl na tyto otázky implicitně; obdobným způsobem jako v odůvodnění rozsudku ze dne 4. května 2017 ve věci Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342), o kterém je pojednáno níže.

16. Použije-li se výše citovaná judikatura Soudního dvora na projednávanou věc, vyplne z toho, že *událost* spočívající v rozlítí paliva na rozjezdovou dráhu, které vedlo k uzavření této dráhy, nepředstavuje *per se* „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě. Aby tedy tato událost mohla být kvalifikována jako „mimořádná okolnost“, je nezbytné, aby předkládající soud posoudil všechny skutkové okolnosti projednávané věci.

B. Ke druhé a třetí předběžné otázce

1. Stručné shrnutí vyjádření zúčastněných stran

17. Pokud jde o *druhou otázku*, všechny zúčastněné strany (kromě A. Moense) se shodnou na tom, že rozlítí paliva na rozjezdovou dráhu, které vedlo k uzavření této dráhy a významnému zpoždění letu, představuje „mimořádnou okolnost“. Odůvodnění tohoto závěru se však mezi jednotlivými zúčastněnými stranami liší.

18. Společnost Ryanair je toho názoru, že podmínka povahy vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce není vhodná ani nezbytná: nenachází se v nařízení o právech cestujících v letecké dopravě a vytváří stav nejistoty. Společnost Ryanair poukazuje na problematickou kvalifikaci události, jako jsou zasažení bleskem nebo střety s ptáky, ze strany vnitrostátních soudů. Soudní dvůr by měl upustit od tohoto subjektivního a nejistého kritéria a měl by se omezit na kritérium „okolností, kterým nemohlo být zabráněno ani tehdy, když byla přijata všechna přiměřená opatření“. Německá vláda a Komise v zásadě tvrdí, že relevantní okolností zde není rozlítí paliva na rozjezdovou dráhu, ale následné rozhodnutí letištních orgánů o uzavření této dráhy. Polská vláda je toho názoru, že zpoždění bylo zapříčiněno dvěma úzce souvisejícími okolnostmi: poruchou jiného letadla než letadla společnosti Ryanair, která měla vykonat předmětný let, a rozhodnutí orgánů řízení letového provozu uzavřít rozjezdovou dráhu, přičemž obě představují „mimořádné okolnosti“. Naproti tomu A. Moens má za to, že rozlítí paliva na rozjezdovou dráhu je svou povahou vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce: jedná se o běžnou událost v letecké dopravě z důvodu přítomnosti ventilů v letadlech, které jsou určeny k zabránění nadměrného tlaku paliva v nádržích. Takové rozlítí se navíc nevymyká kontrole leteckého dopravce v tom rozsahu, v jakém jde často o technický problém vyplývající z nedostatečné údržby, předčasného selhání těchto ventilů nebo nesprávné manipulace. André Moens dodává, že s největší pravděpodobností bude za příčinou rozlítí daného paliva stát jiné letadlo patřící společnosti Ryanair, což by potvrdilo, že letecký dopravce měl kontrolu nad situací.

19. Pokud jde o *třetí otázku*, A. Moens, jakož i německá a polská vláda v podstatě tvrdí, že z pojmu „mimořádné okolnosti“ vyplývá, že předmětná událost není předvídatelná. Německá a polská vláda, jakož i Komise nevědí, jaká opatření mohla společnost Ryanair vůbec přijmout, aby zabránila zpoždění. Společnost Ryanair se domnívá, že s ohledem na odpověď na druhou otázku je nezbytné posoudit pouze to, zda okolnostem mohlo být zabráněno, kdyby byla dopravcem přijata všechna přiměřená opatření – to je však podle společnosti Ryanair hodnocení skutkového stavu, které náleží předkládajícímu soudu.

2. Právní posouzení

20. V rámci druhé a třetí otázky, které je třeba posoudit společně, se předkládající soud táže, zda událost spočívající v rozlítí paliva na rozjezdovou dráhu, která vedla k uzavření této dráhy, musí být kvalifikována jako „mimořádná okolnost“, která by mohla osvobodit leteckého dopravce od jeho povinnosti nahradit škodu cestujícím v případě významného zpoždění letu provozovaného tímto dopravcem.

21. Jak jsem vysvětlil ve svém stanovisku ve věci Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945, bod 48), judikatura Soudního dvora k mimořádným okolnostem podle čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě zavedla test složený ze dvou částí: i) problém musí být přičitatelný události – jako jsou události uvedené v bodě 14 odůvodnění uvedeného nařízení – která není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce (první část) a ii) z důvodu své povahy či původu se vymyká kontrole leteckého dopravce (druhá část). Je třeba zdůraznit, že uvedené dvě části (podmínky): – i) zda je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a ii) kontrola – je nutné posuzovat případ od případu a že jsou kumulativní. Budu se jimi postupně zabývat níže:

a) Zda je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce

22. Zprv, kterou skutkovou událost je třeba v této souvislosti zohlednit: rozlítí paliva, nebo rozhodnutí uzavřít rozjezdovou dráhu, nebo obojí?

23. Jsem toho názoru (stejně jako německá vláda a Komise), že relevantní okolností v tomto případě není rozlítí paliva na rozjezdovou dráhu, ale následné rozhodnutí letištních orgánů o uzavření této dráhy – a není nutné prokázat, co bylo důvodem pro toto rozhodnutí, pokud uzavření nebylo předvídatelné, plánované ani předem oznámené.

24. Na základě příkladu meteorologických podmínek, které mohou zabránit plánovanému provedení letu, rozhodnutí letištních orgánů mohou také ovlivnit „externím způsobem“ (tj. zvenku) plánované provedení letu.

25. Jak zdůraznila německá vláda, taková rozhodnutí nejsou součástí činností letového dopravce souvisejících s prováděním letecké dopravy; spadají do činností a kompetence letištních orgánů, které je třeba odlišit od činností a kompetence dotčeného leteckého dopravce.

26. Není třeba vědět, jaké důvody vedly letištní orgány k nařízení uzavření rozjezdové dráhy, jestliže pouze toto rozhodnutí samo o sobě mělo negativní dopad na plánované provedení dotčeného letu, přičemž letecký dopravce neměl na uzavření žádný vliv. Jestliže rozhodnutí vede ke zpožděním nebo zrušením, pak toto rozhodnutí představuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě. Bod 15 odůvodnění nařízení o právech cestujících v letecké dopravě patrně také podporuje takový přístup, podle kterého pohnutky pro rozhodnutí letištních orgánů nejsou relevantní. Tento bod odůvodnění výslovně zahrnuje pod „mimořádné okolnosti“ „rozhodnutí řízení letového provozu“, které se vztahuje k jednotlivému letadlu a které vyvolá velké zpoždění nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla.

27. Soudní dvůr byl vskutku toho názoru, že následující okolnosti nepředstavují události, které jsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce: uzavření (části) vzdušného prostoru v důsledku erupce islandské sopky Eyjafjallajökull, tato vnější událost spadá mimo kontrolu leteckého dopravce [rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43)]; střet letadla s ptákem, jakož i tímto způsobená škoda v tom rozsahu, v jakém nejsou neoddělitelně spjaty se systémem fungování letadla a nejsou ze své povahy nebo původu vlastní běžnému výkonu činnosti letového dopravce a navíc jsou mimo jeho skutečnou kontrolu [(rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342)]; skryté výrobní vady ovlivňující letovou bezpečnost letu nebo škody na letadle v důsledku sabotáže nebo terorismu [(rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)]; a ve svém stanovisku ve věci Germanwings (C-501/17, EU:C:2018:945) jsem dospěl k závěru, že poškození pneumatiky letadla šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze spadá pod pojem „mimořádná okolnost“.

28. Jestliže se výše uvedená judikatura použije na projednávanou věc, je zřejmé, že uzavření dráhy, které nebylo předvídatelné ani nebylo oznámeno, představuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě v tom rozsahu, v jakém je „externí“ pro dotčeného leteckého dopravce – nemá souvislost s údržbou ani s řádným fungováním jeho letadla.

29. Souhlasím navíc s německou vládou, že i pokud by se měla brát v úvahu příčina uzavření (*quod non*), nevyloučilo by to závěr, že jde o „mimořádnou okolnost“. Je tomu tak proto, že předmětné rozlité paliva je, jak se zdá z předkládacího rozhodnutí, přičitatelné jinému leteckému dopravci než dotčenému dopravci, a je proto mimo rámec jeho odpovědnosti (stejným způsobem jako bylo rozhodnutí o uzavření rozjezdové dráhy), a ani z předkládacího rozhodnutí nevyplývá, že by letecký dopravce nesl odpovědnost za úklid rozlitého paliva⁴.

30. Výše uvedená analýza je podpořena také návrhem Komise COM(2013) 130 final na nové nařízení, kterým se mění nařízení o právech cestujících v letecké dopravě⁵, které nyní v tomto smyslu výslovně objasňuje, že nepředvídatelné uzavření letiště musí být považováno za „mimořádnou okolnost“⁶.

31. Závěrem poznamenávám, že německá judikatura je, co se týče této problematiky, velmi obsáhlá a podle všeho jde tím samým směrem, jaký navrhuji já osobně⁷.

b) Kontrola

32. Soudní dvůr v rozsudku ze dne 22. prosince 2008 ve věci Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, body 39 až 41) uvedl, že „[unijní] zákonodárce nezamýšlel, aby od povinnosti vyplatit cestujícím náhradu škody v případě zrušení letu osvobožovaly všechny mimořádné okolnosti, ale pouze ty, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření“. Proto „vzhledem k tomu, že všechny mimořádné okolnosti nemají exkulpační povahu, přísluší tomu, kdo se jich chce dovolávat, aby mimo jiné prokázal, že jim v žádném případě nebylo možné předejít pomocí opatření přiměřených situaci, tedy opatření, která v okamžiku, kdy nastaly dané mimořádné okolnosti, odpovídala zejména podmínkám technicky a hospodářsky únosným pro dotčeného leteckého dopravce“. Taková osoba totiž musí prokázat, že „přestože použila veškeré personální nebo hmotné zdroje a finanční prostředky, kterými disponovala, zjevně nemohla, aniž by přistoupila k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době, předejít tomu, aby mimořádné okolnosti, jimž byla vystavena, způsobily zrušení letu“.

4 – Skutečně například v Nizozemsku soudy rozhodly, že technická závada, jako je únik petroleje, musí být považována za bezpečnostní problém a kvalifikována jako „mimořádná okolnost“. Viz *Žalobci v. KLM Royal Dutch Airlines*, Rb Amsterdam, 9. května 2007, 791233 CV Exp 06-19812; *NAS a.O. v. Transavia*, Rb Utrecht, 27. června 2007, LJN BE9027; *Rb Haarlem*, 29. října 2009, LJN BG2720; *Rb Haarlem*, 3. října 2007, LJN AZ5828.

5 – Návrh nařízení Evropského parlamentu a Rady o změně nařízení 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 (EHS) č. 2027/97 o odpovědnosti leteckého dopravce při letecké dopravě cestujících a jejich zavazadel.

6 – Právní nauka rovněž dospěla k názoru, že podle rozsudku ze dne 22. prosince 2008 ve věci Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) lze kvalifikovat jako „mimořádné okolnosti“ dočasné uzavření nebo provozní omezení letiště (Bartlik, M., *Der „außergewöhnliche Umstand“ nach dem Urteil des Europäischen Gerichtshofs in der Rechtssache Wallentin-He[r]mann gegen Alitalia, RRA*, 2009, s. 278, Balfour, J., *The „Extraordinary Circumstances“ Defence in EC Regulation 261/2004 after Wallentin-Hermann v Alitalia*, *Zeitschrift für Luft- und Weltraumrecht*, 58, 2009, s. 224 a 230).

7 – Viz rozsudek *Amtsgericht Erding* (Okresní soud v Erdingu, Německo) ze dne 18. dubna 2011, sp. zn. 2 C 1053/11. Viz také další související rozsudky: *Amtsgericht Wedding* (Okresní soud ve Weddingu, Německo) ze dne 28. října 2010, sp. zn. 2 C 115/10; *Amtsgericht Geldern* (Okresní soud v Geldernu, Německo) ze dne 3. srpna 2011, sp. zn. 4 C 242/09; *Amtsgericht Königs Wusterhausen* (Okresní soud v Königs Wusterhausen, Německo) ze dne 8. června 2011, sp. zn. 9 C 113/11; *Amtsgericht Frankfurt am Main* (Okresní soud ve Frankfurtu nad Mohanem, Německo) ze dne 30. ledna 2014, sp. zn. 32 C 3328/13; *Amtsgericht Frankfurt am Main* (Okresní soud ve Frankfurtu nad Mohanem) ze dne 1. srpna 2014, sp. zn. 30 C 2922/13.

33. Soudní dvůr uvedl, že „čl. 5 odst. 3 [nařízení o právech cestujících v letecké dopravě] nelze vykládat tak, že v rámci „přiměřených opatření“ ukládá povinnost obecného a nediferencovaného plánování minimální časové rezervy použitelné bez rozdílu na všechny letecké dopravce ve všech situacích, kdy nastanou mimořádné okolnosti“ (rozsudek ze dne 12. května 2011, Eglitis a Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, bod 31).

34. Navíc, „[p]řísluší předkládajícímu soudu, aby ověřil, zda za okolností věci v původním řízení dotčený letecký dopravce přijal opatření přiměřená situaci, tedy opatření, která v okamžiku, kdy nastaly mimořádné okolnosti, jejichž existenci prokázal, odpovídala zejména podmínkám technicky a hospodářsky únosným pro dotčeného dopravce“ (rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 42).

35. Souhlasím s německou vládou, že z předkládacího rozhodnutí v tomto případě nevyplývá, že by dotčený letecký dopravce měl k dispozici předem jakékoliv informace nebo náznaky ohledně toho, že bude uzavřena rozjezdová dráha, což by mu umožnilo přijmout preventivní opatření. A i kdyby letecký dopravce měl k dispozici takové informace, není jasné, jaká opatření mohl účinně přijmout, aby zabránil mimořádné okolnosti. V tomto případě byl letecký dopravce v postavení, které bylo výlučně pasivní, a byl povinen řídit se instrukcemi letištních orgánů. Ze spisu předloženého Soudnímu dvoru vyplývá, že samotný letecký dopravce neměl potřebná oprávnění, která by mu umožnila přijmout nápravná opatření z jeho vlastní iniciativy – a to ani preventivně (například dřívějším odletem před uzavřením rozjezdové dráhy), ani posléze, kdy již rozhodnutí uzavřít rozjezdovou dráhu bylo přijato. Stejně tak nebyl povinen či schopen přijmout aktivně taková opatření, aby co nejdříve obdržel nový letištní čas v rámci změny plánovaných odletů ze strany letištních orgánů.

36. Letištní dopravce je skutečně v takovém postavení, ve kterém nedostane ihned informaci o výskytu události, neúčastní se rozhodování, zda uzavřít dráhu, nemůže hledat ze své vlastní iniciativy alternativní řešení a má povinnost řídit se instrukcemi vydanými řízením letového provozu.

37. Jak bylo zdůrazněno polskou vládou ohledně rozhodnutí uzavřít dráhu, unijní právo samo o sobě vyžaduje takové uzavření po dobu úklidu⁸, zatímco letecký dopravce nemá žádný vliv na toto rozhodnutí (nebo na rychlost takového úklidu).

38. V rámci posuzování přiměřených opatření, která musí být přijata leteckým dopravcem, je důležité, že „je třeba zohlednit pouze ta opatření, k jejichž přijetí může být tento dopravce skutečně povinen, a nikoli ta, která spadají do pravomoci jiných osob, jako jsou zejména správci letišť nebo příslušní řídicí letového provozu“ (rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 43).

39. Konečně mám za to (stejně jako Komise), že situace v projednávané věci odráží v určité míře bod 15 odůvodnění nařízení o právech cestujících v letecké dopravě⁹, který uznává mimořádný charakter hypotézy srovnatelné s hypotézou v projednávané věci: situace, kdy rozhodnutí řízení letového provozu týkající se konkrétního letadla z konkrétního dne způsobí významné zpoždění.

40. Z tohoto vyplývá, že podmínka v čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, podle které mimořádným okolnostem a jejich následkům, jako je významné zpoždění, „by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata“, je v projednávané věci splněna. Protože letecký dopravce nemohl předvídat dočasné uzavření rozjezdové dráhy v důsledku rozlití paliva na tuto dráhu a nemohl zkrátit dobu, po kterou byla dráha uzavřena, a využít alternativní řešení, rozhodnutí letištních orgánů se vymykalo kontrole leteckého dopravce a nemohl mu zabránit.

8 – Viz bod ADR.OPS. C.010 „Vozovky, jiné povrchy a odvod vody“, písm. a) a b) přílohy IV nařízení Komise (EU) č. 139/2014 ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. 2014, L 44, s. 1)

9 – Viz také bod 26 tohoto stanoviska.

IV. Závěry

41. Z těchto důvodů navrhuji Soudnímu dvoru, aby odpověděl na předběžné otázky položené Justice de paix du troisième canton de Charleroi (Smírčí soud třetího kantonu Charleroi, Belgie) takto:

- „1) Událost spočívající v rozlité paliva na rozjezdovou dráhu, která vedla k uzavření této dráhy, nepředstavuje *per se* ‚mimořádnou okolnost‘ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady 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. Aby tato událost mohla být považována za ‚mimořádnou okolnost‘, je nezbytné, aby předkládající soud posoudil všechny skutkové okolnosti věci v původním řízení.
- 2) Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že rozlité paliva na rozjezdovou dráhu, které vedlo k uzavření této dráhy na více než dvě hodiny a způsobilo zpoždění dotčeného letu, spadá pod pojem ‚mimořádné okolnosti‘ ve smyslu tohoto ustanovení. Tato událost není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymyká se jeho účinné kontrole.“