

3. V prípade kladnej odpovede na prvú alebo druhú otázku: Je potrebné, aby mimoriadna okolnosť nastala pri samotnom zrušení lete alebo je prevádzkujúci letecký dopravca oprávnený vypracovať nový letový plán z dôvodov hospodárnosti?
4. V prípade kladnej odpovede na prvú alebo druhú otázku: Vzťahuje sa pojem „dalo sa zabrániť“ na mimoriadnu okolnosť alebo na dôsledky vzniku mimoriadnej okolnosti?

(¹) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91; Ú. v. EÚ L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10.

Návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Amtsgericht Hannover (Nemecko) 13. apríla 2017 – Thomas Neufeldt a i./TUIfly GmbH

(Vec C-197/17)

(2017/C 231/11)

Jazyk konania: nemčina

Vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania

Amtsgericht Hannover

Účastníci konania pred vnútroštátnym súdom

Žalobcovia: Thomas Neufeldt, Julia Neufeldt a Gabriel Neufeldt, v zastúpení ich rodičia: Sandra Neufeldt a Thomas Neufeldt

Žalovaná: TUIfly GmbH

Prejudiciálne otázky

1. Predstavuje neprítomnosť z dôvodu práceneschopnosti značnej časti pracovníkov potrebných na uskutočnenie letov prevádzkujúceho leteckého dopravcu mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 (¹)? V prípade kladnej odpovede na prvú otázku: Aká vysoká musí byť miera neprítomnosti na uznanie takej okolnosti?
2. V prípade zápornej odpovede na prvú otázku: Predstavuje spontánna neprítomnosť značnej časti pracovníkov potrebných na uskutočnenie letov prevádzkujúceho leteckého dopravcu z dôvodu prerušenia práce, ktoré nie je z hľadiska pracovného práva ani právnej úpravy kolektívnych zmlúv legitímne (tzv. divý štrajk), mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004? V prípade kladnej odpovede na druhú otázku: Aká vysoká musí byť miera neprítomnosti na uznanie takej okolnosti?
3. V prípade kladnej odpovede na prvú alebo druhú otázku: Je potrebné, aby mimoriadna okolnosť nastala pri samotnom zrušení lete alebo je prevádzkujúci letecký dopravca oprávnený vypracovať nový letový plán z dôvodov hospodárnosti?
4. V prípade kladnej odpovede na prvú alebo druhú otázku: Vzťahuje sa pojem „dalo sa zabrániť“ na mimoriadnu okolnosť alebo na dôsledky vzniku mimoriadnej okolnosti?

(¹) Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91; Ú. v. EÚ L 46, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10.