

Anonymní verze

Překlad C-334/19 – 1

Věc C-334/19

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

24. dubna 2019

Předkládající soud:

Landgericht Stuttgart (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

28. března 2019

Odvolatelka:

Eurowings GmbH

Odpůrci v odvolacím řízení:

GD

HE

IF

Landgericht Stuttgart (*zemský soud ve Stuttgartu*)

Usnesení

ve věci

- 1) GD, [*omissis*]
- žalobce a odpůrce v odvolacím řízení -
- 2) HE, [*omissis*]
- žalobkyně a odpůrkyně v odvolacím řízení -

3) IF [omissis] [omissis]

- žalobkyně a odpůrkyně v odvolacím řízení -

[omissis]

proti

Eurowings GmbH [omissis]

- žalované a odvolatelce -

[omissis],

jejímž předmětem je náhrada podle čl. 7 odst. 1 b) nařízení (ES) č. 261/2004

Landgericht Stuttgart – 5. občanskoprávní senát – [omissis] dne 28.03.2019 na základě ústní části řízení konané dne 21.02.2019 rozhodl:

1. Řízení se přerušuje.
2. Soudnímu dvoru Evropské unie se podle článku 267 Smlouvy o fungování Evropské unie předkládá tato otázka týkající se výkladu unijního práva:

Je třeba vykládat ustanovení 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, zejména jeho čl. 5 odst. 3 v tom smyslu, že spontánní nepřítomnost podstatné části leteckého personálu z důvodu ohlášení pracovní neschopnosti z důvodu nemoci („divoká stávka“) u leteckého dopravce, který „provozujícímu leteckému dopravci“ ve smyslu čl. 2 písm. b) nařízení pronajme letadlo včetně posádky v rámci smlouvy o pronájmu letadla s posádkou („wet lease“), avšak nenese za lety provozní odpovědnost, má za následek to, že „provozující letecký dopravce“ se rovněž nemůže odvolávat na „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení v souladu s [rozsudkem ze dne 17. dubna 2018, Krüsemann 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] [omissis]?

Odůvodnění:

I.

- 1 Žalobci požadují od žalované náhradu ve výši 400,00 eur pro každého, v celkové výši 1.200,00 eur, podle 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 (dále jen

„nařízení o právech cestujících v letecké dopravě“) a jeho výklad prostřednictvím Soudního dvora Evropské unie v případě velkých zpoždění letu, včetně úroků a nákladů na právní zastoupení před zahájením soudního řízení.

- 2 Žalobci si u žalované rezervovali na 12.09.2017 let s číslem letu EW 2695 z Rhodosu do Stuttgartu, který měl podle plánu přistát tento den v 22:35 hodin (místního času) ve Stuttgartu. Letadlo ve skutečnosti přistálo ve Stuttgartu až následující den v 15:36 hodin. Délka letu mezi Rhodosem a Stuttgartem činí víc než 1.500 a méně než 3.500 km. Let měl být realizován letadlem společnosti Air Berlin, který si žalovaná pronajala včetně posádky formou „wet lease“.
- 3 Na základě zpoždění o délce více než tři hodiny v místě přiletu žalobci vyzvali žalovanou dopisem ze dne 18.09.2017 k vyplacení náhrady. Žalovaná to odmítla dopisem ze dne 07.12.2017, protože dne 12.09.2017 letecký personál Air Berlin hromadně ohlásil pracovní neschopnost z důvodu nemoci. Nato zástupci žalobců znovu vyzvali žalovanou k vyplacení náhrady dopisem ze dne 22.01.2018. Žalovaná tomu opět nevyhověla.
- 4 Účastníci řízení jsou ve sporu o tom, zda je možné považovat žalovanou za provozujícího leteckého dopravce ve smyslu článku 2 písm. b) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, která má tak pasivní legitimaci, zda se žalovaná může odvolávat na mimořádné okolnosti, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, s ohledem na hromadné ohlášení pracovní neschopnosti z důvodu nemoci u společnosti Air Berlin uváděné žalovanou a zda žalobci mají nárok na zaplacení nákladů na právní zastoupení před zahájením soudního řízení.
- 5 Amtsgericht Nürtingen (okresní soud v Nürtingenu) rozsudkem ze dne 19.07.2018 [omissis] vyhověl žalobě s odůvodněním, že žalovaná má jako provozující letecký dopravce pasivní legitimaci, že na základě hromadného ohlášení pracovní neschopnosti pilotů z důvodu nemoci u společnosti Air Berlin, které lze vysvětlit pouze jako „divoká stávka“, se nemůže odvolávat na mimořádnou okolnost vylučující nárok na náhradu, a že žalobci se mohou domáhat požadovaných úroků a náhrady nákladů na právní zastoupení před zahájením soudního řízení.
- 6 Proti rozsudku Amtsgericht podala žalovaná odvolání, jehož zamítnutí požadují žalobci, a navrhla, aby byl změněn rozsudek Amtsgericht, žaloba zamítnuta a podpůrně bylo přerušeno řízení a na základě čl. 267 odst. 3 Smlouvy o fungování Evropské unie (SFEU) byla k rozhodnutí předložena „Soudnímu dvoru Evropské unie otázka, která je předmětem sporu mezi účastníky řízení a týká se výkladu“ nařízení o právech cestujících v letecké dopravě:
- 7 [návrh formulace předběžné otázky]
- 8 [omissis]

- 9 Žalovaná přitom tvrdí, že není provozujícím leteckým dopravcem ve smyslu článku 2 písm. b) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě a že neměla – na rozdíl od situace uvedené v [rozsudku ze dne 17. dubna 2018, Krüsemann 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][*omissis*] – možnost zabránit výpadku pilotů společnosti Air Berlin.

II.

- 10 [*omissis*]
- 11 Rozhodnutí o odvolání závisí na rozhodnutí Soudního dvora o žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce a zodpovězení předběžné otázky formulované ve výroku rozhodnutí:
- 12 Senát vychází ohledně ohlášení pracovní neschopnosti z důvodu nemoci podstatné části leteckého personálu u leteckého dopravce Air Berlin, od kterého si žalovaná pronajala letadlo včetně posádky formou „wet lease“, zejména vzhledem k článku tagesschau.de ze dne 12.09.2017 [*omissis*] předloženého žalovanou, podle kterého za spontánně uskutečněnými ohlášeními pracovní neschopnosti z důvodu nemoci stály spory při prodeji Air Berlin, z „dohodnuté akce“ a tak s přihlédnutím k [rozsudku ze dne 17. dubna 2018, Krüsemann 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] [*omissis*] z „divoké stávky“. Nemůže se pak žalovaná odvolávat rovněž na „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, protože je jí jakožto provozujícímu leteckému dopravci, který má provozní odpovědnost, přičítána odpovědnost za tuto „divokou stávku“ jako za stávku vlastního personálu? Odvolání by pak nemělo šanci na úspěch.
- 13 Naproti tomu by odvolání mohlo k úspěchu pomoci, pokud by se vycházelo z toho, že skutečnost, že „divokou stávku“ leteckého personálu společnosti Air Berlin jakožto pronajímatele, respektive poskytovatele wet-leasingu nebylo možno ze strany žalované jakožto nájemce, respektive příjemce wet-leasingu zvládnout nebo ovlivnit, vede k tomu, že by se žalovaná mohla odvolávat na existenci „mimořádných okolností“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.
- 14 Senát se přitom přiklání k tomu, aby žalovaná, která na základě skutečnosti, že si pronajala letadlo včetně posádky od Air Berlin formou „wet-lease“, s ohledem na možnost odvolávat se vůči cestujícím v letecké dopravě, požadujícím náhradu podle čl. 5 odst. 1 c), článku 7 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě na vyloučení náhrady podle čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, neměla mít ani lepší ani horší postavení, než jaké by měla, kdyby let provozovala sama, a neměla tak mít možnost odvolávat se v případě „divoké stávky“ leteckého personálu pronajímatele, respektive poskytovatele wet-leasingu

na „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení. Jinak by totiž povinnost provozujícího leteckého dopravce závisela na tom, zda používá vlastní letadlo včetně posádky nebo – formou „wet lease“ – letadlo včetně posádky pronajímajícího leteckého dopravce. Jiný závěr by byl v rozporu se sedmým a prvním bodem odůvodnění nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.

15 [argumenty k formulaci předběžné otázky navržené žalovanou] [*omissis*]

16 [*omissis*] [*omissis*]

17 [*omissis*]

[*omissis*]

PRACOVNÍ DOKUMENT