

**Věc C-127/20**

**Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**

**Datum doručení:**

5. března 2020

**Předkládající soud:**

Sąd Rejonowy w Gliwicach (Okresní soud v Gliwicích, Polsko)

**Datum předkládacího rozhodnutí:**

18. února 2020

**Žalobkyně:**

D. Spółka Akcyjna

**Žalovaná:**

W. Zrt

---

[omissis]

**USNESENÍ**

Dne 18. února 2020

Sąd Rejonowy w Gliwicach - VII Wydział Gospodarczy (Okresní soud v Gliwicích - VII obchodní oddělení, Polsko) [omissis]

[omissis]

po projednání dne 18 února 2020 v Gliwicích

na neveřejném jednání

věci vedené na základě žaloby D. Spółki Akcyjnej se sídlem v W.

proti W. Zrt. se sídlem v B. (Maďarsko)

ohledně peněžitého plnění

rozhodl takto:

Soudnímu dvoru Evropské unie se předkládá k rozhodnutí následující předběžná otázka:

Musí být 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; Zvl. vyd. 07/08, s. 10), vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce, jehož letadlo se srazilo s ptákem, je povinen – v rámci přiměřených opatření, která je povinen učinit – zohlednit při plánování letů v rotačním systému časovou rezervu, která postačuje k provedení vyžadované bezpečnostní kontroly?

*a v případě záporné odpovědi:*

Musí být 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; Zvl. vyd. 07/08, s. 10), vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce, jehož letadlo se srazilo s ptákem, je povinen v rámci přiměřených opatření, která je povinen učinit, vymezit plán služby nebo obsazení posádky takovým způsobem, aby byla připravena k výkonu letecké služby okamžitě po provedení požadované bezpečnostní kontroly, nezávisle na omezeních doby letové služby a služby a požadavcích na dobu odpočinku, které jsou předepsány v příloze č. III nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu (Úř. věst. 2012, L 296, s. 1)?

[omissis]

## ODŮVODNĚNÍ

### PŘEDMĚT SPORU, PODSTATNÉ SKUTKOVÉ OKOLNOSTI

1. Žalobkyně, D. Spółka Akcyjna se sídlem v W (dříve: P. Spółka Akcyjna se sídlem v W.), podala žalobu, kterou se domáhala, aby soud uložil žalované společnosti, W. Zrt. se sídlem v B. (dříve: Wizz Air Hungary Légiközlekedési Kft. se sídlem v Budapešti), povinnost uhradit 250,00 euro společně se zákonnými úroky z prodlení z titulu odškodnění za zpožděný let, přičemž tuto pohledávku nabyla prostřednictvím smlouvy o postoupení pohledávky od cestujícího letu č. W6 1752 uskutečněného žalovaným leteckým dopravcem.
2. Z nesporných skutkových zjištění vyplývá, že původní věřitel, B.K. uzavřel s W. Zrt. smlouvu o letecké přepravě, na jejímž základě cestoval dne 4. října 2017 na trase Turku-Gdaňsk (číslo letu: W6 1752, označení trasy: TKU-GDN). Odlet byl opožděn o více než 10 hodin oproti plánované hodině odletu (STD).

3. Původní příčinou zpoždění byla srážka leteckého stroje (registrační značka: HALXK), kterým byl let uskutečněn, s ptákem. Toto letadlo bylo využíváno dopravcem k provádění letů v rámci rotačního systému. Ke srážce s ptákem došlo v průběhu letu č. W6 1751 (označení trasy: GDN-TKU), který přímo předcházela výše popsanému letu č. W6 1752. Rotační systém zavedený dopravcem předpokládal, že mezi letem č. W6 1751 a letem č. W6 1752 bude k dispozici dostatečný časový prostor pro přípravu stroje na let (TAT - turn-around time) v rozsahu 35 minut – rozdíl v čase mezi plánovaným časem příletu letu č. W6 1751 (09:30 UTC) a plánovaným časem odletu č. W6 1752 (10:05 UTC).
4. Srážka s ptákem vyvolala nutnost provedení bezpečnostní kontroly (technické prohlídky), jejímž cílem bylo zjištění případných poškození stroje a prověření, zda i přes srážku technický stav letadla umožňuje provedení dalšího letu. V průběhu zpoždění vyvolaného srážkou s ptákem a související technickou prohlídkou posádce letadla uplynula přípustná doba výkonu letecké činnosti. Pro obnovení schopnosti vykonávat tuto službu musela uplynout doba odpočinku v rozsahu 10 hodin. Tato doba se kryla s dobou, kdy letadlo po provedení kontroly bylo již technicky připraveno k letu. Teprve po uplynutí doby odpočinku byl uskutečněn opožděný let.
5. Žalovaný dopravce, který svou odpovědnost odmítá, v rámci řady vznesených argumentů uvedl, že opoždění letu bylo způsobeno vznikem mimořádných okolností, kterým se nemohl vyhnout i přes to, že podnikl všechna přiměřená opatření. Spor mezi stranami se soustředil v tomto ohledu na posouzení toho, zda k přiměřeným opatřením, která je letecký dopravce povinen provést za účelem zabránění výskytu nebo důsledkům výskytu mimořádných okolností, je možné zařadit předvídaní potenciálních a předvídatelných událostí a odpovídající přizpůsobení běžné činnosti leteckého dopravce těmto událostem.

#### RELEVANTNÍ USTANOVENÍ VNITROSTÁTNÍHO A UNIJNÍHO PRÁVA

6. 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; Zvl. vyd. 07/08, s. 10)

#### *Článek 5*

#### **Zrušení**

##### *1. V případě zrušení letu:*

[...]

*c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže*

[...]

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.*

#### Článek 7

##### **Právo na náhradu škody**

1. *Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:*

a) *250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1500 kilometrů; [...]*

7. Nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. 2018, L 212, s. 1).

#### Článek 32

##### **Přenesené pravomoci**

1. *V souvislosti s provozem letadel uvedených v čl. 2 odst. 1 písm. b), kromě bezpilotních letadel, je Komisi svěřena pravomoc přijímat v souladu s článkem 128 akty v přenesené pravomoci, kterými se stanoví podrobná pravidla, pokud jde o:*

a) *podmínky, které mají splnit provozovatelé uvedení v čl. 30 odst. 1 a členové jejich posádek, pokud jde o omezení doby letové služby a doby služby, a požadavky na dobu odpočinku členů posádky; [...]*

8. Nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. 2012, L 296, s. 1), ve znění pozdějších změn

#### ORO.FTL.100

##### **Oblast působnosti**

*Tato hlava stanoví požadavky, které má splňovat provozovatel a jeho členové posádky v souvislosti s omezeními doby letové služby a služby a s požadavky na odpočinek pro členy posádek.*

ORO.FTL.105

**Definice**

*Pro účely tohoto rozhodnutí se použijí následující definice:*

[...]

11) „dobou služby“ se rozumí doba, která začíná okamžikem, ke kterému provozovatel od člena posádky požaduje, aby se hlásil do služby nebo nastoupil do služby, a končí, jakmile tato osoba nemá žádné další povinnosti, včetně služby po letu;

12) „dobou letové služby (FDP)“ se rozumí doba začínající okamžikem, ke kterému se od člena posádky požaduje, aby se hlásil do služby, která zahrnuje let nebo sérii letů a která končí v okamžiku, kdy letadlo zastaví a motory jsou vypnuty na konci posledního letu, během něhož dotyčná osoba působí jako člen aktivní posádky letadla;

[...]

21) „dobou odpočinku“ se rozumí souvislý, nepřerušovaný a definovaný časový úsek po službě nebo před službou, během kterého nemá člen posádky žádné úkoly, není v letové záloze ani v pohotovosti;

[...]

25) „letovou zálohou“ se rozumí definovaný, předem oznámený časový úsek, během něhož provozovatel od člena posádky požaduje, aby byl k dispozici pro přidělení na let, přemístění nebo jinou službu bez předchozí doby odpočinku;

ORO.FTL.110

**Odpovědnost provozovatele**

*Provozovatel:*

[...]

b) zajistí, aby doby letové služby byly naplánovány tak, aby členové posádky nebyli příliš unaveni a mohli za všech okolností vykonávat službu na uspokojivé úrovni bezpečnosti;

[...]

g) zajišťuje doby odpočinku poskytující dostatek času, aby se členové posádky mohli zotavit z účinků předchozí služby a odpočinout si před začátkem další doby letové služby;

[...]

*i) plánuje letové služby tak, aby skončily v přípustné době letové služby s přihlédnutím k času potřebnému k předletové přípravě, době letu a době průletového odbavení letadla;*

[...]

## PŘÁVNÍ POCHYBNOSTI A JEJICH VÝZNAM PRO ROZHODNUTÍ VĚ VĚCI

9. V rozsudku ze dne 23. října 2012 (spojené věci C-581/10 a C-629/10; EU:C:2012:657) Soudní dvůr vyložil články 5, 6 a 7 nařízení 261/2004 a rozhodl, že cestující, jejichž let byl zpožděn, mají na základě článku 7 tohoto nařízení právo na náhradu škody, jestliže v důsledku takového letu utrpí časovou ztrátu v rozsahu tří nebo více hodin, tzn., jestliže svého cílového místa určení dosáhnou o tři nebo více hodin později, než je čas přiletu původně plánovaný leteckým dopravcem.
10. V dalších rozsudcích vydaných v rámci řízení o předběžných otázkách Soudní dvůr potvrdil, že letecký dopravce se může odpovědnosti zprostit, pokud prokáže, že technická závada na letadle je způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole (například rozsudek Soudního dvora ze dne 19. listopadu 2009, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716; rozsudek Soudního ze dne 22. prosince 2008, C-549/07, EU:C:2008:771).
11. Bylo už také vyjasněno, že ustanovení unijního práva je třeba vykládat v tom smyslu, že pojem „*mimořádné okolnosti*“, který je uveden v čl. 5 odst. 3 nařízení 261/2004, zahrnuje také událost spočívající ve srážce letadla s ptákem, která vyvolává potřebu provedení technické prohlídky stroje, a to nezávisle na tom, zda skutečně vyvolala poškození letadla (rozsudek Soudního dvora ze dne 4. května 2017, C-315/15, EU:C:2017:342).
12. V poslední uvedené věci vnitrostátní soud, který položil Soudnímu dvoru řadu předběžných otázek, si kladl za cíl mimo jiné získat odpověď na často se v soudní praxi objevující pochybnost, zda letecký dopravce je povinen – v rámci přiměřených opatření, která musí provést – počítat již ve fázi plánování svých letů v rotačním systému s dostatečnou časovou rezervou k provedení vyžadovaných bezpečnostních kontrol (bod 55 rozsudku). Nicméně s ohledem na skutkové okolnosti dané věci (zpoždění letu bylo vyvoláno jinými okolnostmi než jen plánováním letů v rotačním systému), rozhodnutí předloženého problému nemělo nakonec význam pro rozhodnutí ve věci, což vedlo k odmítnutí odpovědi na položenou otázku (body 56-57 rozsudku).
13. Výše uvedený problém, jehož rámec byl poměrně přesně popsán Soudním dvorem (nicméně bez závazného rozhodnutí), jakož i další s tímto související pochybnosti

v judikatuře, se opět v soudní praxi vyskytly, což odůvodnilo položení předběžné otázky uvedené výše v prvním bodě tohoto usnesení.

14. Vnitrostátní soud má pochybnosti ohledně toho, jaký je rozsah povinnosti, kterou ukládá leteckému dopravci unijní právo, přizpůsobit mimořádné okolnosti (srážce letadla s ptákem), opatření, která v okamžiku výskytu takové okolnosti mohou být leteckým dopravcem ekonomicky a technicky přijata. V situaci, jaká nastala v řízení před vnitrostátním soudem, by se jednalo o vytvoření příslušné časové rezervy v rotačním systému plánování letů, která by umožnila provedení bezpečnostní kontroly letadla po srážce s ptákem bez vystavení cestujících nadměrnému zpoždění letu.
15. Při pohledu na věc z širší perspektivy, což zohledňuje druhá položená předběžná otázka, vnitrostátní soud směřuje k tomu, aby Soudní dvůr vyložil výše uvedená ustanovení unijního práva a odpověděl, v jakém rozsahu je letecký dopravce povinen při plánování svého provozu zohledňovat vedlejší činnosti, které jsou sice předvídatelné a potenciálně vypočitatelné, z důvodu nepředvídatelných mimořádných okolností, kterým se nelze vyhnout.
16. Dosavadní postoj Soudního dvora sice umožňuje použití obecných zásad pro posouzení schopnosti leteckého dopravce přijmout ekonomická a technická opatření, která mají zabránit zpoždění letu (rozsudek Soudního dvora ze dne 12. května 2011, C-294/10, EU:C:2011:303; rozsudek Soudního dvora ze dne 22. prosince 2008, C-549/07, EU:C:2008:771), ale dostatečným způsobem neodstraňuje pochybnosti vznikající v této oblasti.
17. Navíc v projednávané věci vzbuzuje značné pochybnosti vnitrostátního soudu požadavek (bez podrobnějšího vysvětlení) vyskytující se v unijní judikatuře, který ukládá leteckému dopravci povinnost použít všechny lidské zdroje, kterými disponuje – bez obětí, které není z pohledu jeho podniku možné podstoupit – za účelem zabránění situaci, ve které by nastalé mimořádné okolnosti vedly k nadměrnému zpoždění letu. Přijetí restriktivního výkladu, který v původním řízení prosazuje žalobkyně, by příkazovalo už *a limine* odmítnout možnost, aby se letecký dopravce odvolával na dobu povinného odpočinku posádky, která je v příčinné souvislosti s mimořádnými okolnostmi a vede ke zpoždění letu. V takovéto situaci by bylo opodstatněné tvrzení, že pokud přípustné limity doby služby a doby letové služby vyplývají z ustanovení obecně závazných právních předpisů, a letecký dopravce je povinen zohlednit tyto skutečnosti v plánu služby, je také povinen předvídat personální rezervu pro případ možného zpoždění některého z provozovaných letů, když samotné zpoždění letu, nezávisle na jeho příčinách, je předvídatelné při plánování letecké činnosti. Riziko nezohlednění tohoto aspektu jde v takové situaci k tíži leteckého dopravce. Zdá se ovšem, že je normativně přípustné také přijetí jiného právního náhledu, který je zastáván žalovanou stranou a který zprošťuje leteckého dopravce povinnosti udržovat v pohotovosti náhradní posádku letadla. V opačném případě by se povinnosti uložené dopravcům blížily potřebě dopravce mít na každém letišti, kde provozuje leteckou dopravu, náhradní posádku, která by byla připravena převzít činnosti

posádky zpožděného letu, což by potenciálně také nemuselo být dostatečné, pokud by ve stejné době došlo na jednom místě v důsledku mimořádných okolností k více zpožděným letům.

18. Je vhodné upozornit na skutečnost, že výše uvedené problémy, kterých se týkají obě předběžné otázky, jsou v judikatuře vnitrostátních soudů rozhodovány nejednotně. Za podobných skutkových okolností vnitrostátní soudy, také v rámci stejného soudu, dokonce i stejného oddělení, dospívají ke vzájemně se vylučujícímu právnímu posouzení a rozhodují tak různým způsobem věci z pohledu skutkového i právního podobné. [*omissis*] [odkazy na judikaturu polských soudů].
19. Popsané pochybnosti a s nimi související rozpory v soudní praxi svědčí o existující potřebě, aby Soudní dvůr vyložil unijní právo za účelem zajištění právní jistoty a jednotnosti při jeho uplatňování vnitrostátními soudy jednotlivých členských států Evropské unie.

[*omissis*]