

Anonymizovaná verze

Překlad

C-545/22 – 1

Věc C-545/22

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

15. srpna 2022

Předkládající soud:

Landgericht Düsseldorf (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

9. srpna 2022

Žalovaná a navrhovatelka v odvolacím řízení:

Air Europa Lineas Aereas

Žalobci a odpůrci v odvolacím řízení:

VO

GR

[omissis]

[omissis]

Landgericht Düsseldorf (Zemský soud v Düsseldorfu, Německo)

Usnesení

[ze dne 9. srpna 2022]

Ve věci

Air Europa Lineas Aereas, [omissis] Frankfurt,

žalované a navrhovatelky v odvolacím řízení,

[omissis]

proti

1. VO, [omissis] Brémy,
2. GR, [omissis] Brémy,

žalobcům a odpůrcům v odvolacím řízení,

[omissis]

22. občanskoprávní senát Landgericht Düsseldorf (Zemský soud v Düsseldorfu)
[omissis]

rozhodl takto:

Řízení se přerušuje.

Soudnímu dvoru Evropské unie se na základě čl. 267 prvního pododstavce písm. b) a třetího pododstavce SFEU předkládá následující otázka týkající se výkladu unijního práva:

Musí být čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že zrušení letu je způsobeno mimořádnými okolnostmi, pokud letecký dopravce po vypuknutí celosvětové pandemie covidu-19 v důsledku zhroutení celosvětové letecké dopravy od března 2020 drasticky omezí svůj letový plán z důvodu nerentabilního vytížení letů a za účelem ochrany zdraví posádky a pilota a zruší velké množství letů, aniž byl ke zrušení nucen opatřeními orgánů veřejné moci, jako jsou uzávěry letišť, zákazy letů nebo zákazy vstupu na území?

O d ů v o d n ě n í:

I.

Žalobci, manželé VO a GR, si u žalované rezervovali let z Düsseldorfu přes Madrid do Miami dne 7. března 2020 (čísla letů: UX 1446 + UX 97) a zpáteční let z Miami přes Madrid do Düsseldorfu (čísla letů: UX 98 a UX 1447) dne 16./17. března 2020.

Zpáteční lety dne 16./17. března 2020 (čísla letů: UX 98 a UX 1447) žalovaná zrušila. Žalobci byli o zrušení informováni teprve na letišti v Miami dne 16. března 2020. Náhradní přeprava nebyla žalobcům nabídnuta.

Žalobci podali u Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu, Německo) žalobu, kterou se domáhají zaplacení náhrady podle čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě ve výši 600,00 eur pro každého.

Žalovaná se odvolává na to, že zrušení letů bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě a nebylo mu možno zabránit přiměřenými opatřeními. Žalovaná se za tímto účelem odvolává na omezení cestovního ruchu v důsledku pandemie covidu-19. V důsledku pandemie covidu-19 byl na celém světě ochromen letový provoz. Letečtí dopravci proto přeorganizovali a drasticky omezili své letové plány a zrušili velké množství letů. To se týká i letů UX 98 a UX 1447 z 16./17. března 2020. Ke zrušení došlo i z důvodů ochrany zdraví posádek. Nový koronavirus a jeho nebezpečnost, jakož i způsoby šíření byly zcela neznámé. Takovému riziku žalovaná své posádky nehodlala vystavit.

Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) žalobě vyhověl rozsudkem vyhlášeným dne 1. prosince 2021 [omissis] a žalované mimo jiné uložil povinnost zaplatit každému žalobci náhradu ve výši 600,00 eur.

Žalovaná proti tomuto rozsudku řádně a včas podala odvolání. Žalobci hájí rozsudek soudu prvního stupně.

II.

Úspěch odvolání podaného žalovanou závisí [omissis] na výše uvedené otázce.

Podrobnější objasnění:

Odvolání by bylo neopodstatněné, pokud by důvody zrušení sporných letů z Miami přes Madrid do Düsseldorfu (čísla letů: UX 98 a UX 1447) dne 16./17. března 2020, uvedené žalovanou, a to dobrovolné omezení letových plánů z ekonomických důvodů kvůli zhroutilí mezinárodní letecké dopravy a kvůli ochraně zdraví posádky v souvislosti s celosvětovou pandemií covidu-19, nepředstavovaly mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.

Podle čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě je letecký dopravce zproštěn povinnosti poskytnout cestujícím náhradu podle článku 7 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, jestliže může prokázat, že je zrušení nebo zpoždění letu na přeletu o tři hodiny nebo více způsobeno „mimořádnými okolnostmi“, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, a v případě, že takováto okolnost nastala, že přijal opatření přiměřená situaci za použití veškerých personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění dotyčného letu, avšak není možné od něj požadovat, aby podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době [viz (omissis) rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings v. Pauels, C-501/17, (ECLI:EU:C:2019:288) (omissis) bod 19; rozsudek ze dne 11. června 2020, LE v. Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, (ECLI:EU:C:2020:460) (omissis) bod 36].

1.

Podle ustálené judikatury SDEU lze za „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě považovat pouze 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 [viz (*omissis*) rozsudek ze dne 23. března 2021, Airhelp v. SAS, C-28/20, (ECLI:EU:C:2021:226) (*omissis*) bod 23]. V této souvislosti je třeba události, jejichž původ je ve vztahu k provozujícímu leteckému dopravci „vnitřní“, odlišit od událostí, jejichž původ je „vnější“. Pod pojem „mimořádná okolnost“ spadají pouze „vnější“ události. Tyto vnější události mají společné to, že 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. jiného leteckého dopravce nebo veřejného či soukromého subjektu zasahujícího do letecké nebo letištní činnosti [viz (*omissis*) výše uvedený rozsudek, bod 39 a násl.].

2.

Pandemie covidu-19 předně navzdory obecně závažným a celosvětovým dopadům na cestovní ruch není vyloučena z oblasti působnosti nařízení o právech cestujících v letecké dopravě. Nařízení o právech cestujících v letecké dopravě nad rámec „mimořádných okolností“ uvedených v čl. 5 odst. 3 neobsahuje žádnou samostatnou kategorii „obzvláště mimořádných“ událostí, která by leteckého dopravce bez dalšího zprošťovala všech jeho povinností stanovených nařízením o právech cestujících v letecké dopravě [viz (*omissis*) rozsudek ze dne 31. ledna 2013, Denise McDonagh v. Ryanair Ltd., C-12/11, (ECLI:EU:C:2013:43) (*omissis*) bod 30].

3.

Žalovaná se odvolává na omezení cestovního ruchu zapříčiněná pandemií covidu-19. V důsledku vstupních omezení zavedených na celém světě od poloviny března 2020 byl letecký průmysl nucen výrazně omezit svůj provoz. Letový provoz během první fáze pandemie mezi březnem a červnem 2020 značně poklesl. Byla drasticky omezena, resp. zcela přerušena mezikontinentální letecká spojení. Proto v této době byly nevyhnutelné narychlo prováděné změny letových plánů nebo rušení letů. To se týká i letů UX 98 a UX 1447 z 16./17. března 2020. Účelem zrušení letů byla i ochrana zdraví posádek a pilotů. Nový koronavirus a jeho nebezpečnost, jakož i způsoby šíření byly zcela neznámé. Takovému riziku žalovaná své pracovníky nehodlala vystavit.

Podle názoru předkládajícího senátu nemůže tato argumentace představovat mimořádné okolnosti. Je sice pravda, že v případě celosvětové pandemie covidu-19 a s ní spojených omezení cestovního ruchu a rizik nákazy se s ohledem na jejich povahu a příčinu již nejedná o součást běžné činnosti leteckého dopravce, protože žalovaná na ně nemá žádný vliv a pandemie se vymyká její kontrole.

4

Žalovaná ale dostatečně nedoložila, že zrušení zpátečního letu (č. letů: UX 98 a UX 1447) dne 16./17. března 2020 bylo ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě „způsobeno“ přímo pandemií covidu-19 a že se dopady celosvětové pandemie covidu-19 na let, který je předmětem sporu v projednávané věci, vymykaly kontrole žalované coby leteckého dopravce.

Je sice pravda, že Komise EU ve svém sdělení ze dne 18. března 2020, C (2020) 1830 final, uvedla:

„Komise se domnívá, že když orgány veřejné moci přijmou opatření pro potlačení pandemie nákazy Covid-19, tato opatření nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dopravců a vymykají se jejich účinné kontrole. Ustanovení čl. 5 odst. 3 [nařízení] zrušuje právo na náhradu pod podmínkou, že dotčené zrušení ‚je způsobeno‘ mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tato podmínka by se měla považovat za splněnou, pokud orgány veřejné moci přímo zakáží určité lety nebo pohyb osob způsobem, který fakticky vylučuje, aby se dotčený let uskutečnil. Tato podmínka může být rovněž splněna, pokud ke zrušení letu dojde za okolností, kdy není odpovídající pohyb osob zcela zakázán, ale je omezen na osoby, na něž se vztahují výjimky (například státní příslušníci nebo rezidenti dotčeného státu). Kdyby žádná taková osoba na daný let nenastoupila, let by zůstal prázdný, pokud by nebyl zrušen. V takových situacích může být oprávněné, aby dopravce nečekal až do velmi pozdního okamžiku, ale aby let s dostatečným předstihem zrušil (a to i v případě, že nemá jistotu ohledně toho, zda jednotliví cestující mají vůbec právo cestovat), a bylo tak možné přijmout vhodná organizační opatření, mimo jiné z hlediska péče o cestující, kterou je dopravce povinen poskytnout. V případech takového druhu a v závislosti na okolnostech může být zrušení stále považováno za ‚způsobené‘ opatřením přijatým orgány veřejné moci. V závislosti na okolnostech tomu tak opět může být i v případě letů v opačném směru vůči letům, které jsou bezprostředně dotčeny zákazem pohybu osob. Pokud se letecká společnost rozhodne let zrušit a prokáže, že toto rozhodnutí bylo oprávněné z důvodu ochrany zdraví posádky, mělo by se toto zrušení rovněž považovat za ‚způsobené‘ mimořádnými okolnostmi. Výše uvedené úvahy nejsou a nemohou být vyčerpávající, jelikož do oblasti působnosti čl. 5 odst. 3 [nařízení] mohou spadat i jiné zvláštní okolnosti týkající se nákazy Covid-19.“

Tato doporučení Komise však nejsou pro soudy závazná. Je sice pravda, že SDEU rozhodl, že doporučení a stanoviska ve smyslu čl. 288 čtvrtého [pátého] pododstavce SFEU nezakládají individuální práva, kterých se občané Unie mohou dovolávat u vnitrostátních soudů. Soudy jsou však povinny zohledňovat doporučení a stanoviska při rozhodování o sporech, které projednávají, a to zejména v případě, že doporučení mohou poskytnout vodítka k výkladu jiných vnitrostátních ustanovení nebo ustanovení unijního práva [viz rozsudek SDEU ze dne 13. prosince 1989, Grimaldi, C-322/88, (ECLI:EU:C:1989:64, bod 18)] [omissis]. Sporné je již to, zda se v případě pokynů Komise pro výklad jedná o doporučení a stanoviska ve smyslu čl. 288 čtvrtého [pátého] pododstavce SFEU, a

nikoli o opatření *sui generis*. Požadavek, aby vnitrostátní soudy pokyny zohlednily, každopádně nemůže znamenat, že jsou tyto pokyny při výkladu fakticky závazné, nýbrž pouze to, že se vnitrostátní soudy při výkladu unijního práva musí s pokyny vypořádat po obsahové stránce.

Daná doporučení nejsou přesvědčivá ani po obsahové stránce. S ohledem na cíl nařízení, uvedený v bodě 1 jeho odůvodnění, kterým je zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, a na skutečnost, že se čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě odchyluje od zásady práva cestujících na náhradu škody v případě zrušení jejich letu, musí být pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení vykládán restriktivně [viz rozsudek ze dne 23. března 2021, *Airhelp v. SAS*, C-28/20, (ECLI:EU:C:2021:226) (*omissis*) bod 24]. Je sice pravda, že je zřejmě na místě vycházet z existence mimořádných okolností v případě, že orgány veřejné moci na základě právních předpisů buď zakáží určité lety, nebo osobní dopravu znemožní či omezí takovým způsobem, který *de facto* vyloučí uskutečnění dotyčného letu (např. uzávěry letišť, zákazy letů, zákazy vstupu na území atd.). Vycházet z existence mimořádných okolností i tehdy, pokud je provedení letu sice právně i fakticky možné bez jakéhokoli omezení, ale letečtí dopravci se z ekonomických důvodů (např. ve snaze předejít prázdným letům) rozhodnou snížit počet leteckých spojení a zrušit lety, je však přespříliš. Tak dalekosáhlé zproštění odpovědnosti, pokud jde o letecké dopravce, jde k tíži cestujících a odporuje cíli nařízení o právech cestujících v letecké dopravě zavést vysokou úroveň ochrany cestujících.

V případě takovýchto ekonomických důvodů se jednoznačně jedná o „vnitřní“ příčiny, a nikoli o příčiny „vnější“ povahy“. V těchto případech je daná situace rovněž „pod kontrolou“ leteckých dopravců, protože se na vlastní odpovědnost a dobrovolně rozhodnou ke zrušení letu, aniž k tomu jsou „nuceni“ vnějšími okolnostmi.

4.

Nepostačuje ani skutečnost, že v době zrušení letu panují mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě. Zrušení daného letu musí být rovněž „způsobeno“ právě těmito mimořádnými okolnostmi a nesmí být možné zrušení zabránit přiměřenými opatřeními. V souvislosti s pandemií covidu-19 to přichází v úvahu, pokud například provozovatel letiště nebo řízení letového provozu zakáže jednotlivé lety nebo dojde k uzávěrám letišť ze strany orgánů veřejné moci či ze zákona platí zákazy vstupu na území. Kromě toho z patnáctého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004 vyplývá, že se „mimořádné okolnosti“ mohou týkat pouze „jednotlivé[ho] letadl[a] v určitý den“, což nemůže být případ odepření nástupu na palubu cestujícímu z důvodu reorganizace letů v důsledku okolností, které se dotýkají (i) jiných letů. Pojem „mimořádné okolnosti“ má totiž za cíl omezit povinnosti leteckého dopravce, a dokonce ho těchto povinností zprostit, pokud dotčené události nebylo možno zamezit, i když byla přijata všechna přiměřená opatření. Pokud ale takový dopravce dobrovolně rozhodne o reorganizaci svých letů kvůli okolnosti, která se

týká (i) jiných letů, nelze mít v žádném případě za to, že tento dopravce byl těmito okolnostmi nucen zrušit určitý let [viz (*omissis*) rozsudek ze dne 4. října 2012, Finnair Oyj v. Timy Lassooy, C-22/11, (*omissis*) bod 37: k odepření nástupu na palubu kvůli reorganizaci letového plánu provedené z důvodu stávky letových dispečerů]. Tato judikatura je zřejmě přenositelná i na omezení letového plánu v souvislosti s pandemií covidu-19.

5.

Pokud jde o to, že žalovaná tvrdí, že účelem zrušení daných letů byla i ochrana zdraví posádky, nelze vyhovět ani této námitce. Za mimořádnou okolnost nelze považovat ani zrušení letu z důvodu bezpečnosti a ochrany zdraví posádky při práci. Předně se v případě bezpečnosti a ochrany zdraví posádky při práci, která spadá do okruhu povinností, které letecký dopravce má jakožto zaměstnavatel, jedná o okolnost vnitropodnikové povahy patřící do sféry žalované, a nikoli o „vnější okolnost“. Případná zvýšená rizika pro zdraví posádky a pilotů v souvislosti s pandemií covidu-19 byla rovněž pod kontrolou žalované, neboť jim mohla čelit pomocí vhodných bezpečnostních opatření (filtry HEPA, povinnost nosit roušky atd.). Paušální zohlednění ochrany zdraví posádky by rovněž mohlo vést k tomu, že v případě příliš obezřetného a ochrannářského přístupu by každý případný let mohl být zrušen již „z důvodů ochrany zdraví“, aniž by záleželo na konkrétních indiciích. To by však v konečném důsledku znamenalo „*carte blanche*“, protože ke zvýšenému zdravotnímu riziku může – nezávisle na koronavirové krizi – v zásadě dojít při každém leteckém spojení, a to díky mezinárodním letům s pasažéry různého původu nacházejícími se ve stísněném prostoru.

Vzhledem k tomu, že SDEU – podle všeho – o těchto otázkách doposud nerozhodl, je třeba obrátit se na něj prostřednictvím žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce.

[*omissis*]

[*omissis*] [výklad týkající se vnitrostátního procesního práva]

[*omissis*] [podpisy]

[*omissis*]

[*omissis*] [formální náležitosti]