

Anonymizované znění

Překlad

C-308/21 - 1

Věc C-308/21

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

14. května 2021

Předkládající soud:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4)

Datum předkládacího rozhodnutí:

25. ledna 2021

Žalobci:

KU

OP

GC

Žalovaná:

SATA International – Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores

Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4

[soud prvního stupně Azorských ostrovů – občanskoprávní senát v Ponta Delgada – soudce č. 4 (Portugalsko)]

(omissis)

Žaloba podaná v řádném řízení

(omissis)

K podání žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce Soudnímu dvoru Evropské unie – Článek 94 jednacího řádu Soudního dvora Evropské unie

*

1) *Stručný popis předmětu sporu a relevantních skutečností*

V projednávané věci, v níž došlo ke spojení tří různých řízení, nabyli všichni tři žalobci letenky na dva lety mezi letištěm v Lisabonu [(Portugalsko)] a autonomní oblastí Azory (ostrovy São Miguel a Pico) [(Portugalsko)], které se měly uskutečnit dne 10. května 2017. Jeden z těchto letů byl zrušen a žalobci byl poskytnut náhradní let; druhý z letů byl vypraven se zpožděním. Ve všech případech dorazili žalobci do cíle s více než tříhodinovým zpožděním oproti plánovanému času.

Důvodem zpoždění byl neplánovaný a neočekávaný výpadek systému dodávek pohonných hmot, k němuž došlo ve 13:19 hodin výše uvedeného dne na letišti v Lisabonu. Vzhledem k této okolnosti bylo nutné změnit plánování veškerého letového provozu se základnou v Lisabonu, což se netýkalo jen letů, které zajišťovala dotčená letecká společnost, a zmíněný výpadek musel být řešen cestami do skladů pohonných hmot blízkých letišť. Kromě toho je třeba uvést, že z prokázaných skutečností vyplývá, že letiště v Lisabonu nezajišťuje řízení systému dodávek pohonných hmot přímo na letišti a že toto řízení přísluší třetímu subjektu.

Vyvstává otázka, zda zpoždění delší než tři hodiny nebo zrušení letů způsobené výpadkem dodávek pohonných hmot na letišti odletu představuje „**mimořádnou okolnost**“ ve smyslu a pro účely **čl. 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004**, když za řízení systému dodávek pohonných hmot odpovídá toto letiště.

*

Relevantní skutečnosti v projednávané věci jsou uvedeny níže:

a.1) K řízení 957/20.5T8PDL

1. Žalobce KU nabyl na základě rezervace NM8E8P letenku na lety S4321 a SP107, které zajišťovala žalovaná a které byly plánovány na 10. května 2017 s odletem z letiště v Lisabonu (LIS) ve 12:50 hodin a s předpokládaným příletem na letiště v Santa María (Azorské ostrovy) (SMA) dne 10. května 2017 v 19:15 hodin (místního času) a s mezipřistáním na letišti v Ponta Delgada (Azorské ostrovy) (PDL), s plánovaným příletem ve 14:15 hodin a odletem v 18:45 hodin (místního času).
2. Po odbavení výše uvedeného letu nastoupil žalobce na palubu.

3. Let S4321 byl ukončen v cíli, tj. na letišti v Ponta Delgada (Azorské ostrovy) (PDL), v 19:30 hodin, což zabránilo žalobci v nastoupení na let SP107.
4. Lisabon je od Santa María vzdálen 1 407,62 km.

a.2) K řízení 963/20.0T8PDL

5. Žalobce GC nabyl na základě rezervace NW53AK letenku na let S4321, který zajišťovala žalovaná a který byl plánován na 10. května 2017 s odletem z letiště v Lisabonu (LIS) ve 12:50 hodin a s předpokládaným příletem na letiště v Ponta Delgada (Azorské ostrovy) (PDL) ve 14:15 hodin (místního času).
6. Po odbavení výše uvedeného letu nastoupil žalobce na palubu.
7. Výše uvedený let byl zpožděn a na letišti v Ponta Delgada (Azorské ostrovy) (PDL) byl ukončen v 19:30 hodin, tj. se zpožděním 5 hodin a 15 minut oproti původně plánovanému času příletu.
8. Lisabon je od Ponta Delgada vzdálen 1 422,09 km.

a.3) K řízení 961/20.3T8PDL

9. Žalobce OP nabyl na základě rezervace 6I9R8M letenku na let S4142, který zajišťovala žalovaná a který byl plánován na 10. května 2017 s odletem z letiště v Isla de Pico (Azorské ostrovy) (PIX) v 17:35 hodin a s předpokládaným příletem na letiště v Lisabonu (LIS) ve 21:05 hodin (místního času).
10. Žalovaná let S4142 zrušila.
11. V důsledku zrušení letu byl žalobci nabídnut náhradní let, a sice let S4136 s odletem ve 21:25 hodin z letiště Terceira (TER) a s příletem na letiště v Lisabonu (LIS) dne 10. května 2017.
12. Isla de Pico je od Lisabonu vzdálen 1 662,34 km.

a.4) K obraně žalované

13. Dne 10. května 2017 od 13:19 hodin došlo k výpadku systému dodávek pohonných hmot na letišti v Lisabonu.
14. Tato událost byla neplánovaná a neočekávaná.
15. Vzhledem k této okolnosti bylo nutné změnit plánování veškerého letového provozu se základnou v Lisabonu, což se netýkalo jen letů, které zajišťovala žalovaná, a výše uvedený výpadek musel být řešen cestami do skladů pohonných hmot blízkých letišť.

16. Letiště v Lisabonu nezajišťuje řízení systému dodávek pohonných hmot přímo na letišti, neboť toto řízení přísluší třetímu subjektu.
17. Let S4321 měl být provozován na trase Lisabon – Porto – Ponta Delgada.
18. Vzhledem k tomu, že let S4143, který měl být veden po trase Lisabon – Isla de Pico, nemohl být realizován, letadlo se v hodinu, která byla plánována pro let S4142, nenacházelo v Pico, aby mohlo být využito pro zpáteční cestu (Pico – Lisabon).

*

2) *Znění vnitrostátních ustanovení použitelných na projednávanou věc a případně relevantní vnitrostátní judikatury*

V projednávaném případě má být použito **evropské nařízení [nařízení (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004]**, a proto neexistují žádná relevantní vnitrostátní ustanovení.

Vnitrostátní judikatura se nicméně do jisté míry shoduje v tom, že okolnosti, jež byly uvedeny výše, mohou být kvalifikovány jako „**mimořádné okolnosti**“ ve smyslu a pro účely **čl. 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004**, což z níže uvedených důvodů vyvolává výhrady zdejšího soudu.

V řízeních **č. 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL a 955/20.9T8PDL**, jejichž předmětem byly tytéž lety jako shora zmíněné a o nichž rozhodovaly různé soudy, bylo rozhodnuto, že letecká společnost není povinna zaplatit náhradu škody stanovenou v **čl. 5 odst. 1 písm. c) a v článku 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004**.

*

3) *Popis důvodů, z nichž se předkládající soud táže na výklad či platnost určitých ustanovení unijního práva*

Zdejší soud má v projednávané věci vážné pochybnosti ohledně způsobu, jakým má být v souvislosti s výše uvedenými skutečnostmi vykládán pojem „**mimořádné okolnosti**“, který je stanoven v **čl. 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004**, ve světle judikatury, kterou k tomuto ustanovení vydal Soudní dvůr.

V rozsudku **Wallentin-Hermann (C-549/07)**¹ totiž Soudní dvůr nejprve odkázal na **bod 14 odůvodnění** zmíněného nařízení, z něhož vyvodil pravidlo pro výklad

¹— Rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:2008:71).

v tom smyslu, že povinnosti provozujících leteckých dopravců by měly být omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, přičemž mezi tyto okolnosti patří zejména **povětrnostní podmínky neslučitelné s uskutečněním dotčeného letu**. Toto pravidlo však Soudní dvůr vyložil striktně, a sice tak, že okolnosti příkladmo vyjmenované v bodě 14 odůvodnění mohou být za mimořádné považovány pouze tehdy, pokud se vztahují k události, která **není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole** (body 15 až 34, zvláště body 22 a 23). Výstižně formulované vývody obsažené ve zmíněném rozsudku stojí za pozornost:

19. Jak vyplývá z dvanáctého bodu odůvodnění a z článku 5 nařízení č. 261/2004, zákonodárce Společenství zamýšlel zmírnit obtíže a nepohodlí způsobené cestujícím zrušením jejich letu tím, že uložil leteckým dopravcům informovat o zrušení letu s předstihem a za určitých okolností nabídnout přesměrování odpovídající určitým kritériím. Za předpokladu, že letečtí dopravci nemohou uvedená opatření přijmout, přál si zákonodárce Společenství, aby cestující odškodnili, s výjimkou případu, kdy ke zrušení letu dojde za mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

20. V tomto kontextu se zdá jasné, že pokud čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 zavádí zásadu práva cestujících na náhradu škody v případě zrušení letu, musí se odstavec 3 téhož článku, který stanoví podmínky, za kterých provozující letecký dopravce není povinen uvedenou náhradu škody vyplatit, považovat za odchylku od dané zásady. Posledně uvedené ustanovení je tedy třeba **vykládat restriktivně**.

21. V tomto ohledu zákonodárce Společenství uvedl, jak vyplývá ze čtrnáctého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004, že **takové okolnosti se mohou vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek**, které postihují provoz leteckého dopravce.

22. Z této indikace v preambuli nařízení č. 261/2004 vyplývá, že zákonodárce Společenství neměl na mysli, že uvedené události, jejichž výčet 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.

23. Ačkoli zákonodárce Společenství uvedl v daném výčtu „neočekávané nedostatky letové bezpečnosti“ a ačkoli technická závada na letadle může být takovým nedostatkem, **nic to nemění na tom, že okolnosti takové**

události lze kvalifikovat jako „mimořádné“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 pouze tehdy, pokud se vztahují k události, která, stejně jako události vyjmenované ve čtrnáctém bodě odůvodnění uvedeného nařízení, není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole.

Z výše uvedených bodů lze vyvodit, že podle názoru Soudního dvora **musí být čl. 5 odst. 3 nařízení vykládán restriktivně**, aby byla zvýšena úroveň ochrany cestujících. Okolnosti zmíněné v bodě 14 odůvodnění nemají být samy o sobě považovány za „mimořádné okolnosti“, nýbrž za okolnosti, jež lze kvalifikovat jako mimořádné, pokud nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymykají jeho účinné kontrole. Ve výše uvedené věci dospěl Soudní dvůr k závěru, že technické závady odhalené při údržbě letadel nebo technické závady vzniklé z důvodu nedostatku takové údržby nemohou jako takové představovat „mimořádné okolnosti“ uvedené v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 (bod 25).

V rozsudku **McDonagh (C-12/11)**² navázal Soudní dvůr na judikaturu uvedenou v předchozím odstavci a uvedl, že podle běžného jazyka se výrazem „mimořádné okolnosti“ rozumí doslova okolnosti „vymykající se běžnému stavu“. V letecké dopravě představují **událost, která není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole**. Dodal, že do tohoto pojmu jsou zahrnuty veškeré okolnosti, které se vymykají kontrole leteckého dopravce, bez ohledu na povahu a závažnost těchto okolností. Ve zmíněném případě dospěl nakonec k závěru, že erupce sopky Eyjafjallajökull a touto erupcí způsobené uzavření vzdušného prostoru spadají do pojmu „mimořádné okolnosti“ (body 26 až 34).

V rozsudku **van der Lans (C-257/14)**³ Soudní dvůr uvedl, že **výjimka stanovená v čl. 5 odst. 3 nařízení musí být vykládána striktně** a že v případě technických závad na letadlech lze tyto okolnosti kvalifikovat jako „mimořádné“ pouze za velmi striktně stanovených podmínek uvedených v předchozím odstavci. Jako příklad uvedl situaci, kdy konstruktér letadel, která tvoří flotilu dotčeného leteckého dopravce, nebo příslušný orgán odhalí, že daná letadla, ačkoliv jsou již v provozu, mají skrytou výrobní vadu ohrožující letovou bezpečnost. Stejně tak by tomu bylo v případě škod na letadlech způsobených akty sabotáže či terorismu. **Ve výše uvedené věci Soudní dvůr rozhodl, že předčasné selhání některých součástí letadla nepředstavuje nepředvídanou okolnost, která by se vymykala skutečné kontrole dotčeného leteckého dopravce, nýbrž takovou okolnost, která je vlastní běžnému výkonu činnosti tohoto dopravce (body 32 až 49).**

²– Rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

³– Rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

V usnesení **Siewert (C-394/14)**⁴ Soudní dvůr rozhodl, že náraz mobilních nástupních schůdků náležejících letišti do letadla nemůže být kvalifikován jako „mimořádná okolnost“, která zprošťuje leteckého dopravce jeho povinnosti nahradit cestujícím škodu v případě významného zpoždění letu provedeného tímto letadlem (**body 12 až 23**).

V rozsudku **[Pešková a Peška] (C-315/15)**⁵ dospěl Soudní dvůr k závěru, že ačkoli střet letounu s ptákem by mohl být považován za „mimořádnou okolnost“, skutečnost, že zrušení letu bylo následkem toho, že letecká společnost nedůvěřovala odborníkovi, který měl odpovídající kvalifikaci pro uskutečnění bezpečnostní kontroly letounu, a vyžádala si druhou kontrolu provedenou odborníkem, jemuž důvěřovala, vylučuje existenci „mimořádné okolnosti“ ve smyslu a pro účely čl. 5 odst. 3 nařízení (body 18 až 26).

V nedávném rozsudku **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)**⁶ Soudní dvůr zdůraznil, že „divoká stávka“ leteckého personálu nepředstavuje „mimořádnou okolnost“, která by umožňovala zprostit leteckou společnost její povinnosti nahradit škodu v případě zrušení nebo velkého zpoždění letu. Soudní dvůr totiž rozhodl, že spontánní nepřítomnost značné části leteckého personálu (taková „divoká stávka“, k jaké došlo ve výše uvedeném případě) nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“, neboť letecké společnosti se mohou běžně při výkonu své činnosti setkávat s nesouhlasem, případně s konflikty se svými zaměstnanci nebo s částí těchto zaměstnanců. Je tudíž třeba mít za to, že rizika plynoucí ze sociálních důsledků, které doprovázejí [restrukturalizační] opatření, jsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce (**body 29 až 49**).

Jak lze snadno vyvodit z výše uvedeného stručného výběru judikatury, Soudní dvůr již rozhodl, že takové situace, jako **(a)** technické závady odhalené při údržbě letadel nebo technické závady vzniklé z důvodu nedostatku takové údržby, **(b)** předčasné selhání některých součástí letadla, **(c)** náraz mobilních nástupních schůdků náležejících letišti do letadla, **(d)** nedůvěra vůči odborníkovi, který má odpovídající kvalifikaci pro uskutečnění bezpečnostní kontroly letounu, a **[(e)]** „divoká stávka“ leteckého personálu, nepředstavují „mimořádné okolnosti“ ve smyslu a pro účely **čl. 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004**, a to s ohledem na restriktivní výklad výše uvedeného ustanovení a na cíl spočívající ve zvýšení úrovně ochrany spotřebitelů.

⁴– Usnesení ze dne 14. listopadu 2014, **Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377)**.

⁵– Rozsudek ze dne 4. května 2017, **[Pešková a Peška] (C-315/15, EU:C:2017:342)**.

⁶– Rozsudek [ze dne 17. dubna 2018,] **Krüsemann a další (spojené věci 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)**.

Přesněji řečeno, zdejší soud má vážné pochybnosti ohledně toho, zda taková situace, jako je situace, která je popsána výše, **není vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce**, a to s ohledem na výklad, který podává Soudní dvůr ve své judikatuře.

Ve světle okolností projednávaného případu vyvstaly u zdejšího soudu pochybnosti, zda taková situace, jako je situace, která je předmětem tohoto sporu, spadá pod pojem „*mimořádné okolnosti*“ ve smyslu a pro účely **bodů 14 odůvodnění a čl. 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004**.

Vzhledem k tomu, že podle vnitrostátních právních předpisů má být vydáno rozhodnutí, proti kterému nelze podat opravný prostředek, a to z důvodu hodnoty sporu, má zdejší soud povinnost podat žádost o rozhodnutí o předběžné otázce.

S ohledem na výše uvedené úvahy musí být Soudnímu dvoru položena tato předběžná otázka:

„Představuje zpoždění delší než tři hodiny nebo zrušení letů způsobené výpadkem dodávek pohonných hmot na letišti odletu ‚mimořádnou okolností‘ ve smyslu a pro účely čl. 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, když za řízení systému dodávek pohonných hmot odpovídá toto letiště?“

(omissis)

[odkaz na následná stadia řízení]