

Věc C-52/23

**Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**

**Datum doručení:**

3. února 2023

**Předkládající soud:**

Amtsgericht Frankfurt am Main (Německo)

**Datum předkládacího rozhodnutí:**

24. ledna 2023

**Žalobkyně:**

flightright GmbH

**Žalovaná:**

TAP Dpt. Fale Connosco SA

---

[omissis]

**Amtsgericht Frankfurt am Main** (Okresní soud ve Frankfurtu nad Mohanem)  
Frankfurt nad Mohanem, 24. ledna 2023 [omissis]

**Usnesení**

Ve věci

Flightright GmbH, [omissis] Postupim

žalobkyně

[omissis]

proti

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [omissis] Lisabon, Portugalsko

žalované

[omissis]

rozhodl takto:

**I. Řízení se přerušuje.**

**II. Soudnímu dvoru Evropské unie se podle článku 267 SFEU za účelem výkladu článku 5 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, předkládají tyto otázky:**

- 1. Jedná se o mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení, nastanou-li povětrnostní podmínky neslučitelné s uskutečněním letu, nezávisle na mimořádnosti povětrnostních podmínek?**
- 2. V případě záporné odpovědi na první otázku, lze mimořádnost povětrnostních podmínek určit podle jejich regionální a sezónní četnosti v místě a době jejich výskytu?**

**Odůvodnění:**

**I.**

Žalobkyně požaduje na základě postoupeného práva dvou cestujících od žalované náhrady v souladu s nařízením.

Postupitelé si rezervovali leteckou přepravu u žalované jako provozujícího leteckého dopravce, která byla potvrzena. Let TP1860 z Ponta Delgada (Azorské ostrovy) do Lisabonu s navazujícím letem TP572 do Frankfurtu nad Mohanem měl odletět dne 23. března 2019 ve 13:30 hodin. Navazující let měl odletět v 18:15 hod a přiletět ve 22:25 hod. Let TP1860 byl zrušen. Postupitelé byli přepraveni dne 24. března 2019 a do Frankfurtu nad Mohanem přicestovali se zpožděním více než 24 hodin. V Ponta Delgada může dojít k tomu, že vítr dosahuje kritické rychlosti.

Žalovaná tvrdí, že důvodem zrušení byla skutečnost, že letoun pro sporný let TP1860 nemohl dne 23. března 2019 v Ponta Delgada přistát. Důvodem byla bouře, která vedla k tomu, že rychlost bočního větru činila 41,16 uzlů a pro přistání Airbusu A319 v Ponta Delgada byla příliš vysoká, což žalobkyně nepopírá. Ani jiné podobné letouny nemohly přistát. Postupitelům byla změněna rezervace na nejbližší dostupné spojení.

**II.**

Rozhodnutí závisí na tom, zda se podle tvrzení žalované lze domnívat, že se jednalo o mimořádnou okolnost ve smyslu článku 5 nařízení.

Žaloba je opodstatněná, pokud tvrzení žalované nepopisuje mimořádnou okolnost.

1. Provozující letecký dopravce není podle článku 5 nařízení povinen platit náhradu, jestliže může prokázat, že zrušení bylo způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

a) Mimořádné okolnosti jsou takové, které nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymykají jeho účinné kontrole (Soudní dvůr Evropské unie, rozsudek ze dne 22. prosince 2008, C-549/07 [omissis]); které tedy neodpovídají běžnému chodu událostí, nýbrž jsou mimo to, co je nebo může být běžně spojeno s průběhem osobní letecké dopravy (Bundesgerichtshof [Spolkový soudní dvůr], rozsudek ze dne 21. srpna 2012 – X ZR 138/11 [omissis]). Letečtí dopravci v praxi v tomto ohledu stejně jako v projednávané věci zpravidla uvádí povětrnostní podmínky neslučitelné s provedením letu.

b) Je pravda, že povětrnostní podmínky, které nejsou slučitelné s uskutečněním letu, jsou již podle představy normotvůrce způsobilé být mimořádnou okolností (bod 14 odůvodnění). Lze tedy vycházet z toho, že postačuje, aby povětrnostní podmínky bránily uskutečnění letu. V zásadě se to jeví jako odpovídající, protože počasí je mimo sféru vlivu leteckého dopravce. Není zjevné, proč by měl letecký dopravce nezávisle na zavinění odpovídat za okolnosti, které nemůže žádným způsobem ovlivnit. V tom případě se nejedná o nedbalost při uskutečnění letu. Navíc existence mimořádné okolnosti ještě nezabavuje odpovědnosti za poskytnutí náhrady, protože letecký dopravce je povinen přijmout všechna přiměřená opatření, aby zabránil důsledkům mimořádné okolnosti (viz čl. 5 odst. 3 nařízení).

c) Na druhé straně nelze pominout skutečnost, že nutnou součástí letecké dopravy je, že je vystavena meteorologickým jevům. To plyne z povahy věci. Povětrnostní vlivy existují vždy; trvale se mění a někdy právě takovým způsobem, že let již není možné bezpečně provést. Pokud tyto okolnosti nastávají pravidelně, je v zásadě nutno s nimi počítat neustále. Existují proto pochybnosti, zda obecně postačuje, aby plánované uskutečnění letu bylo narušeno povětrnostními podmínkami. Spíše se jeví, že podle znění čl. 5 odst. 3 nařízení by povětrnostní podmínky musely být mimořádné povahy.

Například není zjevné, proč by měl být letecký dopravce zproštěn odpovědnosti, plánuje-li let do Funchalu na Madeiře, tedy na letiště, na němž se, jak známo, často vyskytují poryvy větru. Vědomě uskutečňuje let, u něž hrozí zvýšené riziko, že budou panovat povětrnostní podmínky neslučitelné s uskutečněním letu, vyskytne-li se například z důvodu takového poryvu větru skutečně problém při letu. Podobně je tomu v projednávané věci, v Ponta Delgada se nesporně může vyskytnout vítr vanoucí kritickou rychlostí. Zdá se být nasnadě, že letecký dopravce se musí na takovéto události připravit.

d) Soud má za to, že je nezbytný restriktivní výklad.

aa) Lze si představit, že normotvůrce v bodě 14 odůvodnění nepovažoval povětrnostní podmínky neslučitelné s leteckým provozem obecně za mimořádnou okolnost. Spíše se zde uvádí, že takové okolnosti za těchto povětrnostních podmínek mohou nastat. To hovoří ve prospěch restriktivního výkladu, který rovněž splňuje cíl normotvůrce zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících (bod 1 odůvodnění nařízení), každopádně ovšem nikoliv proti němu.

Podle definice mimořádné okolnosti nesmí být splněna obě uvedená kritéria, a to účinná kontrola a běžný výkon činnosti dotčeného leteckého dopravce. Prvně uvedené možná není splněno, druhé ovšem jistě splněno je, máme-li za to, že být vystaven povětrnostním podmínkám je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce.

V tomto smyslu je tedy nasnadě restriktivní chápání čl. 5 odst. 3. „Mimořádný“ již svým zněním indikuje vzácný výskyt. Co se vyskytuje pravidelně, nemůže být mimořádné. V zájmu vysoké úrovně ochrany cestujících se zdá být vhodné posoudit tuto část běžného výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce podle konkrétní podoby okolností v konkrétním případě.

Právní přístup by se podobal přístupu ke kategorii technických závad. Ve svém rozsudku ze dne 22. prosince 2008, C-549/07 [*omissis*], Soudní dvůr uvedl, že soudy musí posoudit, zda technické závady, na něž se letecký dopravce odvolává, musí vyplývat z událostí, které nejsou vlastní běžnému výkonu jeho činnosti a skutečně se vymykají jeho účinné kontrole (viz body 26 a násl.). Oprava technické závady způsobené nedostatkem údržby letadla tedy musí být považována za vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce (bod 24). Něco jiného například platí v 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. Totéž platí v případě škod na letadlech způsobených akty sabotáže či terorismu (bod 26). Soudní dvůr v uvedeném rozsudku dále uvedl, že vyšší četnost technických závad u leteckého dopravce není sama o sobě skutečností takové povahy, aby umožnila konstatovat, že nastaly nebo nenastaly „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (bod 36).

Z tohoto vyplývá, že by v projednávané věci mohlo být nezbytné přezkoumat, zda povětrnostní podmínky, na něž se letecký dopravce odvolává, vyplývají z událostí, které nejsou vlastní běžnému výkonu jeho činnosti a - což je zapotřebí vyjasnit žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce - skutečně se vymykají jeho běžné kontrole.

bb) Tomuto posouzení by judikatura Soudního dvora, která rozlišuje mezi „externími“ a „interními“ událostmi nebránila.

Na rozdíl od názoru žalované uvedeném v jejím písemném vyjádření ze dne 15. prosince 2022 Soudní dvůr nerozlišuje pouze podle „sfér“ a „účinné kontroly“, nýbrž i nadále podle toho, zda se jedná o události, které nejsou z důvodu své

povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole (rozsudek ze dne 23. března 2021, C-28/20, bod 23). Rozlišování mezi „externími“ a „interními“ událostmi podle Soudního dvora slouží spíše použití kritéria účinné kontroly (viz výše, bod 41). Nemožnost účinné kontroly není v projednávané věci zpochybňována. Nic jiného nevyplývá ani z rozsudku ze dne 7. července 2022, C-308/21 (viz body 24 a násl.).

cc) Pokud jde žádost soudu o rozhodnutí o předběžných otázkách ve věci C-388/22, kdy předmětem předběžných otázek byla kromě nepříznivých povětrnostních podmínek rovněž rozhodnutí řízení letového provozu, pak ze stanoviska Komise ze dne 21. září 2022 rovněž nutně nevyplývají opačná hlediska.

Ve vztahu k povětrnostním podmínkám v této věci Komise předně vycházela zejména z (neexistence) účinné kontroly, která pro výkladovou otázku není postačující, protože je v obou projednávaných věcech nesporná (bod 33). V ostatním pak měla i Komise přinejmenším za to, že by povětrnostní podmínky neměly být součástí běžného výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce, „jako např. bouřky nebo blesky obecně“ (bod 37). Hranici ke vzniku mimořádné okolnosti zjevně stanoví pouze na základě neslučitelnosti s provedením dotčeného letu (viz bod 38). Otázce mimořádnosti povětrnostních podmínek se Komise podle zdejšího chápání ve svém stanovisku konkrétně nevěnovala.

dd) Přitom existují rovněž kritéria umožňující v rámci této kategorie odlišit mimořádné okolnosti od těch nemimořádných.

Mimořádnost povětrnostních podmínek by bylo možno posuzovat regionálně na základě různé povahy klimatických podmínek na různých místech světa a sezónně. Tam, kde určité povětrnostní podmínky v určitou dobu nastávají častěji než na jiných místech, již tyto podmínky nejsou mimořádné. Letecký dopravce, který provozuje leteckou dopravu v regionech a dobách se zvláštními povětrnostními fenomény, přijímá riziko, že bude takovou, v tomto případě již jen obvyklou okolností, dotčen [omissis] [vnitrostátní zdroj literatury].

ee) Letečtí dopravci by takovým výkladem nebyli neúměrně zatíženi.

Podobné úvahy uvedl generální advokát ve svém stanovisku ze dne 14. března 2013 ve věci C-509/11 ohledně článku 17 nařízení 1371/2007, bod 40 [internetový odkaz][omissis]: „Avšak v kontextu přepravních smluv cestujících v železniční přepravě nejčastější příčiny vyšší moci, konkrétně nepříznivé povětrnostní podmínky, poškození železniční infrastruktury a konflikty na trhu práce, ve skutečnosti mají předvídatelnou statistickou frekvenci, i když jejich individuální výskyt nelze s jistotou předvídat. Znamená to, že možnost jejich výskytu je železničnímu podniku dopředu známa. Znamená to rovněž, že je lze zohlednit při výpočtu ceny přepravního dokladu.“

Stejně tak mohou letečtí dopravci události spojené s počasím, které se vyskytují de facto s předvídatelnou statistickou pravidelností a mohou vést k

nesrovnalostem v letu spojeným s povinností poskytnout náhradu, započítat do své ceny letenky, jedná-li se o to, aby hospodářské zatížení výplatou náhrad v souvislosti s okolnostmi týkajícími se počasí nepřesáhlo únosnou mez.

2. Jak bylo uvedeno, v projednávané věci je zvláštní riziko kritické rychlosti větru v Ponta Delgada známé. Z toho vyplývá, že argument mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 přednesený žalovanou, je rozhodující pouze tehdy, není-li tato skutečnost relevantní.

[*omissis*]

[formální náležitosti]

PRACOVNÍ DOKUMENT