

Věc C-131/22

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

Datum doručení:

25. února 2022

Předkládající soud:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Německo)

Datum předkládacího rozhodnutí:

2. února 2022

Žalobkyně:

flightright GmbH

Žalovaná:

Swiss International Air Lines AG

Amtsgericht Frankfurt am Main (okresní soud ve Frankfurtu nad Mohanem)
Frankfurt nad Mohanem, 2. února 2022

[omissis]

Usnesení

Ve věci

Flightright GmbH [omissis]

[omissis] Postupim

žalobkyně

[omissis]

proti

Swiss International Air Lines AG Zweigniederlassung Frankfurt, [omissis]
Frankfurt nad Mohanem

žalované

[omissis]

rozhodl soud 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 jejich konkrétní podobě?**
- 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?**
- 3. Jedná se o mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení, jestliže rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k určitému letadlu v určitý den, má za následek velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, nezávisle na tom, co bylo důvodem tohoto rozhodnutí?**
- 4. V případě záporné odpovědi na třetí otázku, musí být důvod tohoto rozhodnutí sám o sobě mimořádný, takže jeho výskyt nelze očekávat?**

Důvody

I.

Žalobkyně požaduje na základě postoupeného práva cestujícího od žalované náhradu v souladu s nařízením.

Cestující si rezervoval leteckou přepravu u žalované, která byla potvrzena. Let LX1077 z Frankfurtu nad Mohanem do Curychu měl odléhat 6. července 2017 ve 20:50 hod a přistávat ve 21:45 hod. Ve skutečnosti byl let zrušen, protože předchozí let LX1076 z Curychu se do Curychu vrátil, aniž (se zpožděním) přistál, jak bylo plánováno, ve 21:10 hod. ve Frankfurtu. Let již nebylo možno nahradit před začátkem nočního zákazu letů ve Frankfurtu nad Mohanem. Žalovaná nemá

ve Frankfurtu základnu, ani tam nemohla dopravit náhradní letadlo. Cestující byl přepraven dne 7. července 2017 v 6:52 hod. jiným letem.

Žalovaná tvrdí, že letu LX1076 byl přidělen pozdější slot, což bylo způsobeno povětrnostními omezeními provozu letiště v důsledku intenzivní bouřkové činnosti nad letištěm ve Frankfurtu nad Mohanem. Když se letoun blížil k Frankfurtu, nedostal povolení k přistání, protože letecký provoz ve Frankfurtu nad Mohanem byl v důsledku úderu blesku zastaven.

II.

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

Žaloba nebude opodstatněná, bude-li žalovaná zproštěna odpovědnosti s ohledem na existenci takové mimořádné okolnosti.

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], bod 23); 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, Německo], rozsudek ze dne 21. srpna 2012, X ZR 138/11 [omissis], body 10 a 14). Letečtí dopravci v praxi v tomto ohledu stejně jako v projednávané věci zpravidla uvádí povětrnostní podmínky nebo rozhodnutí řízení letového provozu.

b) Je pravda, že povětrnostní podmínky, které nejsou slučitelné s uskutečněním letu, jsou již podle představy normotvůrce způsobilé být mimořádnou okolností (bod 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004). 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 nezbavuje odpovědnosti za poskytnutí náhrady, protože letecký dopravce je povinen přijmout všechna přiměřená opatření, aby zabránil důsledkům mimořádné okolnosti (viz čl. 5 odst. 3 nařízení).

Totéž platí pro rozhodnutí řízení letového provozu, která jsou uvedena v bodě 15 odůvodnění nařízení. Letecký dopravce se musí jeho pokyny řídit.

c) Na druhé straně je zjevné, že nutnou součástí letecké dopravy je, že je vystavena meteorologickým jevům a vlivu řízení letového provozu.

Prvně uvedené plynou z povahy věci. Posledně uvedené vyplývá z pravidel letecké dopravy. Lety jsou neustále regulovány; uskuteční se až v okamžiku, kdy je učiněno rozhodnutí v jejich prospěch. Omezení plánovaného průběhu letu vlivem rozhodnutí řízení letového provozu jsou všudypřítomná, ať v důsledku počasí, provozních poruch, či z jiných důvodů.

Tyto okolnosti nastávají pravidelně; v zásadě je s nimi nutno počítat neustále. Existují proto pochybnosti, zda obecně postačuje, aby plánované uskutečnění letu bylo narušeno povětrnostními podmínkami nebo se jej týkalo rozhodnutí řízení letového provozu. Spíše se jeví, že podle znění čl. 5 odst. 3 nařízení by povětrnostní podmínky a rozhodnutí 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 stříhy 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 stříhu větru skutečně problém při letu.

Stejně tak není jisté, že je nutno vycházet toho, že se jedná o mimořádnou okolnost v souvislosti s rozhodnutím řízení letového provozu, jestliže to přijme rozhodnutí o přidělení slotu, které vyplývá z obecného nedostatku kapacit. Nedostatečnou kapacitu na trase letu lze chápat jako „obvyklou“ závalu letového provozu, s níž je nutno obecně počítat, podobně jako s dopravní zácpou na dálnici. To by každopádně mohlo platit pro vytížené letecké prostory, jako je ten nad Evropou v období, jehož se spor týká. Podobně by mimořádnou okolnost nepředstavovala opatření při řízení letového provozu založená na běžných povětrnostních situacích.

Ohledně opatření řízení letového provozu si lze dokonce představit případy, kdy by dotčený letecký dopravce byl sám jejich příčinou. Může například nastat situace, kdy se letadlo leteckého dopravce musí z důvodu technické závady vrátit na odletové letiště, z důvodu jeho nouzového přistání by se tak musel dočasně zastavit provoz letiště pro jiné lety, a tedy také pro takto zpožděný jiný let stejného leteckého dopravce. Navzdory externímu pokynu řízení letového provozu ohledně zpožděného letu pak kauzálně nastane okolnost, za níž podle judikatury Soudního dvora (viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, C-549/07 [omissis]) odpovídá provozující letecký dopravce.

Podobně je tomu ve věci, o níž má být rozhodnuto. V létě se ve Frankfurtu nad Mohanem stává, že se objeví bouřky a z toho plynoucí omezení provozu, není proto jisté, zda jsou z toho plynoucí rozhodnutí řízení letového provozu mimořádné povahy a zda není nasnadě, že se letecký dopravce na takové události musí připravit.

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

aa) Lze si představit, že normotvůrce v uvedeném 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. Stejně tak se v bodě 15 odůvodnění nařízení uvádí, že za mimořádných okolností *by se měla* považovat rozhodnutí řízení letového provozu. Není tedy nezbytně nutné vycházet z toho, že jimi skutečně jsou. 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 musí být nesplněna obě uvedená kritéria (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. Rovněž skutečnost, že letový provoz leteckých dopravců je nutně a trvale podřízen regulacím ze strany orgánů, by bylo možno posuzovat jako součást běžného výkonu činnosti dotčeného 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. Stejně je tak tomu 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 v projednávané věci by mohlo být nezbytné přezkoumat, zda povětrnostní podmínky nebo rozhodnutí řízení letového provozu, na něž se letecký dopravce odvolává, vyplývají z událostí, které nejsou vlastní běžnému výkonu jeho činnosti a skutečně se vymykají jeho běžné kontrole.

bb) Existují přitom rovněž kritéria umožňující v rámci těchto kategorií 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] [odkaz na vnitrostátní literaturu]).

U rozhodnutí řízení letového provozu by mohl být relevantní jejich důvod, tedy zda byl důvod takového opatření mimořádné povahy (viz podobně [omissis] [odkaz na vnitrostátní literaturu] a Handelsgericht Wien [obchodní soud ve Vídni, Rakousko], rozsudek ze dne 6. ledna 2017, 60 R 62/17y [omissis]). Mohlo by tomu tak být například v případech, s nimiž není nutno počítat, protože nejsou součástí běžného provozu, jako například objíždky způsobené nehodami, teroristické útoky, politické události nebo neobvyklé extrémní počasí; jinak by tomu bylo ale v případě obecných nedostatků kapacity, blíže nespecifikovaných povětrnostních podmínek a podobně.

cc) Letečtí dopravci by takovým výkladem nebyly 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 [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 nebo řízením letového provozu, 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 nebo řízení letového provozu nepřesáhlo únosnou mez.

2. V projednávané věci nebylo doloženo ani není zjevné, že by bouřky ve Frankfurtu nad Mohanem v červenci a s tím spojená rozhodnutí řízení letového provozu byly mimořádné povahy. Z toho vyplývá, že argument mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 přednesený žalovanou je rozhodující pouze tehdy, není-li to relevantní.

[omissis]