

Věc C-37/21

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce**Datum doručení:**

22. ledna 2021

Předkládající soud:

Amtsgericht Hamburg

Datum předkládacího rozhodnutí:

30/12/2021

Žalobkyně:

flightright GmbH

Žalovaná:

Ryanair DAC, dříve Ryanair Ltd

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázcev řízení 22 a C 22/02 Amtsgericht Hamburg (*okresní soud v Hamburku*),

[omissis] na základě článku 267 SFEU

podaná Soudnímu dvoru Evropské unie**1. Podnět a důvod žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce**

U Amtsgericht Hamburg se stále znovu projednávají právní spory v rámci používání takzvaného nařízení o právech cestujících v letecké dopravě (nařízení ES č. 261/04), ve kterých je předmětem sporu účastníků řízení to, zda odložení povolení ke vzletu ze strany řízení letového provozu již jako takové zakládá mimořádnou skutečnost ve smyslu článku 5 (3), aniž by ještě záleželo na tom, zda důvod odpovídajícího odložení povolení ke vzletu sám o sobě naplňuje mimořádný důvod nebo nikoli. Sporné je to zejména také tehdy, pokud důvod zpoždění v udělení povolení ke vzletu spočíval v aktuálních povětrnostních podmínkách na letišti, aniž se u těchto povětrnostních podmínek jednalo samo o sobě o mimořádné povětrnostní podmínky pro tento region a roční období. Vzhledem k opakovaně se vyskytujícím sporům ohledně těchto skutečností

v místě, jakým je Hamburk, vychází předkládající soud z toho, že tyto právní otázky mají v současnosti význam v četných řízeních i na jiných místech jurisdikce s velkými letišti, a to jak ve Spolkové republice Německo, tak i v celé Evropě, takže v tomto ohledu se zdá smysluplné, aby Soudní dvůr Evropské unie zaujal k této otázce výkladu článku 5 odst. 3 postoj pro vytvoření právní jistoty pro budoucnost v celé Evropě.

2. Skutkový stav v případě, z něhož vychází žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

2.1. Významné zpoždění 4 hodiny 40 minut

Společnosti Flightright GmbH a Ryanair DAC jsou ve sporu o nárocích cestujících v letecké dopravě paní Sophie B. a pana Marvina B. vyplývající z postoupeného práva. Cestující měli letět dne 26.10.19 na základě potvrzení o rezervaci, které jim bylo uděleno žalovanou, z Hamburku do Krakova, a přitom měli přistát v 9.45 místního času v Krakově. Ve skutečnosti letadlo doletělo do Krakova až v 14.25 hodin, takže zpoždění v místě určení činilo cca 4 hodiny 40 minut, co představuje významné zpoždění ve smyslu ustálené judikatury Soudního dvora Evropské unie, které se rovná zrušení letu ve smyslu čl. 5 odst. 1 nařízení ES č. 261/04 a které způsobuje vznik práva na náhradu škody podle čl. 5 odst. 1 písm. c), čl. 7 odst. 1 nařízení.

2.2. Mimořádná okolnost z důvodu zpožděného povolení ke vzletu na základě špatného počasí

Žalovaná uvádí, že od plnění nároků na náhradu škody podle čl. 5 odst. 3 nařízení je osvobozena, protože významné zpoždění vyplývá z mimořádné okolnosti ve smyslu této normy, které nemohla zabránit, respektive nemohla ani přiměřenými opatřeními zabránit důsledkům zpoždění.

Jako takové mimořádné okolnosti se domáhá letecká společnost toho, že let, který je předmětem sporu, přistál v Krakově s významným zpožděním proto, že s významným zpožděním již startoval z Hamburku, což zase spočívalo v tom, že předchozí let přiletěl z Krakova do Hamburku s významným zpožděním. To zase pak spočívalo na tom, že v Krakově došlo ke zpoždění vzletu letadla v délce 4 hodin a 52 minut na základě špatného počasí [*omissis*]. Špatné počasí spočívalo v mlze, která vedla ke špatné viditelnosti, což ohrožovalo bezpečnost letu.

Letecká společnost se domnívá, že se jedná o mimořádnou okolnost, protože povětrnostní podmínky nespadají do odpovědnosti žalované [*omissis*].

3. Právní předpisy a právní zásady aplikované předkládacím soudem

Předkládající soud nepovažuje okolnosti, které uvádí letecká společnost za dostatečné, aby nezvratně odůvodňovaly hypotézu o mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení ES č. 261/04.

Při výkladu pojmu „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení vychází předkládající soud z těchto právních zásad:

- 3.1.: Právní úpravu o výjimce čl. 5 odst. 3 je nutno vykládat, jako všechny právní úpravy o výjimce, restriktivně.
 - 3.2.: Mimořádné okolnosti jsou pouze okolnosti, které se vymykají běžnému stavu (Soudní dvůr Evropské unie NJW 2013, 921 bod. 29).
 - 3.3.: Výčet bodu odůvodnění 14 není automaticky doprovázen mimořádnými důvody, nýbrž vždy je nutné učinit kontrolu v konkrétním případě (Soudní dvůr Evropské unie C-549/07).
 - 3.4.: „Mimo běžný rámec“ nebo „vymykající se běžnému stavu“ ve smyslu judikatury Soudního dvora Evropské unie není možné postavit na roveň neočekávaným, nezaviněným, nezvyklým skutečnostem, kterým nelze zabránit nebo za které „nelze nést odpovědnost“.
 - 3.5.: Mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení je pouze okolnost, která není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckých dopravců a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole (rozsudky Soudního dvora Evropské unie C-549/07; C-257/14).
 - 3.6.: Nikoli každá událost, které nemohla letecká společnost zabránit, je dostačující pro hypotézu o mimořádné okolnosti, nýbrž pouze takové, které se vymykají běžnému a očekávatelnému průběhu leteckého provozu [*omissis*].
 - 3.7.: Nepříznivé povětrnostní podmínky, které dočasně vylučují start letadla, nejsou vždy mimořádnou okolností, ale mohou jí být pouze v konkrétním případě [*omissis*].
- 4. Závěry předkládajícího soudu pro výklad pojmu „mimořádná okolnost“ v případě zpožděného povolení ke vzletu z důvodu špatného počasí**

Z právních zásad výkladu pojmu mimořádné okolnosti uvedených v bodu 3 vyvozuje předkládající soud tyto další právní zásady:

4.1.:

Zpožděné povolení ke vzletu ze strany řízení letového provozu nenaplnuje samo o sobě mimořádnou okolnost, protože zpoždění u povolení ke vzletu ze strany řízení letového provozu, tzv. odložení přidělení slotu pro let, nepředstavuje událost, která se „vymyká běžnému stavu“, nýbrž událost, která patří k běžným a očekávatelným průběhům a rámcovým podmínkám mezinárodní letecké dopravy. Jedná se o událost, která je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckých dopravců.

V praxi soudů prvního stupně se spory, ve kterých letecké společnosti uplatňují odložení přidělení slotu pro let ze strany řízení letového provozu, nevymykají běžnému stavu, nevystupují jako události objevující se mimo běžný rámec, nýbrž jsou uplatňovány běžně a často, takže skutečnost, že se nevymykají z běžného stavu, lze vzít za základ jako soudu známou skutečnost.

Pokud by nebylo možné vzít za základ skutečnou obvyklost, běžnost a očekávatelnost odložení přidělení slotu pro let ze strany řízení letového provozu jako skutečnost známou soudu, musel by být o tom ve sporu podán důkaz prostřednictvím znaleckého posudku. Skutečnost, která se neobjevuje v mezinárodní letecké dopravě jen extrémně zřídka, nýbrž pravidelně, nemůže být skutečností, která se vymyká běžnému stavu.

4.2.:

Odložení přidělení slotu pro let ze strany řízení letového provozu je možno hodnotit jako mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/04 pouze tehdy, pokud sama o sobě spočívá na skutečnostech, které mohou být kvalifikovány jako mimořádné ve smyslu čl. 5 odst. 3. Spočívá-li odložení přidělení slotu pro let např. na tom, že na dotčeném letišti došlo k letecké nehodě, na základě níž musela být na hodiny zavřena startovní dráha nebo se objevila hrozba teroristického útoku, na základě které musel být na hodiny zastaven letecký provoz, pak odložení přidělení slotu spočívá na mimořádné okolnosti. Spočívá-li odložení přidělení slotu pro let na skutečnosti, která není mimořádná, jako například zledovatělá startovní dráha nebo zledovatělé nosné plochy na základě teplot pod nulou během zimního rána v Hamburku, pak odložení přidělení slotu mimořádnou okolnost nenaplňuje.

4.3.:

Nepříznivé počasí jako důvod odložení přidělení slotu pro let představuje mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení ES č. 261/04 pouze tehdy, pokud nepříznivé počasí naplňuje samo o sobě mimořádnou okolnost, pokud se nepříznivé počasí na dotčeném místě a v dotčený čas samo o sobě „vymyká běžnému stavu“, samo o sobě nepatří k „běžným a očekávatelným povětrnostním podmínkám“ na dotčeném místě v dotčený čas, nýbrž „to [obvyklé] přesahuje“. Nepříznivé povětrnostní podmínky, které se nevymykají na určitém místě v určitém čase běžnému stavu, které nepřesahují na určitém místě a v určitý čas běžné a očekávatelné povětrnostní podmínky, jsou události, které jsou vlastní běžnému výkonu činnosti leteckých společností a běžným rámcovým podmínkám letecké dopravy.

5. Otázky položené Soudnímu dvoru Evropské unie v rámci této žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

Vzhledem k tomu, že letecké společnosti často zpochybňují výklad vnitrostátního soudu uvedený v bodě 4 jako neodůvodněný, z čehož vyplývají v celé Evropě

odpovídající právní otázky, předkládající soud klade Soudnímu dvoru následující otázky:

5.1.:

Naplňuje zpoždění povolení ke vzletu ze strany řízení letového provozu samo o sobě mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě nebo je namíště odpověď na tuto otázku zodpovědět záporně, protože zpoždění při povolení ke vzletu ze strany řízení letového provozu, tzv. odložení přidělení slotu pro let, není událostí, která „se vymyká běžnému stavu“, nýbrž událostí, která patří k běžným a očekávatelným průběhům a rámcovým podmínkám mezinárodní letecké dopravy, protože se jedná o událost, která je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckých dopravců?

5.2.

Má soud považovat za obecně známou skutečnost, že tzv. odložení přidělení slotu pro let ze strany řízení letového provozu v mezinárodní letecké dopravě nepředstavuje okolnosti, které se vymykají běžnému stavu ve smyslu judikatury Soudního dvora Evropské unie, nýbrž jde o obvyklé, běžné, očekávatelné průvodní jevy letecké dopravy, nebo musí být podán ve sporu důkaz pomocí znaleckého posudku, který by byl předložen pouze tehdy, pokud se odložení přidělení slotu pro let vyskytuje v mezinárodní letecké dopravě extrémně zřídka a nikoli pravidelně?

5.3.:

Je možné odložení přidělení slotu pro let ze strany řízení letového provozu hodnotit jako mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/04 pouze tehdy, pokud sama o sobě spočívají na skutečnostech, které mohou být kvalifikovány jako mimořádná okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3, tedy například vyskytne-li se nehoda nebo teroristická hrozba, nikoli však na povětrnostních podmínkách, které jsou v době a místě výskytu pro provoz běžné a které dočasně ovlivňují leteckou dopravu?

5.4.:

Představuje nepříznivé počasí jako důvod odložení přidělení slotu pro let mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení ES č. 261/04 obzvláště jen tehdy, pokud nepříznivé počasí naplňuje samo o sobě mimořádnou okolnost, pokud se tedy nepříznivé počasí na určitém místě v určitý čas samo o sobě „vymyká běžnému stavu“ a samo o sobě nepatří k „obvyklým a očekávatelným povětrnostním podmínkám“ na určitém místě v určitý čas, nýbrž „uvedené obvyklé a očekávatelné povětrnostní podmínky“ přesahuje?

Jsou nepříznivé povětrnostní podmínky, které se na určitém místě v určitý čas nevymykají běžnému stavu, které na určitém místě v určitý čas nepřesahují obvyklé a očekávatelné povětrnostní podmínky, událostmi, které jsou vlastní

běžnému výkonu činnosti leteckých společností, které jsou vlastní normálním rámcovým podmínkám letecké dopravy ve smyslu výkladu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě učiněného Soudním dvorem Evropské unie?

[*omissis*]

PRACOVNÍ DOKUMENT