



## Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (třetího senátu)

4. května 2017\*

„Řízení o předběžné otázce — Letecká doprava — Nařízení (ES) č. 261/2004 — Článek 5 odst. 3 — Náhrady cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů — Rozsah — Zproštění povinnosti k náhradě škody — Střet letounu s ptákem — Pojem ‚mimořádné okolnosti‘ — Pojem ‚přiměřená opatření‘ s cílem čelit mimořádné okolnosti nebo následkům takovéto okolnosti“

Ve věci C-315/15,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Obvodního soudu pro Prahu 6 (Česká republika) ze dne 28. dubna 2015, došlým Soudnímu dvoru dne 26. června 2015, v řízení

proti

**Travel Service, a.s.,**

SOUDNÍ DVŮR (třetí senát),

ve složení L. Bay Larsen, předseda senátu, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan a D. Šváby (zpravodaj),  
sudci,

generální advokát: Y. Bot,

vedoucí soudní kanceláře: V. Tourrès, rada,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 13. července 2016,

s ohledem na vyjádření předložená:

- [redacted], advokátem,
- za společnost Travel Service, a.s., [redacted] advokátem,
- za českou vládu [redacted] jako zmocněnci,
- za německou vládu [redacted] jako zmocněncem,

\* Jednací jazyk: čeština.

- za italskou vládu G. Palmieri, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s F. Di Matteem, avvocato dello Stato,
  - za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,
  - za Evropskou komisi K. Simonssonem a P. Ondrůškem, jako zmocněnci,
- po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 28. července 2016,  
vydává tento

### Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 5 odst. 3 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 (Úř. věst. L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).
- 2 Tato žádost byla podána v rámci sporu mezi [redacted] na straně jedné a společností Travel Service, a.s., která je leteckým dopravcem, na straně druhé ve věci odmítnutí tohoto dopravce nahradit škodu, která vznikla uvedeným cestujícím, jejichž let měl významné zpoždění.

### Právní rámec

- 3 Body 1, 7, 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 zní takto:
  - „(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy [by měla] mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.
  - [...]
  - (7) V zájmu zajištění účinného uplatňování tohoto nařízení by měly povinnosti z něj vyplývající spočívat na provozujícím leteckém dopravci, který uskutečňuje nebo má v úmyslu uskutečnit let, ať již vlastním letadlem, nebo letadlem pronajatým s posádkou a s dalšími službami nebo bez posádky a dalších služeb, nebo za jiných podmínek.
  - [...]
  - (14) Stejně jako podle Montrealské úmluvy by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Tyto mimořádné 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 provozujícího leteckého dopravce.

(15) Za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí [o] řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá velké zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.“

4 Článek 5 tohoto nařízení stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

[...]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, [...]

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

[...]“

5 Článek 7 uvedeného nařízení, který je nadepsán „Právo na náhradu škody“, v odstavci 1 stanoví:

„Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

[...]“

6 Článek 13 téhož nařízení, nadepsaný „Právo na následný postih“, stanoví:

„Jestliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Zejména nemohou být ustanovení tohoto nařízení vykládána jako omezení práva provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osobě, se kterými uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu. Obdobně nelze ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení práva provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osoby jiné, než je cestující, se kterým uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu, požadovat náhradu škody podle použitelných právních předpisů.“

### **Spor v původním řízení a předběžné otázky**

7 Žalobci v původním řízení si u společnosti Travel Service rezervovali let z Burgasu (Bulharsko) do Ostravy (Česká republika).

8 Dne 10. srpna 2013 byl tento let uskutečněn se zpožděním na přiletu v délce pět hodin a dvacet minut.

9 Uvedený let měl následující plánovanou rotaci: Praha – Burgas – Brno (Česká republika) – Burgas – Ostrava.

10 Při letu z Prahy do Burgasu byla zjištěna technická závada reversu. Odstranění této závady si vyžádalo hodinu a čtyřicet pět minut.



- 11 Při přistávání letu z Burgasu do Brna se podle tvrzení společnosti Travel Service střetl letoun s ptákem, což si vyžádalo kontrolu letounu, avšak bez nálezu. Do Brna byl přesto soukromým letounem ze Slaného (Česká republika) dopraven technik společnosti Travel Service, aby provedl práce směřující k zprovoznění daného letounu. Od posádky letounu se dozvěděl, že kontrola již byla provedena jinou firmou, avšak vlastník letounu Sunwing její oprávnění k provedení uvedené kontroly neakceptoval. Společnost Travel Service ještě jednou zkontrolovala již očištěné místo střetu, avšak žádné další stopy střetu na motorech nebo na ostatních částech letounu nenalezla.
- 12 Letoun následně pokračoval z Brna do Burgasu a poté z Burgasu do Ostravy, což byl let, který využili žalobci.
- 13 Podáním došlým Obvodnímu soudu pro Prahu 6 (Česká republika) dne 26. listopadu 2013 se každý z žalobců v původním řízení domáhal zaplacení částky přibližně 6 825 korun českých (Kč) (tj. cca 250 eur) podle čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004. Rozsudkem ze dne 22. května 2014 uvedený soud jejich žalobě vyhověl s odůvodněním, že okolnosti v projednávané věci nemohou být kvalifikovány jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení, neboť volba způsobu zprovoznění letounu v důsledku takové technické závady, jako je střet s ptákem, je v kompetenci společnosti Travel Service. V této souvislosti Obvodní soud pro Prahu 6 dodal, že společnost Travel Service neprokázala, že učinila vše pro to, aby ke zpoždění letu nedošlo, když pouze tvrdila, že po střetu letounu s ptákem „bylo nutno“ vyčkat příjezdu autorizovaného technika.
- 14 Společnost Travel Service podala proti tomuto rozsudku dne 2. července 2014 odvolání. Městský soud v Praze (Česká republika) usnesením ze dne 17. července 2014 toto odvolání pro nepřípustnost odmítl, neboť rozsudkem Obvodního soudu pro Prahu 6 bylo rozhodnuto o dvou samostatných nárocích, z nichž ani jeden nepřevyšil částku 10 000 Kč (tj. cca 365 eur).
- 15 Společnost Travel Service podala dne 18. srpna 2014 k Ústavnímu soudu (Česká republika) proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 22. května 2014 ústavní stížnost. Nálezem ze dne 20. listopadu 2014 Ústavní soud uvedené stížnosti vyhověl a zrušil rozsudek Obvodního soudu pro Prahu 6 s odůvodněním, že jím bylo porušeno základní právo společnosti Travel Service na spravedlivý proces a základní právo na zákonného soudce, neboť Obvodní soud pro Prahu 6 byl jakožto soud poslední instance povinen položit předběžnou otázku Soudnímu dvoru podle článku 267 SFEU, jelikož odpověď na otázku, zda střet letounu s ptákem ve spojení s dalšími událostmi technické povahy musí být kvalifikován jako „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, není z tohoto nařízení ani z judikatury Soudního dvora zřejmá.
- 16 Věc byla vrácena Obvodnímu soudu pro Prahu 6. Tento soud má pochybnosti nejprve o tom, zda lze střet letounu s ptákem podřadit pod pojem „událost“ ve smyslu bodu 22 rozsudku ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), nebo pod pojem „mimořádná okolnost“ ve smyslu bodu 14 odůvodnění uvedeného nařízení, jak je vykládán v rozsudku ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), nebo zda se tyto pojmy překrývají. Dále si klade otázku, zda jsou takovéto události vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce jednak s ohledem na jejich četnost a jednak na to, že je letecký dopravce nemůže předvídat ani kontrolovat, neboť tuto kontrolu provádí správci letiště. Rovněž se zabývá otázkou, zda technické závady způsobené takovýmto střetem, jakož i administrativní a technická opatření přijatá k jejich odstranění musí být též považovány za mimořádné okolnosti a do jaké míry je lze považovat za nezbytné. Konečně si klade otázku ohledně způsobu posouzení zpoždění v délce tři hodiny nebo více, k němuž stejně jako ve věci v původním řízení došlo následkem spojení více příčin, a sice opravy technické závady a následného provedení kontroly v důsledku střetu s ptákem.

17 Za těchto podmínek se Obvodní soud pro Prahu 6 rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Je střet letounu s ptákem událostí ve smyslu bodu 22 rozsudku ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), nebo je mimořádnou okolností ve smyslu čtrnáctého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004, popř. jej nelze podřadit ani pod jeden z uvedených pojmů?
- 2) Je-li střet letounu s ptákem mimořádnou okolností ve smyslu čtrnáctého bodu odůvodnění nařízení [č. 261/2004], lze ze strany leteckého dopravce považovat za přiměřená opatření směřující k zabránění takového střetu preventivně-kontrolní mechanismy zaváděné zejména v okolí letišť (jako např. plašení ptáků hlukem, spolupráce s ornitology, eliminace míst typických pro shromažďování či nalétání ptáků, světelné plašení apod.)? Co je v daném případě událostí ve smyslu bodu 22 rozsudku [ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)]?
- 3) Je-li střet letounu s ptákem událostí ve smyslu bodu 22 rozsudku [ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], lze jej zároveň považovat za událost ve smyslu čtrnáctého bodu odůvodnění nařízení [č. 261/2004] a lze v takovém případě za mimořádnou okolnost ve smyslu čtrnáctého bodu odůvodnění [tohoto] nařízení považovat souhrn technických a administrativních opatření, která je nutno po střetu letounu s ptákem, v důsledku kterého však nedošlo k poškození letounu, ze strany leteckého dopravce provést?
- 4) Je-li souhrn technických a administrativních opatření prováděných po střetu letounu s ptákem, v důsledku kterého však nedošlo k poškození letounu, ve smyslu čtrnáctého bodu odůvodnění nařízení [č. 261/2004] mimořádnou okolností, lze po leteckém dopravci požadovat, aby již při plánování letů přihlédl k riziku, že bude nutné přistoupit k těmto technickým a administrativním opatřením po střetu letounu s ptákem, a tuto skutečnost již zohlednil do letového řádu v rámci přiměřených opatření?
- 5) Jak je třeba posoudit povinnost leteckého dopravce k náhradě škody ve smyslu článku 7 nařízení [č. 261/2004] v případě, kdy je zpoždění způsobeno nejen administrativními a technickými opatřeními přijatými po střetu letounu s ptákem, v důsledku kterého nedošlo k poškození letounu, ale významnou měrou i opravou technické závady nesouvisející s uvedeným střetem letounu s ptákem?“

### **K předběžným otázkám**

#### *K první otázce*

- 18 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, vykládán v tom smyslu, že střet letounu s ptákem je třeba podřadit pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení.
- 19 Úvodem je třeba připomenout, že unijní zákonodárce upravil pro případ zrušení letu nebo významného zpoždění, tj. zpoždění o tři hodiny nebo více, povinnosti leteckých dopravců stanovené v čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 (rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 40).
- 20 Podle bodů 14 a 15 odůvodnění, jakož i čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení je letecký dopravce odchýlně od prvního odstavce tohoto článku zproštěn povinnosti poskytnout náhradu cestujícím na základě článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže může prokázat, že je zrušení nebo zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla



přijata všechna přiměřená opatření (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 69, a ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 38).

- 21 V tomto ohledu se podle bodu 14 odůvodnění uvedeného nařízení mohou takové okolnosti vyskytnout zejména v případech politické nestability, povětrnostních podmínek neslučitelných s uskutečněním dotčeného letu, bezpečnostních rizik, neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti a stávek, které postihují provoz provozujícího leteckého dopravce (viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 21).
- 22 Soudní dvůr z toho dovodil, že jako mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 lze kvalifikovat takové události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 23; ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, bod 29, a ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 36).
- 23 Z judikatury Soudního dvora naopak vyplývá, že mimořádnou okolností není závada vyvolaná předčasným selháním některých součástí letounu, neboť taková porucha zůstává vnitřně spjata se systémem fungování letounu. Tato nepředvídaná událost se totiž nevymyká účinné kontrole leteckého dopravce, neboť právě jemu přísluší zajistit údržbu a řádný chod letounů, které provozuje pro účely své hospodářské činnosti (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, body 41 a 43).
- 24 V projednávaném případě nejsou střet letounu s ptákem ani případné poškození letounu, které je důsledkem tohoto střetu, vnitřně spjaty se systémem fungování letounu, a tudíž nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole. Zmíněný střet proto musí být kvalifikován jako „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.
- 25 V tomto ohledu je bezvýznamné, zda zmíněný střet skutečně způsobil škodu na předmětném letounu. Cíl spočívající v zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě, který sleduje nařízení č. 261/2004, jak je upřesněn v bodě 1 odůvodnění tohoto nařízení, totiž znamená, že letečtí dopravci nesmí být nabádáni k tomu, aby se zdrželi přijímání opatření, jež si vyžaduje takováto nehoda, a upřednostňovali zachování a dochvilnost svých letů před cílem letové bezpečnosti.
- 26 Vzhledem k výše uvedeným úvahám je na první otázku třeba odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že střet letounu s ptákem je třeba podřadit pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení.

#### *Ke druhé a třetí otázce*

#### Úvodní poznámky

- 27 Jak bylo připomenuto v bodě 20 tohoto rozsudku, letecký dopravce je zproštěn povinnosti poskytnout náhradu cestujícím na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže může prokázat, že je zrušení nebo zpoždění letu na přiletu o tři hodiny nebo více způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.
- 28 Vzhledem k tomu, že tedy ne všechny mimořádné okolnosti mají zprošťující povahu, přísluší tomu, kdo se jich chce dovolávat, aby prokázal, že jim v žádném případě nebylo možné zabránit pomocí opatření přiměřených situaci, tedy opatření, která v okamžiku, kdy nastaly dané mimořádné okolnosti,

odpovídala zejména podmínkám technicky a hospodářsky únosným pro dotyčného leteckého dopravce (viz rozsudek ze dne 12. května 2011, Eglitis a Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, bod 25 a citovaná judikatura).

- 29 Tento dopravce musí v tomto ohledu prokázat, že přestože použil veškeré personální nebo hmotné zdroje a finanční prostředky, kterými disponoval, zjevně nemohl, aniž podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době, zabránit tomu, aby mimořádné okolnosti, jimž byl vystaven, vedly ke zrušení nebo zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 61, a ze dne 12. května 2011, Eglitis a Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, bod 25).
- 30 Soudní dvůr tak přijal pružné a individualizované pojetí „přiměřeného opatření“ a ponechal na vnitrostátním soudu posouzení, zda za okolností daného případu bylo možné mít za to, že letecký dopravce přijal opatření přiměřená situaci (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 12. května 2011, Eglitis a Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, bod 30).
- 31 Právě s ohledem na výše uvedené úvahy je třeba odpovědět na druhou a třetí otázku, kterými se předkládající soud dotazuje, jaká opatření musí letecký dopravce provést, aby byl zproštěn povinnosti poskytnout cestujícím náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004 v případě, že dojde ke střetu letounu s ptákem, jehož důsledkem je zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více.

Ke třetí otázce

- 32 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu, kterou je třeba zkoumat nejprve, je, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, vykládán v tom smyslu, že zrušení nebo významné zpoždění letu je způsobeno mimořádnými okolnostmi, pokud je toto zrušení nebo zpoždění následkem toho, že letecký dopravce využil odborníka dle vlastního výběru, aby znovu provedl bezpečnostní kontrolu, kterou si vyžádal střet letounu s ptákem, poté, co již tuto kontrolu provedl odborník oprávněný na základě použitelných předpisů.
- 33 Ze žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce vyplývá, že v důsledku střetu s ptákem byl předmětný letoun, který provozuje společnost Travel Service, po přistání podroben bezpečnostní kontrole provedené oprávněnou společností, avšak bez nálezu. Společnost Travel Service přesto vyslala na místo technika, aby provedl druhou bezpečnostní kontrolu, neboť vlastník letounu neakceptoval oprávnění společnosti, která provedla první kontrolu.
- 34 V této souvislosti je třeba podotknout, že je na leteckém dopravci, který je vystaven takové mimořádné okolnosti, jako je střet jeho letounu s ptákem, aby přijal opatření přiměřená situaci za použití veškerých personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit v co největším možném rozsahu zrušení nebo významnému zpoždění letů.
- 35 Nařízení č. 261/2004 sice nezasahuje do možnosti leteckých dopravců volně využít odborníků dle vlastní volby k provedení kontrol, které si vyžádá střet letounu s ptákem, nic to však nemění na tom, že pokud již byla po takovémto střetu provedena kontrola odborníkem k tomu oprávněným na základě použitelných předpisů – což musí ověřit předkládající soud – nelze učinit závěr, že druhá kontrola, která nutně vedla ke zpoždění předmětného letu na příletu o tři hodiny nebo více, je opatřením přiměřeným situaci ve smyslu judikatury citované v bodě 28 tohoto rozsudku.
- 36 Vzhledem k tomu, že z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že vlastník letounu neakceptoval oprávnění místní společnosti, která provedla kontrolu předmětného letounu, je mimoto třeba připomenout, že splněním povinností ze strany leteckých dopravců na základě nařízení č. 261/2004 není dotčena možnost těchto dopravců požadovat po jakékoli osobě, která zpoždění způsobila, včetně třetích osob,

náhradu škody, jak stanoví článek 13 uvedeného nařízení. Taková náhrada tedy může zmírnit, či dokonce odstranit finanční zátěž, kterou nesou uvedení dopravci v důsledku těchto povinností (rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 46 a citovaná judikatura).

- 37 Vzhledem k výše uvedeným úvahám je na třetí otázku třeba odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že zrušení nebo významné zpoždění letu není způsobeno mimořádnými okolnostmi, pokud je toto zrušení nebo zpoždění následkem toho, že letecký dopravce využil odborníka dle vlastního výběru, aby znovu provedl bezpečnostní kontrolu, kterou si vyžádal střet letounu s ptákem, poté, co již tuto kontrolu provedl odborník oprávněný na základě použitelných předpisů.

K druhé otázce

- 38 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, vykládán v tom smyslu, že „přiměřená opatření“, která je letecký dopravce povinen provést, aby snížil riziko střetu letounu s ptákem, nebo mu dokonce zabránil, a zprostil se tak povinnosti poskytnout cestujícím náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, zahrnují použití opatření preventivní kontroly výskytu uvedených ptáků.
- 39 Předkládající soud příkladmo uvádí opatření spočívající v plašení ptáků hlukem nebo světlem, spolupráci s ornitology nebo též eliminaci míst typických pro shromažďování či nalétání ptáků. Na jednání před Soudním dvorem byly mimoto zmíněny i jiné technické prostředky, které by mohly být umístěny na palubě letounů.
- 40 Z předkládacího rozhodnutí i z debat před Soudním dvorem rovněž vyplynulo, že by k preventivní kontrole ptáků mohli být příslušní různí provozovatelé letecké dopravy, jako jsou zejména letečtí dopravci, správci letišť nebo též řídicí letového provozu členských států.
- 41 Právě v této souvislosti je třeba odpovědět na druhou otázku.
- 42 Jak vyplývá z čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 7 odůvodnění tohoto nařízení, je přiměřená opatření, jež musí být přijata k zabránění významnému zpoždění nebo zrušení letů, povinen přijmout samotný letecký dopravce.
- 43 Z toho vyplývá, že při posuzování, zda daný letecký dopravce skutečně přijal nezbytná preventivní opatření ke snížení rizika případných střetů s ptáky, nebo dokonce zabránění tomuto riziku, která mu umožní zprostit se povinností poskytnout cestujícím náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, je třeba zohlednit pouze ta opatření, k jejichž přijetí může být tento dopravce skutečně povinen, a nikoli ta, která spadají do pravomoci jiných osob, jako jsou zejména správci letišť nebo příslušní řídicí letového provozu.
- 44 V rámci individualizovaného přezkumu, který je v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 30 tohoto rozsudku povinen provést, musí vnitrostátní soud nejprve posoudit, zda za takových okolností jako ve věci v původním řízení byl dotčený letecký dopravce zejména po stránce technické a administrativní skutečně s to přijmout přímo či nepřímo preventivní opatření umožňující snížení rizika střetu s ptáky, nebo dokonce zabránění tomuto riziku.
- 45 Pokud tomu tak nebylo, není letecký dopravce povinen poskytnout cestujícím náhradu škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004.



- 46 Za předpokladu, že by dotyčný letecký dopravce skutečně mohl takováto opatření přijmout, je na vnitrostátním soudu, aby v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 29 tohoto rozsudku ověřil, zda předmětná opatření nenutí leteckého dopravce podstoupit neúnosné oběti s ohledem na kapacity jeho podniku.
- 47 Konečně, pokud dotyčný letecký dopravce mohl takováto opatření přijmout, aniž by podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku, musí tento dopravce prokázat, že uvedená opatření byla skutečně přijata ve vztahu k letu, který byl dotčen střetem s ptákem.
- 48 Z výše uvedených úvah vyplývá, že na druhou otázku je třeba odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že „přiměřená opatření“, která je letecký dopravce povinen provést, aby snížil riziko střetu letounu s ptákem, nebo mu dokonce zabránil, a zprostil se tak povinnosti poskytnout cestujícím náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, zahrnují použití opatření preventivní kontroly výskytu uvedených ptáků za podmínky, že daný letecký dopravce může zejména po stránce technické a administrativní takováto opatření skutečně přijmout, že tato opatření jej nenutí podstoupit neúnosné oběti s ohledem na kapacity jeho podniku a že uvedený dopravce prokázal, že zmíněná opatření byla skutečně přijata ve vztahu k letu, který byl dotčen střetem s ptákem, přičemž splnění těchto podmínek musí ověřit předkládající soud.

#### *K páté otázce*

- 49 Podstatou páté otázky předkládajícího soudu, kterou je třeba zkoumat jako další, je to, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, vykládán v tom smyslu, že v případě zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více, jež bylo způsobeno nejen mimořádnou okolností, které nebylo možné zabránit pomocí opatření přiměřených situaci a ve vztahu k níž letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření s cílem čelit jejím následkům, ale i jinou okolností nespádající do této kategorie, musí být za účelem posouzení, zda za zpoždění tohoto letu na příletu musí být poskytnuta náhrada škody podle článku 7 uvedeného nařízení, zpoždění způsobené prvně zmíněnou okolností odečteno od celkové doby zpoždění daného letu na příletu.
- 50 V takovém případě jako ve věci v původním řízení, kdy je zpoždění na příletu o tři hodiny nebo více způsobeno nejen mimořádnou okolností, ale i jinou okolností nespádající do této kategorie, je na vnitrostátním soudu, aby určil, zda ve vztahu k té části zpoždění, o které letecký dopravce tvrdí, že je způsobena mimořádnou okolností, podal daný dopravce důkaz, že zmíněná část zpoždění je způsobena mimořádnou okolností, které by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, a ve vztahu k níž daný dopravce přijal veškerá přiměřená opatření s cílem čelit jejím následkům. Pokud tomu tak je, je na tomto soudu, aby odečetl zpoždění způsobené touto mimořádnou okolností od celkové doby zpoždění tohoto letu na příletu.
- 51 K tomu, aby mohlo být v takovéto situaci posouzeno, zda v důsledku zpoždění daného letu na příletu musí být poskytnuta náhrada škody podle článku 7 nařízení č. 261/2004, bude vnitrostátní soud muset zohlednit pouze zpoždění způsobené okolností, jež nemá mimořádnou povahu, za které bude náhrada škody moci být poskytnuta pouze tehdy, když toto zpoždění daného letu na příletu činí tři hodiny nebo více.
- 52 Naproti tomu vyjde-li najevo, že ve vztahu k té části zpoždění, o které letecký dopravce tvrdí, že je způsobena mimořádnou okolností, je toto zpoždění následkem mimořádné okolnosti, ve vztahu k níž nebyla přijata opatření splňující požadavky připomenuté v bodě 50 tohoto rozsudku, letecký dopravce se nemůže takovéto okolnosti dovolávat, a tedy odečíst zpoždění způsobené touto mimořádnou okolností od celkové doby zpoždění daného letu na příletu.



- 53 V takovémto případě bude vnitrostátní soud při posuzování, zda je v takovéto situaci třeba uplatnit článek 7 nařízení č. 261/2004, muset zohlednit nejen zpoždění způsobené okolností, která nemá mimořádnou povahu, ale i zpoždění způsobené mimořádnou okolností, ve vztahu k níž nebyla přijata opatření splňující výše uvedené požadavky.
- 54 Vzhledem ke všem výše uvedeným úvahám je třeba na pátou otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že v případě zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více, jež je způsobeno nejen mimořádnou okolností, které nebylo možné zabránit pomocí opatření přiměřených situaci a ve vztahu k níž letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření s cílem čelit jejím následkům, ale i jinou okolností nespádající do této kategorie, musí být za účelem posouzení, zda za zpoždění tohoto letu na příletu musí být poskytnuta náhrada škody podle článku 7 uvedeného nařízení, zpoždění způsobené prvně zmíněnou okolností odečteno od celkové doby zpoždění daného letu na příletu.

#### *Ke čtvrté otázce*

- 55 Podstatou čtvrté otázky předkládajícího soudu, kterou je třeba zkoumat jako poslední, je, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, vykládán v tom smyslu, že je letecký dopravce, jehož letoun se střetl s ptákem, povinen v rámci přiměřených opatření, která musí provést, počítat již ve fázi plánování svých letů s dostatečnou časovou rezervou k provedení vyžadovaných bezpečnostních kontrol.
- 56 V projednávané věci je třeba konstatovat, že z popisu skutkového stavu věci v původním řízení podaného předkládajícím soudem nijak nevyplývá, že by zpoždění předmětného letu na příletu o tři hodiny nebo více mohlo být způsobeno tím, že dotyčný letecký dopravce případně nepočítal s dostatečnou časovou rezervou pro provedení vyžadovaných bezpečnostních kontrol.
- 57 Podle ustálené judikatury přitom platí, že i když je vzhledem k rozdělení pravomocí v rámci řízení o předběžné otázce vnitrostátní soud jako jediný příslušný k tomu, aby vymezil předmět otázek, které zamýšlí podat Soudnímu dvoru, Soudní dvůr může odmítnout rozhodnout o otázce zejména tehdy, je-li problém, který mu byl předložen, čistě hypotetický nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázku, která je mu položena (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. března 2016, *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, bod 17 a citovaná judikatura).
- 58 Tak je tomu v projednávané věci.
- 59 Není tedy namístě odpovídat na čtvrtou otázku.

#### **K nákladům řízení**

- 60 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (třetí senát) rozhodl takto:

- 1) **Článek 5 odst. 3 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, s ohledem na bod 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004, musí být vykládán v tom smyslu, že střet letounu s ptákem je třeba podřadit pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení.

- 2) Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že zrušení nebo významné zpoždění letu není způsobeno mimořádnými okolnostmi, pokud je toto zrušení nebo zpoždění následkem toho, že letecký dopravce využil odborníka dle vlastního výběru, aby znovu provedl bezpečnostní kontrolu, kterou si vyžádal střet letounu s ptákem, poté, co již tuto kontrolu provedl odborník oprávněný na základě použitelných předpisů.
- 3) Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že „přiměřená opatření“, která je letecký dopravce povinen provést, aby snížil riziko střetu letounu s ptákem, nebo mu dokonce zabránil, a zprostil se tak povinností poskytnout cestujícím náhradu škody podle článku 7 uvedeného nařízení, zahrnují použití opatření preventivní kontroly výskytu uvedených ptáků za podmínky, že daný letecký dopravce může zejména po stránce technické a administrativní takováto opatření skutečně přijmout, že tato opatření jej nenutí podstoupit neúnosné oběti s ohledem na kapacity jeho podniku a že uvedený dopravce prokázal, že zmíněná opatření byla skutečně přijata ve vztahu k letu, který byl dotčen stretem s ptákem, přičemž splnění těchto podmínek musí ověřit předkládající soud.
- 4) Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem na bod 14 odůvodnění tohoto nařízení, musí být vykládán v tom smyslu, že v případě zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více, jež je způsobeno nejen mimořádnou okolností, které nebylo možné zabránit pomocí opatření přiměřených situaci a ve vztahu k níž letecký dopravce přijal veškerá přiměřená opatření s cílem čelit jejím následkům, ale i jinou okolností nespádající do této kategorie, musí být za účelem posouzení, zda za zpoždění tohoto letu na příletu musí být poskytnuta náhrada škody podle článku 7 uvedeného nařízení, zpoždění způsobené prvně zmíněnou okolností odečteno od celkové doby zpoždění daného letu na příletu.

Bay Larsen

Vilaras

Malenovský

Safjan

Šváby

Takto vyhlášeno na veřejném zasedání v Lucemburku dne 4. května 2017.

Vedoucí soudní kanceláře  
A. Calot Escobar

Předseda třetího senátu  
L. Bay Larsen