Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
YVESE BOTA
přednesené dne 28. července 2016 [1]

Věc C-315/15

Marcela Pešková,
Jiří Peška
proti
Travel Service a.s.

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Obvodním soudem pro Prahu 6 (Česká republika)]

„Řízení o předběžné otázce — Letecká doprava — Náhrady cestujícím v letecké dopravě v případě zrušení nebo významného zpoždění letů — Rozsah — Vyloučení povinnosti k náhradě škody — Střet letounu s ptákem — Pojmy ‚událost' ve smyslu judikatury Soudního dvora a ‚mimořádná okolnost' ve smyslu nařízení (ES) č. 261/2004 — Pojem ‚přiměřené opatření' — Událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce"

1. V projednávané věci má Soudní dvůr v podstatě rozhodnout, zda střet letounu s ptákem, který způsobil zpoždění na příletu o více než tři hodiny, je „mimořádnou okolností" ve smyslu nařízení (ES) č. 261/2004 [2], která vylučuje povinnost provozujícího leteckého dopravce nahradit cestujícím škodu za toto zpoždění.

2. V tomto stanovisku objasním, proč dle mého názoru musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že střet letounu s ptákem, v jehož důsledku došlo ke zpoždění o více než tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu, není „mimořádnou okolností" ve smyslu tohoto ustanovení, a nemůže tedy znamenat vyloučení povinnosti provozujícího leteckého dopravce k náhradě škody.

1 — Původní jazyk: francouzština.

2 — Nařízení Evropského parlamentu a Rady 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. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).

I – Právní rámec

3. Bod 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004 zní:

„Stejně jako podle Montrealské úmluvy[3] 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.“

4. Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 stanoví:

„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 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 stanoví, že odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši 250 eur u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů.

6. Konečně článek 13 nařízení č. 261/2004 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 [použitelného vnitrostátního] 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.“

II – Skutkové okolnosti sporu v původním řízení

7. M. Pešková a J. Peška uskutečnili dne 10. srpna 2013 let z Burgasu (Bulharsko) do Ostravy (Česká republika) provozovaný společností Travel Service a.s. (dále jen „žalovaná v původním řízení“).

8. Tento let měl plánovanou rotaci Praha (Česká republika) – Burgas – Brno (Česká republika) – Burgas – Ostrava. Na trase Praha – Burgas byla zjištěna technická závada reversu, jejíž odstranění si vyžádalo 1:45 hodin. Při přistání v Brně se letoun dle tvrzení žalované v původním řízení střetl s ptákem, a proto byla provedena kontrola letounu technikem žalované v původním řízení, který přicestoval ze Slaného (Česká republika). Obvodní soud pro Prahu 6 (Česká republika) upřesňuje, že předtím již byla provedena kontrola jinou společností. Vlastník letounu Sunwing však její oprávnění neakceptoval. Technik žalované v původním řízení tedy ještě jednou zkontroloval místo střetu, kontrolou však nic nezjistil.

3 — Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu uzavřená v Montrealu dne 28. května 1999, podepsaná Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a schválená jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. 2001, L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491).

9. Vzhledem k tomu, že technická závada reversu a střet letounu s ptákem způsobily na příletu v Ostravě zpoždění v délce 5:20 hodin, M. Pešková a J. Peška se podáním došlým předkládajícímu soudu dne 26. listopadu 2013 domáhali po žalované v původním řízení každý zaplacení částky 250 eur jako náhrady škody podle čl. 7 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004.

10. Rozsudkem ze dne 22. května 2014 Obvodní soud pro Prahu 6 jejich žalobě vyhověl s odůvodněním, že zpoždění bylo způsobeno těmito dvěma událostmi a že tyto události nemohou být kvalifikovány jako „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení. Podle předkládajícího soudu je zřejmé, že je plně v kompetenci žalované v původním řízení, jakým způsobem jako letecký dopravce vyřeší administrativně technické problémy typu zprovoznění letounu po srážce s ptákem. Předkládající soud rovněž uvedl, že žalovaná v původním řízení 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.

11. Žalovaná v původním řízení podala proti tomuto rozsudku dne 2. července 2014 odvolání. Toto odvolání bylo usnesením Městského soudu v Praze (Česká republika) ze dne 17. července 2014 odmítnuto s tím, že není přípustné, neboť tímto rozsudkem bylo rozhodnuto o dvou samostatných nárocích, z nichž ani jeden nepřevýšil částku 10 000 korun českých (Kč) (přibližně 365 eur).

12. Žalovaná v původním řízení tedy podala k Ústavnímu soudu (Česká republika) ústavní stížnost proti rozsudku Obvodního soudu pro Prahu 6 ze dne 22. května 2014. Nálezem ze dne 20. listopadu 2014 Ústavní soud rozsudek ze dne 22. května 2014 zrušil s odůvodněním, že jím bylo porušeno základní právo žalované v původním řízení na spravedlivý proces a základní právo na zákonného soudce, neboť Obvodní soud pro Prahu 6 jakožto soud poslední instance byl povinen položit předběžnou otázku Soudnímu dvoru dle článku 267 SFEU. Ústavní soud rovněž uvedl, že Soudní dvůr dosud nepodal komplexní výklad nařízení č. 261/2004 co do povahy odpovědnosti vzešlé ze střetu letadla s ptákem ve spojení s další událostí jiné – v daném případě technické – povahy. Podle Ústavního soudu rovněž není z judikatury Soudního dvora ani z tohoto nařízení zřejmé, zda lze takové okolnosti považovat za „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení.

13. V těchto souvislostech se tedy Obvodní soud pro Prahu 6 rozhodl podat Soudnímu dvoru žádost o rozhodnutí o předběžné otázce.

III – Předběžné otázky

14. Vzhledem k pochybnostem o výkladu nařízení č. 261/2004 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?"

IV – Moje analýza

A – *Úvodní poznámky*

15. Pro vyjasnění je třeba se v rámci analýzy věci předložené Soudnímu dvoru zamyslet nad následující otázkou.

16. Judikatura Soudního dvora týkající se náhrad cestujícím v letecké dopravě v případě zpoždění letů se dle mého názoru vyznačuje zaprvé svou přesností a zadruhé tím, že chrání cestující. Při četbě některých úvah v písemných vyjádřeních předložených Soudnímu dvoru, z nichž některá se mimo jiné zmiňují – byť pouze v souvislosti s opravou případného poškození – o „neúnosných nákladech", se nemohu ubránit otázce, zda požadavek zúčastněných na odklon od dosavadní judikatury, neboť o to tu dle mého názoru jde, nevychází z toho, že je současná judikatura považována za původce nepřiměřené finanční zátěže pro letecké společnosti.

17. To bych dovedl pochopit. Avšak je-li skutečnost taková, vhodné řešení k nápravě tohoto případně nepřiměřeného důsledku si podle mého názoru nicméně žádá legislativní změnu, a nikoli změnu judikatury, kdy je Soudní dvůr staven do role, která mu podle mě ne zcela přísluší, a kdy hrozí, že dojde k rozmělnění mezí, které již přitom byly přesně vytyčeny. Ostatně Soudní dvůr tyto meze vytyčil za použití své obvyklé výkladové metodiky a na základě pojmů a důvodů formulovaných unijním normotvůrcem.

18. Snahy o přehlížení analogie, která přitom mezi některými situacemi panuje, s poukazem na sémantické rozdíly, jejichž uplatnění se podle mého názoru neopírá o žádnou právní zásadu, ve skutečnosti znamenají uplatnění kazuistického přístupu s tím výsledkem, že Soudní dvůr, který je nejvyšším soudním orgánem Unie, by měl zkoumat skutkové otázky, nebo že řešení bude ponecháno na vnitrostátním soudu, s čímž pak souvisí riziko nejednotného rozhodování; k této otázce se ještě vrátím v rámci prezentace svých úvah.

19. Zde se podle mě skrývá riziko nepřesnosti, a tudíž právní nejistoty.

20. Logickým řešením, které by bylo v souladu s běžným chodem orgánů z hlediska jejich příslušných pravomocí, by tedy podle mě bylo přijetí legislativního řešení, které by korigovalo předpis, jehož původní znění vyvolalo důsledky, které by podle unijního normotvůrce neměly být dále zachovávány.

B – *K předběžným otázkám*

21. Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že střet letounu s ptákem, v jehož důsledku došlo ke zpoždění o více než tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu, musí být považován za „mimořádnou okolnost“ ve smyslu tohoto ustanovení, která vylučuje povinnost leteckého dopravce nahradit škodu cestujícím v letecké dopravě.

22. Připomínám, že podle čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení není provozující letecký dopravce povinen platit náhradu v souladu s článkem 7 tohoto nařízení, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

23. Soudní dvůr upřesnil, že tento čl. 5 odst. 3 musí být vykládán striktně, jelikož tvoří odchylku od zásady práva cestujících na náhradu škody [4].

24. Mimoto okolnosti vzniku určité události lze kvalifikovat jako „mimořádné“ ve smyslu tohoto čl. 5 odst. 3 pouze tehdy, pokud se vztahují k události, která stejně jako události vyjmenované v bodě 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004 není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole [5].

25. Z vyjádření předložených Soudnímu dvoru v projednávané věci v tomto ohledu vyplývá, že u těchto dvou podmínek panují jisté nejasnosti. Ve vyjádřeních bylo totiž možné se dočíst, že pokud určitá událost není předvídatelná a vymyká se účinné kontrole leteckého dopravce, musí být automaticky kvalifikována jako „mimořádná okolnost“ ve smyslu nařízení č. 261/2004.

26. Podmínky vyjmenované Soudním dvorem ve shora uvedené judikatuře jsou přitom podmínkami kumulativními. Událost je tedy mimořádnou okolností, pokud není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a zároveň se z důvodu své povahy či původu vymyká jeho účinné kontrole.

27. Pokud tedy není jedna z těchto podmínek splněna, nelze událost kvalifikovat jako „mimořádnou okolnost“. Tak je tomu právě v případě střetu letounu s ptákem. Takový střet se totiž svou povahou a původem sice vymyká účinné kontrole leteckého dopravce, avšak nelze mít za to, že není vlastní běžnému výkonu jeho činnosti.

28. Rizika pro činnost leteckého dopravce způsobovaná volně žijícími živočichy jsou dobře známým jevem, se kterým jsou dotčení aktéři dokonale srozuměni. Aby totiž bylo možné letadlu vydat osvědčení letové způsobilosti, jsou již ve stadiu jeho výroby testovány ty z jeho součástí, které jsou nejcitlivější na střet s ptákem – tj. zejména motor a čelní sklo pilotní kabiny [6]. Při testování odolnosti letadla pro případ střetu s ptáky používají letečtí výrobci běžně zařízení vrhající mrtvá ptačí těla rychlostí, jakou letadlo letí ve výšce, v níž se lze s takovými ptáky obvykle setkat, tj. při vzletu a při přistávání. Konstrukce letadla tedy musí být schopna snést střet s ptáky různých velikostí v závislosti na modelu letadla a motoru [7].

4 — Rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 35 a citovaná judikatura).

5 — Viz rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 36 a citovaná judikatura).

6 — Viz rozhodnutí Evropské agentury pro bezpečnost letectví (AESA) č. 2003/9/RM ze dne 24. října 2003, dostupné na internetové adrese: https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf.

7 — Viz s. 60 a násl. tohoto rozhodnutí.

29. Letečtí výrobci nejsou jediní, kdo musí brát ohled na rizika způsobovaná volně žijícími živočichy. Na většině letišť se totiž používají různé metody k odhánění ptáků a jiné zvěře z okolí dráhy, jako například vystřelování výbušek, laserové světlo nebo imitace nouzových křiků. Stejně tak mohou být ke snížení atraktivnosti zóny poblíž letiště přijímána specifická opatření jako vysoušení vodních ploch nebo zákaz pěstování plodin, které jsou pro ptáky příliš atraktivní [8].

30. Rovněž je známo, že v určitých obdobích dochází ke střetům s ptáky častěji než jindy, přičemž nejnebezpečnějšími obdobími jsou období stěhování ptáků a období vzletu mladých ptáků, kteří nejsou na letadla navyklí, a nejnebezpečnějšími okamžiky dne jsou svítání a soumrak [9].

31. Střety letounu s jedním či více ptáky jsou tedy běžným jevem, který je různým hospodářským aktérům působícím v letecké dopravě znám. Podle jedné americké studie z roku 2011 o rizicích způsobovaných volně žijícími živočichy bylo od zřízení databáze Federal Aviation Administration (FAA) v roce 1990 nahlášeno 99 411 střetů letadla se zvířetem. V drtivé většině případů – konkrétně v 97,4 % případů – se jednalo o srážku s ptákem [10]. Ve Francii je každoročně zaznamenáno přibližně 700 srážek letadla s ptáky [11].

32. Sami piloti hrají při řešení rizik způsobovaných volně žijícími živočichy významnou roli, ať již před letem, během něj nebo po něm. Před letem se totiž piloti seznámí zejména s dostupnými informacemi o výskytu ptáků na letišti v místě odletu a v místě určení nebo v jejich blízkosti, a to prostřednictvím zpráv vydávaných vládními agenturami pro řízení letového provozu [12]. V případě rizika mohou piloti požádat o zásah k zaplašení ptáků. Během pojíždění po letové ploše musí též piloti pozorně sledovat dráhu, a pokud zjistí přítomnost ptáků, musí tuto skutečnost nahlásit. Konečně o každé srážce s ptáky musí být pořízen záznam [13].

33. Je tedy nutno konstatovat, že střet letounu s ptákem není v žádném případě událostí „vymykající se běžnému stavu“ [14], ale že opak je pravdou. Četnost takových střetů, jejich zohlednění při vývoji letadla, v rámci správy letišť a v různých fázích letu dle mého názoru dostatečně dokládají, že taková událost je zcela vlastní výkonu běžné činnosti leteckého dopravce. Opačné úvahy by vedly k tomu, že by zcela běžná událost byla právně kvalifikována jako „mimořádná“.

34. Při vzletu nebo přistávání je riziko určité, známé, reálné a je s ním počítáno, tzn. je neoddělitelné od samotné letecké činnosti. Ostatně tuto charakteristiku podle mě jednoznačně nikdo vážně nezpochybňuje.

35. Sledovaným cílem je ve skutečnosti přenesení nepříznivých důsledků vyplývajících z naplnění tohoto rizika na cestujícího.

36. K dosažení tohoto výsledku je zapotřebí, jak jsem zdůraznil v úvodních poznámkách, aby Soudní dvůr přehodnotil svou judikaturu vyplývající z rozsudku ze dne 17. září 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618). Podle mého názoru je přitom mezi oběma zvažovanými situacemi dána nezpochybnitelná analogie, přestože to zúčastnění popírají.

8 — Viz technickou informaci francouzského generálního ředitelství pro civilní letectví (direction générale de l’aviation civile) z března 2007 na internetové adrese: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/peril_animalier.pdf.

9 — Tamtéž.

10 — Viz shrnutí Airport Cooperative Research Program (ACRP) s názvem „Bird harassment, repellent, and deterrent techniques for use on and near airports“ na internetové adrese: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_syn_023.pdf.

11 — Viz statistiky francouzské technické služby civilního letectví (service technique de l’aviation civile) na internetové adrese: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/picaweb.php.

12 — Tyto zprávy se nazývají Notice to Airmen (NOTAM).

13 — Viz internetovou adresu: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/prevention.php.

14 — Viz rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 29).

37. Nevidím totiž žádný důvod, proč bych se měl řídit jinými úvahami, než jakými se řídil Soudní dvůr v uvedeném rozsudku. Soudní dvůr uvedl, že porucha vyvolaná předčasným selháním některých součástí letadla je samozřejmě nepředvídanou událostí. Dodal však, že taková porucha zůstává vnitřně spjata s velmi složitým systémem fungování letadla, které letecký dopravce provozuje v často náročných, až extrémních podmínkách, zejména povětrnostních, přičemž se dále rozumí, že žádná součást letadla není bezporuchová [15]. Soudní dvůr z toho dovodil, že v rámci činnosti leteckého dopravce je tato nepředvídaná událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce s tím, že tento dopravce je běžně takovému typu neočekávaných technických závad vystavován [16].

38. Na jednání byl vysloven názor, že takovou událost, jako je porucha vyvolaná předčasným selháním určité součásti letadla, nelze srovnávat s událostí, jakou je střet letounu s ptákem, neboť první z nich je příčinou endogenní a druhá příčinou exogenní, což zcela jasně řečeno znamená rozlišení podle toho, zda příčina leží uvnitř, nebo vně letadla. Není mi však jasné, na jakém právním podkladě bych z této jediné skutečnosti mohl vyvodit natolik diametrálně odlišné důsledky, které představují tak výrazný zásah do ochrany spotřebitele.

39. Tento argument, podle kterého použití právní zásady závisí na tom, zda se riziko nachází uvnitř, nebo vně konstrukce letadla, nic nemění na právní povaze události. Ať se toto riziko nachází uvnitř, nebo vně trupu letadla, jedinou charakteristikou užitečnou z hlediska judikatury Soudního dvora je, zda je, či není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, což jsem podle mého názoru prokázal.

40. Jinak řečeno, použití tohoto kritéria navrhovaného zúčastněnými by znamenalo učinit obrat v ustálené judikatuře odstraněním právního kritéria a jeho nahrazením jiným, ryze věcným kritériem. Bez ohledu na to, zda riziko leží uvnitř, nebo vně letadla, je i nadále vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce.

41. Je mi zcela zřejmá výhoda, kterou ostatně zúčastnění ve skutečnosti nepopírají, jež by z toho vyplývala pro letecké společnosti, a s tím související nevýhoda pro spotřebitele. Proto je-li dána potřeba ekonomického vyvážení těchto různých zájmů prostřednictvím změny práva, domnívám se, že to přísluší výlučně unijnímu normotvůrci.

42. Stejně tak bylo na jednání poukazováno na situace, kdy je zpoždění způsobeno zvlášť závažnými povětrnostními podmínkami, jež by v tomto případě bylo odůvodněné kvalifikovat jako „mimořádné okolnosti“. Považuji však za zcela nepřiměřené připodobňovat střet letounu s ptákem při vzletu nebo přistávání k takové události, jaká byla zmíněna na jednání.

43. Jinak by tomu mohlo být pouze v případě, že by přelet velkého počtu ptáků dočasně bránil letadlu ve vzlétnutí nebo by ho donutil k přistání na náhradním letišti. Pouze tato situace mi v tomto případě připadá být srovnatelná – na základě úvahy *per analogiam* – se situací nastalou vlivem výjimečných povětrnostních podmínek.

44. Proto se domnívám, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že střet letounu s ptákem, v jehož důsledku došlo ke zpoždění o více než tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu, není „mimořádnou okolností“ ve smyslu tohoto ustanovení, a nemůže tedy znamenat vyloučení povinnosti provozujícího leteckého dopravce k náhradě škody.

15 — Rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 41).

16 — Rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 42).

45. Nadto podotýkám, že v souladu s článkem 13 tohoto nařízení může letecký dopravce, jestliže poskytne takovou náhradu, požadovat podle použitelného vnitrostátního práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Taková náhrada tedy může zmírnit, či dokonce odstranit finanční zátěž, kterou nese tento dopravce v důsledku svých povinností vyplývajících z tohoto nařízení [17]. Pokud by se tedy provozující letecký dopravce zejména domníval, že bylo odpovědností správce letiště přijmout dostatečná opatření k zaplašení ptáků a že se tak podle jeho názoru nestalo, mohl by uplatnit nárok na náhradu škody.

46. S přihlédnutím k odpovědi na první otázku není namístě odpovídat na druhou až čtvrtou otázku.

47. V rámci páté otázky se předkládající soud ve skutečnosti táže, jak je třeba přistupovat k oněm dvěma událostem, které způsobily zpoždění v délce 5:20 hodin na příletu, z hlediska práva cestujících v letecké dopravě na náhradu za zpožděný let podle nařízení č. 261/2004.

48. Ze skutkových okolností sporu v původním řízení, tak jak je popsal předkládající soud, vyplývá, že zpoždění způsobené technickou závadou činilo 1:45 hodin. Po střetu letounu s ptákem činilo celkové zpoždění v důsledku těchto dvou událostí 5:20 hodin. Tento střet tedy vyvolal zpoždění v délce 3:35 hodin. Vzhledem k tomu, že střet letounu s ptákem, jak bylo posouzeno výše, přitom není „mimořádnou okolností“ ve smyslu nařízení č. 261/2004, stačí k vzniku nároku cestujících daného letu na náhradu již samotné zpoždění způsobené střetem letounu s ptákem. Podle mého názoru proto není namístě se zabývat pátou otázkou.

V – Závěry

49. S ohledem na předchozí úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl Obvodnímu soudu pro Prahu 6 (Česká republika) takto:

„Článek 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) 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, musí být vykládán v tom smyslu, že střet letounu s ptákem, v jehož důsledku došlo ke zpoždění o více než tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu, není ‚mimořádnou okolností‘ ve smyslu tohoto ustanovení, a nemůže tedy znamenat vyloučení povinnosti provozujícího leteckého dopravce k náhradě škody.“

17 — Viz rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 46 a citovaná judikatura).