Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
EVGENIJE TANČEVA
přednesené dne 22. listopadu 2018 [1]

Věc C-501/17

Germanwings GmbH
proti
Wolfgangu Pauelsovi

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně, Německo)]

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Náhrada cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu – Nárok na náhradu škody – Výjimka – Pojem ‚mimořádné okolnosti' – Poškození cizím předmětem (FOD) – Poškození pneumatiky letadla šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze"

1. V projednávané žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce bude Soudní dvůr muset doslova rozebrat až na „šrouby a matice" pojem „mimořádné události" v souvislosti s náhradou cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů. Je tomu tak proto, že poškození pneumatiky letadla bylo v této věci způsobeno šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze dotčeného letu (dále jen „předmětná událost").

2. Předmětem předběžné otázky je výklad článku 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 [2] a položil ji Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně, Německo) v rámci sporu mezi Wolfgangem Pauelsem a společností Germanwings GmbH, leteckým dopravcem, k němuž došlo v důsledku toho, že uvedený letecký dopravce odmítl poskytnout tomuto konkrétnímu cestujícímu náhradu za významné zpoždění jeho letu.

3. Související ekonomické dopady jsou značné. Podle statistik, které Evropské komisi poskytl UK Civil Aviation Authority (Úřad pro civilní letectví Spojeného království), představuje obrana mimořádnými okolnostmi „okolo 30 % všech stížností" a je na ni vynaloženo „více než 70 % zdrojů vnitrostátních orgánů" [3]. Význam pojmu mimořádných okolností proto není přehnaný [4].

1 – Původní jazyk: angličtina.

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 (dále jen „nařízení o právech cestujících v letecké dopravě").

3 – Viz Prassl, J., „Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence", *EuCML*, 2016, s. 136. Autor rovněž uvádí, že letečtí dopravci výjimečně „tvrdohlavě odmítají řádně plnit své povinnosti, dokud nejsou dovlečeni před soud".

4 – Malenovský, J., „Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU" in Bobek, M. a Prassl, J. (eds), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart, 2016, s. 25 a 30.

I. Právní souvislosti

4. Body 1, 4, 14 a 15 odůvodnění nařízení o právech cestujících v letecké dopravě zní následovně:

„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.

[…]

4) Společenství by proto mělo zvýšit úroveň ochrany stanovenou výše uvedeným nařízením v zájmu posílení práv cestujících a zajistit, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu.

[…]

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 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.“

5. Článek 5 odst. 1 a 3 nařízení pod nadpisem „Zrušení“ stanoví následující:

„1. V případě zrušení letu:

[…]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže:

   i) nejsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo

   ii) nejsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo

   iii) nejsou informováni o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout cílového místa určení nejpozději dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

[…]

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.“

6. Článek 7 odst. 1 písm. a) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě pod nadpisem „Právo na náhradu škody“ stanoví:

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

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

[…]“

7. Článek 13 uvedeného nařízení, nadepsaný „Právo na následný postih“, zní následovně:

„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.“

II. Skutečnosti předcházející sporu v původním řízení, a předběžná otázka

8. W. Pauels si zarezervoval na den 28. srpna 2015 let se společností Germanwings z Dublinu do Düsseldorfu. Přílet do Düsseldorfu byl stanoven na 14:30 hod. místního času.

9. Ve skutečnosti však letadlo přistálo v Düsseldorfu v 17.48 místního času, tedy s více než tříhodinovým zpožděním.

10. Společnost Germanwings proti žádosti W. Pauelse o náhradu namítá, že během příprav na vzlet předmětného letu bylo zjištěno, že v pneumatice letadla, s jehož použitím byl tento let uskutečněn, se nachází šroub. Tento šroub se do pneumatiky zarazil na vzletové dráze z Düsseldorfu, nebo na přistávací dráze v Dublinu během předchozího letu. Z tohoto důvodu musela být pneumatika vyměněna, což vedlo ke zpoždění.

11. Společnost Germanwings je toho názoru, že v případě uvedené škodní události se jednalo o mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, která ji zprošťuje zavinění. Proto tvrdí, že není ani povinna poskytnout náhradu.

12. Amtsgericht Köln (Obvodní soud v Kolíně, Německo) vyhověl žalobnímu návrhu a odsoudil společnost Germanwings k tomu, aby zaplatila W. Pauelsovi 250 eur s navýšením o úroky ve výši pěti procentních bodů nad rámec základní úrokové sazby, a to od 16. září 2015 do zaplacení.

13. Výše uvedený soud uznal za pravdivé vyjádření společnosti Germanwings, rozporované W. Pauelsem, k příčině významného zpoždění na příletu do Düsseldorfu a uvedl k tomu, stručně řečeno, že tím, nač poukazuje, není Germanwings zproštěna své povinnosti poskytnout náhradu, protože poškození pneumatiky letadla šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze je okolnost spojená s běžným letovým provozem, nad kterou má Germanwings mít účinnou kontrolu. To odpovídá i představě německého zákonodárce, jak o tom svědčí zákonná úprava kontroly pojezdové dráhy. Do

sféry toho, nad čím má mít v rámci provozu letecký dopravce účinnou kontrolu, patří nejen letový provoz provozujícího leteckého dopravce v užším smyslu, jako je vzlet, let a přistání, nýbrž také všechny služby letiště poskytované třetími stranami a využívané tímto leteckým dopravcem, bez nichž by normální letový provoz nebyl možný. Podle Amtsgericht Köln (Obvodní soud v Kolíně) toto jasně konstatoval Soudní dvůr ve svém usnesení ze dne 14. listopadu 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Proti rozsudku, který vynesl Amtsgericht, podala společnost Germanwings odvolání. Tvrdí, že sféru úkolů, nad nimiž má mít Germanwings kontrolu, pojímá Amtsgericht příliš široce a že uvedený soud nedoceňuje skutečnost, že Soudní dvůr nerozhodl, že k letovému provozu leteckého dopravce se počítají všechny služby letiště poskytované třetími stranami a využívané leteckým dopravcem.

15. Předkládající soud zdůrazňuje, že ve výše uvedeném usnesení ve věci Siewert šlo o poškození letadla v důsledku jeho srážky s mobilními schůdky, které k němu byly přistaveny, aby do něho mohli nastoupit cestující, a tedy o využití poskytovatele služeb za účelem odbavení konkrétního letu, který měl letecký dopravce uskutečnit. Umožnit cestujícím nástup do letadla použitého k uskutečnění rezervovaného letu patří k úkolům leteckého dopravce. V tomto rozsahu je srovnání s předmětným skutkovým stavem tudíž už ze své povahy nepatřičné. V projednávané věci bylo totiž letadlo náhodně poškozeno při využití vzletové a přistávací dráhy, kterou stejnou měrou využívají všichni letečtí dopravci. Její využívání je tudíž třeba považovat za součást všeobecného letového provozu, a nikoli za jeden z úkolů spadajících do konkrétní sféry leteckého dopravce. Mezi úkoly leteckého dopravce nepatří ani úklid vzletové a přistávací dráhy, nad nímž proto také společnost Germanwings nemá kontrolu. Tento úklid se netýká jednotlivého letu provozovaného jedním leteckým dopravcem ani zajištění bezpečného příchodu cestujících k letadlu použitému k rezervovanému letu a k jejich bezpečnému odchodu, nýbrž bezpečnosti letišť, a tudíž i bezpečnosti všeobecného letového provozu.

16. Společnost Germanwings dále tvrdí, že s názorem soudu prvního stupně se nelze ztotožnit už jenom proto, že prakticky vylučuje možnost, že by nějaká okolnost, která zabránila uskutečnění plánovaného letu, nebyla přitom považována za „vlastní běžnému výkonu provozní činnosti leteckého dopravce“. Základní podmínka pro uznání mimořádné okolnosti v případě technické závady, tedy to, že se jedná o „událost, která není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce“, by tudíž byla bezpředmětná.

17. S ohledem na výše uvedené má Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně) za to, že rozhodnutí o odvolání závisí na tom, zda je poškození pneumatiky letadla šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě. Proto se uvedený soud rozhodl Soudnímu dvoru položit následující předběžnou otázku:

„Je poškození pneumatiky letadla šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze (poškození cizím předmětem/FOD) mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 [nařízení o právech cestujících v letecké dopravě]?“

III. Řízení před Soudním dvorem

18. Byla předložena písemná vyjádření W. Pauelse, německé a polské vlády, jakož i Komise. Na jednání, které se konalo dne 17. září 2018, přednesla společnost Germanwings, jakož i všichni výše uvedení účastníci řízení (kromě polské vlády) ústní vyjádření.

IV. Posouzení

A. Stručné shrnutí vyjádření účastníků řízení

19. Zaprvé Komise tvrdí, že projednávaná žádost o rozhodnutí o předběžné otázce vyvolává případné pochybnosti o otázce *přípustnosti*. Pokud jde o obsah žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, Komise tvrdí, že žádost odkazuje na tvrzení účastníků řízení, jejichž správnost předkládající soud předpokládal, spíše než že mu byla prokázána. Komise je toho názoru, že pokud by další dokazování mělo zpochybnit skutečnosti, které předkládající soud považuje za správné, mohla by žádost o rozhodnutí o předběžné otázce ztratit svůj význam. V každém případě Komise dospěla k závěru, že je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce přípustná.

20. Pokud jde o *věc samou*, W. Pauels tvrdí, že poškození pneumatiky letadla šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze není mimořádnou okolností. Tvrdí, že je taková událost vlastní činnosti leteckého dopravce. Přítomnost cizích předmětů na pojezdové dráze je situací, k níž může docházet denně, letečtí dopravci jsou si tohoto problému dobře vědomi a úklid pojezdové dráhy patří mezi obvyklé úkoly správců letiště. Dodává, že pneumatiky letadla, které jsou vystaveny extrémnímu tlaku, jsou pravidelně kontrolovány v rámci předletových kontrol a musí být pravidelně měněny. Proto je třeba událost, jako je ta v projednávané věci, považovat za vlastní činnosti leteckého dopravce, a to i proto, že je třeba pojem „mimořádné okolnosti“ vykládat úzce.

21. Pokud by taková událost nicméně nebyla považována za vlastní činnosti leteckého dopravce, je třeba ji považovat za událost, nad kterou lze mít na základě její povahy nebo původu účinnou kontrolu vzhledem k tomu, že pojezdové dráhy podléhají pravidelné kontrole správců letiště.

22. Německá a polská vláda, jakož i Komise tvrdí, že poškození pneumatiky letadla šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze představuje „mimořádnou okolnost“.

23. Podle německé vlády je riziko spojené s přítomností cizích předmětů na pojezdových drahách pro leteckého dopravce nevyhnutelné a nekontrolovatelné. Přítomnost cizích předmětů je ve vztahu k leteckému dopravci způsobena vnější událostí, která nemá žádnou spojitost s uskutečněním dotčeného letu – na rozdíl od předčasných selhání některých součástí letounu, k nimž dojde navzdory pravidelné údržbě a které byly projednávány ve věcech Wallentin-Hermann [5] a van der Lans [6]. Skutečnost, že letečtí dopravci mohou být pravidelněji vystaveni situaci, kdy dojde k poškození pneumatiky cizím předmětem na pojezdové dráze, nevylučuje, že se jedná o mimořádnou okolnost vzhledem k tomu, že četnost událostí není považována za rozlišující kritérium [7]. Kromě toho německá vláda trvá na tom, že se správce letiště nedopustil žádného pochybení, které by bylo přičitatelné dotčenému leteckému dopravci. V projednávané věci tento správce neporušil své povinnosti týkající se údržby a chodu letiště. Pokud by byly uloženy ještě přísnější kontroly, než které již existují, mělo by to závažný nepříznivý dopad na letový provoz.

24. Polská vláda tvrdí, že poškození, jako je to v projednávané věci, způsobené třetí osobou v důsledku neplnění jejích povinností, nespadá pod běžnou činnost leteckého dopravce. Vzhledem k tomu, že letecký dopravce nemůže předvídat, že správce letiště nesplní své povinnosti, nemůže zohlednit riziko, že může dojít k takovému poškození letadla. V této souvislosti může letecký dopravce odpovídat pouze za urychlené opravy poškozeného letadla.

5 – Rozsudek ze dne 22. prosince 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

6 – Rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

7 – Rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

25. Podle Komise není dotčená událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a letecký dopravce nad ní nemá kontrolu. V tomto ohledu není vnitřně spjata se systémem fungování letounu – na rozdíl zejména od mobilních schůdků. V tomto smyslu je srovnatelná se střetem s ptákem, nad nímž letecký dopravce také nemá kontrolu. Tuto absenci kontroly leteckého dopravce potvrzuje skutečnost, že je bezpečnost a kontrola pojezdových drah odpovědností správců letiště. Konečně skutečnost, že k události došlo při přistání nebo při vzletu během předchozího letu, nebrání tomu, aby byla považována za „mimořádnou okolnost“ [8].

B. Posouzení

1. Předběžné poznámky

26. Podle mého názoru není přípustnost žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce v projednávané věci aktuálním tématem, jelikož tuto otázku vznesla pouze Komise [9] – v rámci svých v podstatě teoretických poznámek – a sama Komise dospěla k závěru, že žádost není v každém případě nepřípustná. Zaprvé v kontextu spolupráce mezi Soudním dvorem a vnitrostátními soudy se na otázky týkající se unijního práva vztahuje domněnka relevance [10]. Zadruhé z judikatury Soudního dvora vyplývá, že unijní právo nezakazuje, aby po vydání rozsudku v řízení o předběžné otázce předkládající soud znovu vyslechl účastníky řízení nebo provedl nové dokazování, které by mohlo vést ke změně jeho skutkových a právních konstatování učiněných v rámci žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, jestliže uvedený soud zajistí plný účinek výkladu unijního práva, který podal Soudní dvůr [11].

27. Pokud jde o věc samou, v předkládacím rozhodnutí předkládající soud uvádí, že má za to, že je v projednávané věci dána mimořádná okolnost. Předkládací soud skutečně již v několika jiných řízeních předcházejících předmětnému sporu rozhodl, že poškození pneumatiky či jiná technická závada letadla, jejichž příčinou jsou drobné předměty nacházející se na pojezdové dráze, jakou jsou hřebíky či jiné podobné objekty, představuje mimořádnou okolnost, která leteckého dopravce zprošťuje jeho povinnosti poskytovat cestujícím náhradu.

28. Dospěl jsem k závěru, že tento přístup je správný [12]. V níže uvedeném posouzení se budu zabývat zejména judikaturou Soudního dvora a pojmem mimořádných okolností ve vztahu k technickým problémům. Dále použiji dvoustupňový test Soudního dvora: i) problém musí být přičitatelný události, která není součástí běžného výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a ii) která se z důvodu své povahy či původu vymyká kontrole leteckého dopravce. Nakonec se budu zabývat dodatečnou podmínkou přiměřených opatření a zabránění/zamezení mimořádné okolnosti (okolnostem). Dospěju k závěru, že poškození pneumatiky letadla šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze *spadá do rozsahu pojmu „mimořádná okolnost“* ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.

8 – To vyplývá z rozsudku ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

9 – Kromě toho žádný z účastníků řízení nepovažoval za nutné se touto otázkou zabývat na jednání před Soudním dvorem.

10 – Viz například rozsudek ze dne 16. prosince 2008, Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, bod 67).

11 – Rozsudek ze dne 5. července 2016, Ogňanov (C-614/14, EU:C:2016:514, bod 30 a bod 2 výroku rozsudku).

12 – K pojmu mimořádných okolností viz Milner, A., „Regulation EC 261/2004 and ‚Extraordinary Circumstances'“, *Air & Space Law*, 34, č. 3 (2009), s. 215-220; van der Wijngaart, T., „van der Lans v. KLM and ‚Extraordinary Circumstances'“, *Air & Space Law*, 41, č. 1 (2016), s. 59-62; Michel, V., „Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur“, *Europe*, č. 6, červen 2018, s. 22-23; Flöthmann, M., „Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz ‚wilden Streiks' des Flugpersonals (Anmerkung)“, *EuZW*, 2018, 457; Herrmann, C., „Entschädigung der Fluggäste bei ‚wildem Streik' – das TUIfly-Urteil des EuGH“, *RRa*, 3/2018, s. 102; Führich, E., „Innenbetrieblicher ‚wilder Streik' als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung“, *Monatsschrift für Deutsches Recht*, 13/2018;

29. Dodávám, že je obzvláště důležité, aby Soudní dvůr tuto otázku objasnil, vzhledem k tomu, že vnitrostátní právo v Německu (jakož i v jiných členských státech [13]) otázku, zda by událost, jakou je ta v projednávané věci, měla představovat „mimořádnou okolnost“ ve smyslu tohoto ustanovení, či nikoliv, neřeší jednotným způsobem.

30. Například v Německu různé prvostupňové soudy a dokonce i jiná komora předkládajícího soudu [14] ve svých rozhodnutích (která navazují na rozhodnutí Soudního dvora k mobilním schůdkům ve věci Siewert [15]) zaujaly opačný názor a rozhodly, že ve věci, jako je projednávaná věc, není dána „mimořádná okolnost“.

31. Proto má objasnění této otázky jasný praktický význam a rovněž pomůže ke zvýšení právní jistoty cestujících i leteckých dopravců.

32. Soudní dvůr již měl několik příležitostí k výkladu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě. Následuje stručný přehled těchto věcí.

33. Ve věci Pešková a Peška [16], která je v této věci obzvláště relevantní, Soudní dvůr konstatoval, že střet letounu s ptákem ani případné poškození letounu, které je důsledkem tohoto střetu, nejsou vnitřně spjaty se systémem fungování letounu, a tudíž nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a kromě toho se vymykají jeho účinné kontrole – takový střet proto představuje mimořádnou událost.

34. Ve věci McDonagh [17] Soudní dvůr do tohoto pojmu zahrnul rovněž uzavření vzdušného prostoru v důsledku erupce islandské sopky Eyjafjallajökull.

35. Na druhou stranu ve věci van der Lans [18] Soudní dvůr rozhodl, že technická závada, která nastane nepředvídaně, nebyla způsobena nedostatkem údržby ani není odhalena během pravidelné údržby, nespadá pod definici pojmu „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3.

36. Ve věcech Wallentin-Hermann [19] a Sturgeon a další [20] Soudní dvůr konstatoval, že technická závada na letadle nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ s výjimkou situace, kdy je daná závada způsobena událostmi, které svou povahou či původem nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole.

37. Ve věci Siewert [21] Soudní dvůr rozhodl, že situace, kdy mobilní nástupní schůdky patřící letišti narazí do letadla, nemůže být kvalifikována jako „mimořádná okolnost“. K této věci se vrátím později.

2. Pojem mimořádných událostí ve vztahu k technickým problémům

38. Zaprvé je třeba poznamenat, že tento pojem není v nařízení o právech cestujících v letecké dopravě jasně definován ani zaveden.

13 – To vyplývá mimo jiné z Prassl, J., „Tackling Diversity Through Uniformity?“ in Bobek, M. a Prassl, J., op. cit., s. 335, van der Wijngaart, T., op. cit., Führich, E., op. cit. a Politis, A., „Rechtsprechung: Anmerkung – Pešková u. Peška“, *NJW*, 37/2017, s. 2669.

14 – Mimo jiné 24. občanskoprávní senát Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně).

15 – Usnesení ze dne 14. listopadu 2014, Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

16 – Rozsudek ze dne 4. května 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

17 – Rozsudek ze dne 31. ledna 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43).

18 – Rozsudek ze dne 17. září 2015 (C-257/14, EU:C:2015:618).

19 – Rozsudek ze dne 22. prosince 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

20 – Rozsudek ze dne 19. listopadu 2009 (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716).

21 – Usnesení 14. listopadu 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

39. V reakci na tuto skutečnost Soudní dvůr stanovil zásadu výjimky z pravidla: technické závady v zásadě spadají do provozního rizika leteckého dopravce, protože jsou součástí běžného výkonu činnosti leteckého dopravce a pouze výjimečně mohou představovat mimořádnou okolnost (a to v zásadě v případě, kdy nejsou součástí běžného výkon provozní činnosti leteckého dopravce a vymykají se jeho kontrole).

40. Soudní dvůr nedávno ve věci Pešková a Peška [22] připomněl, že unijní normotvůrce stanovil povinnost leteckých dopravců poskytnout náhradu cestujícím v případě zrušení nebo významného zpoždění letu – tedy zpoždění nejméně o tři hodiny – v čl. 5 odst. 1 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě. Odchylně od čl. 5 odst. 1 uvedeného nařízení stanoví body 14 a 15 odůvodnění, jakož i čl. 5 odst. 3 uvedeného nařízení, že letecký dopravce je zproštěn povinnosti poskytnout náhradu cestujícím na základě článku 7 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, jestliže může prokázat, že je zrušení nebo zpoždění letu způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. Článek 5 odst. 3 musí být proto vykládán restriktivně [23].

41. Soudní dvůr konstatoval, že „nelze vyloučit, že technické závady patří mezi uvedené mimořádné okolnosti, pokud vyplývají z událostí, které *nejsou vlastní* běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a *vymykají se jeho účinné kontrole*. Tak je tomu například 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“ [24].

42. Událost (a poškození) v projednávané věci patří do kategorie technických problémů, a tedy „neočekávaných nedostatků letové bezpečnosti“ uvedených v bodě 14 odůvodnění nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.

43. V projednávané věci se zjevně nejedná o skrytou výrobní vadu ohrožující letovou bezpečnost, což je jeden příklad technického problému, který Soudní dvůr považoval za „mimořádnou okolnost“ (rozsudky ve věcech Wallentin-Hermann a van der Lans [25]).

44. Souhlasím však s Komisí v tom, že výše uvedená judikatura by měla být vykládána v tom smyslu, že Soudní dvůr chtěl uvedením příkladu skryté výrobní vady jednoduše ujasnit, že technické závady způsobené událostmi, které se vymykají kontrole dotčeného leteckého dopravce, je třeba považovat za mimořádné okolnosti.

45. Jak zdůraznila německá vláda, Soudní dvůr totiž ve věci McDonagh [26] konstatoval, že „[p]odle běžného jazyka se výrazem ‚mimořádné okolnosti‘ rozumí doslova okolnosti ‚vymykající se běžnému stavu‘. V letecké dopravě představují událost, která není vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole […]. Jinými slovy […] jsou do tohoto pojmu zahrnuty veškeré okolnosti, které se vymykají kontrole leteckého dopravce, bez ohledu na povahu a závažnost těchto okolností“.

22 – Rozsudek ze dne 4. května 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, body 19 a násl.). Viz také Wienbracke, M., „Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel“, *EuZW*, 2017, 571.

23 – Rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 20).

24 – Rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 26), (kurzivou zvýraznil autor stanoviska).

25 – Rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, bod 26) a ze dne 17. září 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, bod 38 a násl.). Ve vztahu k druhé uvedené věci viz rozsudek Court of Appeal (England and Wales) (odvolací soud pro Anglii a Wales) ve věci Huzar v. Jet2.com Limited [2014] EWCA, Civ. 791 (týkající se závady elektrického obvodu palivového ventilu). Viz také van der Wijngaart, T., op. cit.

26 – Rozsudek ze dne 31. ledna 2013 (C-12/11, EU:C:2013:43, bod 29).

46. Kromě toho výše uvedený závěr potvrzují rovněž přípravné práce vztahující se k čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě. Během nich byl pojem „vyšší moc“ změněn na „mimořádné okolnosti“. Podle prohlášení Rady ve společném postoji byla tato změna provedena v zájmu právní srozumitelnosti [27].

47. Z výše uvedeného vyplývá, že Soudní dvůr nechtěl pojem „mimořádné okolnosti“ omezit tak, aby zahrnoval technické závady pouze v případě, že jejich původ je podobný původu skryté výrobní vady.

48. Dosavadní judikatura Soudního dvora k technickým závadám jakožto mimořádným okolnostem podle čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě zavedla test složený ze dvou částí: i) problém musí být přičitatelný události – jako jsou události uvedené v bodě 14 odůvodnění uvedeného nařízení – která není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce (první část) a ii) z důvodu své povahy či původu se vymyká kontrole leteckého dopravce (druhá část). Je třeba zdůraznit, že uvedené dvě části (podmínky) je nutné posuzovat případ od případu a že jsou kumulativní [28]. Budu se jimi postupně zabývat níže.

a) Vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce

49. Pokud jde o první část testu uvedenou v bodě výše (vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce), je třeba pamatovat na to, že Soudní dvůr v judikatuře odvíjející se od jeho rozhodnutí ve věci Wallentin-Hermann [29] zaujal k dostupnosti obrany v případě technických problémů restriktivní přístup.

50. Všichni účastníci řízení (kromě W. Pauelse) tvrdí, že projednávaná okolnost (tj. poškození pneumatiky letadla šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze) není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce.

51. Soudní dvůr ve věci Pešková a Peška [30] konstatoval, 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“.

52. V následujícím odstavci (24) uvedeného rozsudku však Soudní dvůr rozhodl, že „střet letounu s ptákem ani případné poškození letounu, které je důsledkem tohoto střetu, [nejsou] 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 o právech cestujících v letecké dopravě]“.

27 – Viz mé stanovisko ve spojených věcech Krüsemann a další (C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, EU:C:2018:243, bod 57).

28 – Rozsudek ze dne 17. dubna 2018, Krüsemann a další (C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, EU:C:2018:258, bod 34). Soudní dvůr v uvedeném rozhodnutí rovněž zdůrazňuje, že o okolnosti uvedené v tomto bodu odůvodnění nepředstavují nutně a automaticky důvody osvobozující od povinnosti náhrady škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.

29 – Rozsudek ze dne 22. prosince 2008 (C-549/07, EU:C:2008:771).

30 – Rozsudek ze dne 4. května 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 23 a citovaná judikatura).

53. Podle mého názoru jsou skutkové okolnosti v uvedeném rozsudku a skutkové okolnosti v projednávané věci srovnatelné. Zdůrazňuji však, že zatímco událost v projednávané věci srovnatelná se střetem s ptákem (Pešková a Peška [31]), není srovnatelná s nárazem mobilních nástupních schůdků do letadla (Siewert [32]).

54. Ve věci Siewert bylo pro Soudní dvůr rozhodující, že schůdky jsou nutně používány v letecké dopravě cestujících, a v tom je rozhodující rozdíl mezi uvedenou věcí a poškozením pneumatiky způsobeným cizím předmětem na pojezdové dráze, které je předmětem projednávané věci.

55. Na rozdíl od mobilních nástupních schůdků, které jsou leteckými dopravci používány záměrně k nástupu a výstupu cestujících, šroub v projednávané věci ležel na pojezdové dráze bez vědomí leteckého dopravce a nezávisle na jeho vůli nebo v rozporu s jeho vůlí.

56. Jak zdůraznila Komise, tyto předměty mohou způsobit poškození, avšak tato skutečnost nespadá do rámce běžného výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce.

57. Je pravda, že používání pojezdové dráhy je nepochybně součástí běžného výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce, jak W. Pauels několikrát zopakoval. To však samo o sobě není rozhodující. Užívání vzdušného prostoru je také nepochybně součástí běžného výkonu činnosti leteckého dopravce a přesto Soudní dvůr rozhodl, že střet s ptákem je mimořádná okolnost: tato skutečnost není vnitřně spjata se systémem fungování letounu.

58. Z výše uvedeného vyplývá, že šrouby ležící na pojezdové dráze rovněž nejsou vnitřně spjaty se systémem fungování letounu. Šroubům a ostatním cizím předmětům na pojezdové dráze je naopak nutné pokud možno zabránit, jelikož představují významné bezpečnostní riziko a letadlo by s takovými předměty nemělo přijít do styku.

59. W. Pauels dále v podstatě tvrdil, že událost v projednávané věci je častý a běžný problém, a proto se nemůže jednat o mimořádnou okolnost.

60. Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že situace, kdy je pneumatika letadla poškozena při vzletu nebo přistání šroubem nebo srovnatelným cizím předmětem, který spadl na pojezdovou dráhu, není nijak extrémně neobvyklá. To podle mého názoru neznamená, že by četnost události měla být omezujícím nebo rozlišujícím kritériem.

61. Podobný argument použil generální advokát Y. Bot ve věci Pešková a Peška [33]. Tvrdil, že takové události (střety s ptákem) nemohou být mimořádnou okolností, protože střety letounu s ptáky jsou běžným jevem a jevem, který je různým hospodářským aktérům působícím v letecké dopravě znám. Soudní dvůr se však s tímto odůvodněním neztotožnil a dospěl k závěru, že navzdory uvedeným argumentům představuje střet s ptákem mimořádnou okolnost.

62. Z výše uvedeného vyplývá, že projednávaná okolnost není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce.

b) Kontrola

63. Dále pokud jde o druhou část testu (kontrola), mám za to, že v projednávané věci čelí letecký dopravce, na jehož letadle došlo k poškození jedné z pneumatik cizím předmětem ležícím na pojezdové dráze, události, která se vymyká jeho účinné kontrole.

31 – Rozsudek ze dne 4. května 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

32 – Usnesení ze dne 14. listopadu 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

33 – Stanovisko generálního advokáta Y. Bota ve věci Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2016:623).

64. Je tomu tak proto, že údržba a úklid pojezdových drah nejsou odpovědností leteckého dopravce, nýbrž správce letiště.

65. Jak již předkládající soud správně konstatoval ve svém rozsudku ze dne 19. ledna 2016 [34], v bodě 14 odůvodnění, který se vztahuje k čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, unijní normotvůrce pouze vypočítává příklady mimořádných okolností, ale z uvedených příkladů je zřejmé, že se jedná v zásadě o vnější faktory, za jejichž vznik nenese letecký dopravce organizační ani technickou odpovědnost, a nemá na ně tudíž žádný vliv, a nemůže jim tedy ani zabránit. Nevztahuje se na ně ani pojem ohrožení fungování letadla. Jelikož zajišťování bezpečnosti a kontroly pojezdových drah je úkolem příslušného správce letiště, který pravidelně kontroluje, zda se na ní nenacházejí cizí předměty, letečtí dopravci sami nemají žádný vliv na provádění a počet těchto kontrol a sami je ani provádět nemohou (ani k tomu nemají prostředky).

66. Ve skutečnosti předkládající soud tvrdí, že cizí předměty na pojezdových drahách jsou nebezpečím, které letečtí dopravci nemohou mít pod kontrolou, a na rozdíl od poruch vyvolaných předčasným selháním některých součástí letadla, k nimž dojde navzdory pravidelné údržbě, tedy představují vnější událost [35].

67. Ať je tomu jakkoliv, souhlasím s předkládajícím soudem v tom, že cizí předměty na pojezdových drahách, které způsobí poškození letadla, je třeba klasifikovat jako mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě.

68. Jak zdůraznila polská vláda, dohled nad stavem pojezdové dráhy je odpovědností správce letiště, a nikoliv leteckého dopravce. Poškození části letadla způsobené cizím předmětem by tak mohlo být nanejvýš důsledkem neplnění povinností správce letiště.

69. Tato odpovědnost správce letiště skutečně vyplývá zejména z nařízení Komise (EU) č. 139/2014 [36], jakož i z použitelného vnitrostátního práva.

70. Příloha IV uvedeného nařízení, „Hlava C – Údržba letiště (ADR.OPS.C)“ stanoví v bodě „ADR.OPS. C.010 Vozovky, jiné povrchy a odvod vody“, že „a) V rámci programu preventivní a nápravné údržby letiště provozovatel letiště kontroluje povrch všech pohybových ploch včetně vozovek (vzletových a přistávacích drah, pojezdových drah a odbavovacích ploch), přilehlých ploch a systémů pro odvod vody a pravidelně posuzuje jejich stav“ a že „b) Provozovatel letiště: 1) udržuje povrch všech pohybových ploch tak, aby zabránil výskytu volných předmětů/úlomků, které by mohly způsobit poškození letadel nebo zhoršit provoz jejich systémů, a odstranil je; 2) udržuje povrch vzletových a přistávacích drah, pojezdových drah a odbavovacích ploch tak, aby zabránil vytváření škodlivých nerovností“.

71. Mám (stejně jako předkládající soud) za to, že jakožto cizí předměty na pojezdové dráze neslouží šrouby, hřebíky nebo jiné drobné předměty letovému provozu, nýbrž představují bezpečnostní riziko. To, že se nacházejí na pojezdové dráze, je nahodilá událost, kterou letecký dopravce nemůže předvídat a která nespadá do provozní sféry, kterou má tento dopravce pod kontrolou. Stejně jako opatření přijímaná za účelem zaplašení ptáků, která mají zamezit střetu s ptáky, se ani bezpečnostní opatření přijímaná za účelem odstranění předmětů nacházejících se na pojezdové dráze nevztahují k jednotlivému letu provozovanému jedním leteckým dopravcem ani zajištění bezpečného příchodu cestujících k letadlu použitému k rezervovanému letu a k jejich bezpečnému odchodu, nýbrž

34 – Věc 11 S 389/14.

35 – Tvrdí, že jelikož takové události nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a letečtí dopravci je nemohou mít pod kontrolou, musí být klasifikovány jako vnější události, resp. okolnosti.

36 – Nařízení ze dne 12. února 2014, kterým se stanoví požadavky a správní postupy týkající se letišť podle nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 (Úř. věst. 2014, L 44, s. 1).

k bezpečnosti letišť, a tudíž i bezpečnosti letového provozu obecně. Ze své podstaty tedy nespadají do oblasti, za niž nesou odpovědnost jednotliví letečtí dopravci, nýbrž do oblasti, za niž případně odpovídá správce letiště, který musí posoudit nezbytnost odpovídajících opatření a případně zvolit vhodné a účinné prostředky k nápravě [37].

72. W. Pauels tvrdí, že pneumatiky letadla jsou vystaveny extrémní zátěži při vzletu a přistání, jsou pravidelně kontrolovány v rámci předletových kontrol a musí být leteckým dopravcem pravidelně měněny [38] a že proto nelze událost, jako je ta v projednávané věci, považovat za mimořádnou okolnost.

73. Podle mého názoru však z výše uvedeného argumentu nevyplývá, že je dotčená událost vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce nebo že nad ní má kontrolu.

74. Obdobně k tomu, co Soudní dvůr konstatoval ve věci Pešková a Peška [39] ve vztahu ke střetu s ptákem, je přítomnost šroubu, který poškodí letadlo, na pojezdové dráze ve vztahu k činnosti leteckého dopravce vnější událostí, jelikož nemá nic společného s extrémní zátěží a podmínkami během vzletu a přistání letadla. Dotčené události nelze zabránit výměnou pneumatik v okamžiku, když dosáhnou hranice své životnosti, jelikož šroub ležící na pojezdové dráze může poškodit i úplně novou pneumatiku.

75. Proto v rozporu s argumenty W. Pauelse obsaženými v jeho písemném vyjádření není projednávaná věc srovnatelná s věcí Siewert [40].

76. Může být užitečné upozornit na přístup Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr, Německo) týkající se otázky, co spadá do běžného výkonu činnosti leteckého dopravce (který je vyjádřen v rozsudku týkajícím se případu, v němž došlo ke střetu s ptákem) [41]. Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) rozhodl, že přijaté opatření by do běžného výkonu činnosti leteckého dopravce nespadalo, pokud by jeho cílem bylo zajištění *fungování letecké dopravy jako celku*. Jednalo by se proto o opatření bezpečnosti letového provozu, a nikoliv o opatření dotčeného leteckého dopravce. Podle Bundesgerichtshof (Spolkový soudní dvůr) tedy do výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce spadají opatření, která se týkají služby nebo činnosti jediného letounu (např. také přepravy cestujících), avšak opatření, která se netýkají provozu jednotlivého letadla, jsou opatřeními, která mohu být mimořádnou okolností, jelikož nespadají do výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce.

77. V projednávané věci tak byla opatření, která mohla být přijata za účelem zabránění poškození pneumatiky, které je projednáváno v původním řízení, mimo pravomoci leteckého dopravce. Kromě toho se opatření, která mohla být přijata správcem letiště, netýkají provozu konkrétního letu, nýbrž spíše obecné záruky plynulého letového provozu na relevantním letišti. Pojezdové dráhy nejsou udržovány pro konkrétní let. Jsou udržovány za účelem řádného fungování letového provozu jako celku.

37 – Cituji zde obdobné rozhodnutí Landgericht Darmstadt (Zemský soud v Darmstadtu, Německo) týkající se poškození způsobeného vtažením šroubu do motoru (viz BeckRS 2014, 23957). Kromě toho z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že dostupné technické systémy používané ke kontrole pojezdové dráhy a odstraňování cizích předmětů, která se na ní nacházejí, nejsou (dosud) dostatečně rozvinuté, a neumožňují tudíž zajistit spolehlivou ochranu. Bezpečnostní systém, který by byl použitelný za všech povětrnostních podmínek a který by měl v budoucnu trvale sledovat vzletové a přistávací dráhy a zjišťovat, zda se na nich nenacházejí cizí předměty, a v případě nebezpečí hlásit poplach, je již řadu let ve vývoji.

38 – Viz bod 20 tohoto stanoviska.

39 – Rozsudek ze dne 4. května 2017 (C-315/15, EU:C:2017:342).

40 – Usnesení ze dne 14. listopadu 2014 (C-394/14, EU:C:2014:2377).

41 – BGH, NJW 2014, 861; VRR 2014, 100; NJW-RR 2015, 111.

78. Konečně mám (stejně jako Komise) za to, že je kvalifikace události v projednávané věci jako „mimořádné okolnosti“ zároveň odůvodněna cílem zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících v letecké dopravě, který sleduje nařízení o právech cestujících v letecké dopravě, a proto by letečtí dopravci neměli být nabádáni k tomu, aby se zdrželi přijímání opatření, jež si vyžaduje poškození způsobené cizími předměty, a upřednostňovali zachování a dochvilnost svých letů před cílem letové bezpečnosti [42].

79. Z výše uvedeného vyplývá, že dotčená událost splňuje test kontroly a že se jedná o událost, která se vymyká účinné kontrole leteckého dopravce.

3. Přiměřená opatření k zabránění mimořádným okolnostem

80. Podle judikatury Soudního dvora [43] „vzhledem k tomu, že ne všechny mimořádné okolnosti mají exkulpační povahu, přísluší tomu, kdo se jich chce dovolávat, aby mimo jiné prokázal, že jim v žádném případě nebylo možné předejít 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. Taková osoba totiž musí prokázat, […] že přestože použila veškeré personální nebo hmotné zdroje a finanční prostředky, kterými disponovala, *zjevně nemohla*, aniž přistoupila k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době, *předejít tomu, aby mimořádné okolnosti*, jimž byla vystavena, vedly ke zrušení letu“ (kurzivou zvýraznil autor stanoviska).

81. Je pravda, že se předběžná otázka výslovně netýká dodatečné podmínky přijetí přiměřených opatření a zabránění/zamezení mimořádné okolnosti (mimořádným okolnostem).

82. Nicméně vzhledem k tomu, že úkolem předkládajícího soudu bude posoudit, zda za okolností daných v projednávané věci lze mít za to, že letecký dopravce přijal veškerá opatření přiměřená dané situaci, mám za to, že – aby byla předkládajícímu soudu poskytnuta uspokojivá odpověď pro účely použití unijního práva ve sporu, který mu byl předložen – je užitečné zabývat se i touto podmínkou [44].

83. Soudní dvůr totiž konstatoval, že „[o]kolnost, že vnitrostátní soud formuloval předběžnou otázku po formální stránce tak, že odkázal na určitá ustanovení unijního práva, nebrání tomu, aby Soudní dvůr tomuto soudu poskytl všechny prvky výkladu, které mohou být pro rozsouzení věci, jež mu byla předložena, užitečné, ať již na ně posledně uvedený ve svých otázkách odkázal či nikoli. V tomto ohledu přísluší Soudnímu dvoru, aby ze všech poznatků předložených vnitrostátním soudem, zejména z odůvodnění předkládacího rozhodnutí, vybral ty prvky unijního práva, které je s přihlédnutím k předmětu sporu třeba vyložit“ [45].

84. Podle ustálené judikatury Soudního dvora je pojetí přiměřených opatření individualizované a pružné [46] a „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 řídící letového provozu*“ [47].

42 – Viz rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 25).

43 – Rozsudek ze dne 12. května 2011, Eglītis a Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, bod 25).

44 – Viz rozsudek ze dne 28. června 1978, Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139, bod 57).

45 – Rozsudek ze dne 29. září 2016, Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732, bod 43).

46 – Rozsudek ze dne 12. května 2011, Eglītis a Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, bod 30).

47 – Rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 43) (kurzivou zvýraznil autor stanoviska).

85. Vnitrostátní soud musí tedy „posoudit, zda […] byl dotyčný letecký dopravce zejména po stránce technické a administrativní skutečně s to přijmout přímo či nepřímo preventivní opatření umožňující snížení rizika [poškození pneumatik cizími předměty ležícími na pojezdové dráze], nebo dokonce zabránění tomuto riziku“ [48].

86. Ze všech výše uvedených úvah vyplývá, že čl. 5 odst. 3 nařízení o právech cestujících v letecké dopravě musí být vykládán v tom smyslu, že poškození pneumatiky letadla šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze spadá pod pojem „mimořádná okolnost“ ve smyslu uvedeného ustanovení.

87. Přesto zdůrazňuji, že každá výměna pneumatiky letadla nebude kvalifikována jako mimořádná okolnost: je třeba rozlišovat mezi poškozením pneumatiky v projednávané věci a poškozením způsobeným v důsledku běžného opotřebení – s tím, že druhé uvedené poškození by mimořádnou okolností nebylo.

V. Závěry

88. Z výše uvedených důvodů navrhuji, aby Soudní dvůr zodpověděl předběžnou otázku položenou Landgericht Köln (Zemský soud v Kolíně, Německo) následovně:

„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, musí být vykládán tak, že poškození pneumatiky letadla šroubem ležícím na vzletové nebo přistávací dráze spadá pod pojem ‚mimořádná okolnost‘ ve smyslu uvedeného ustanovení.“

48 – Rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, bod 44).