ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

22. prosince 2008 *

Ve věci C-549/07,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 234 ES, podaná rozhodnutím Handelsgericht Wien (Rakousko) ze dne 30. října 2007, došlým Soudnímu dvoru dne 11. prosince 2007, v řízení

Friederike Wallentin-Hermann

proti

Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení K. Lenaerts, předseda senátu, T. von Danwitz, E. Juhász, G. Arestis a J. Malenovský (zpravodaj), soudci,

* Jednací jazyk: němčina.

generální advokátka: E. Sharpston,
vedoucí soudní kanceláře: R. Grass,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za F. Wallentin-Hermann, Rechtsanwältin, osobně,

– za Alitalia – Linee Aeree Italiane SpA, O. Borodajkewyczem, Rechtsanwalt,

– za rakouskou vládu E. Riedlem, jako zmocněncem,

– za řeckou vládu S. Chala a D. Tsagkaraki, jako zmocněnkyněmi,

– za polskou vládu M. Dowgielewiczem, jako zmocněncem,

– za portugalskou vládu L. Fernandesem, jako zmocněncem,

– za vládu Spojeného království C. Gibbs, jako zmocněnkyní, ve spolupráci s D. Beardem, barrister,

– za Komisi Evropských společenství R. Vidal Puigem a M. Vollkommer, jako zmocněnci,

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generální advokátky, rozhodnout věc bez stanoviska,

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 F. Wallentin-Hermann a společností Alitalia – Linee Aree Italiane SpA (dále jen „Alitalia“), který vznikl v důsledku toho, že společnost Alitalia odmítla poskytnout žalobkyni v původním řízení, jejíž let byl zrušen, náhradu škody.

Právní rámec

Mezinárodní právo

3 Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu uzavřená v Montrealu dne 28. května 1999 (dále jen „Montrealská úmluva“) byla podepsána Evropským společenstvím dne 9. prosince 1999 a byla schválena jeho jménem rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491). Uvedená úmluva vstoupila v platnost vůči Společenství dne 28. června 2004.

4 Články 17 až 37 Montrealské úmluvy tvoří kapitolu III, nazvanou „Odpovědnost dopravce a rozsah náhrad škody“.

5 Článek 19 uvedené úmluvy, nazvaný „Zpoždění“, stanoví:

„Dopravce odpovídá za škody způsobené zpožděním při letecké dopravě cestujících, zavazadel nebo nákladu. Dopravce však neodpovídá za škody způsobené zpožděním, je-li prokázáno, že on, jeho zaměstnanci a zprostředkovatelé učinili všechna opatření, která lze přiměřeně požadovat, k tomu, aby se předešlo takové škodě, nebo že dopravce, jeho zaměstnanci či zprostředkovatelé nemohli taková opatření učinit.“

Právo Společenství

6 Nařízení č. 261/2004 obsahuje zejména následující body odůvodnění:

„(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.

(2) Odepření nástupu na palubu a zrušení nebo významné zpoždění letů způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.

[…]

(12) Obtíže a nepohodlí způsobené cestujícím zrušením jejich letů by se měly […] zmírnit. Toho by mělo být dosaženo povinností dopravců informovat cestující o zrušení letu před plánovaným časem odletu a navíc jim nabídnout přiměřené přesměrování tak, aby cestující mohli provést jiná opatření. Pokud tak neučiní, měli by letečtí dopravci cestující odškodnit s výjimkou případu, kdy ke zrušení letu dojde za mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.

[…]

(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.“

7 Článek 5 nařízení č. 261/2004, nazvaný „Zrušení“, stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

a) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s článkem 8;

b) je dotčeným cestujícím nabídnuta provozujícím leteckým dopravcem pomoc v souladu s čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a v případě přesměrování, jestliže očekávatelný čas nového odletu je alespoň následující den po plánovaném odletu zrušeného letu, pomoc stanovená v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c);

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.

[…]“

8 Článek 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, nazvaný „Právo na náhradu škody“, stanoví:

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

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

b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;

c) 600 EUR u všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

[…]“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

9 Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že F. Wallentin-Hermann u společnosti Alitalia zarezervovala pro sebe, svého manžela a dceru tři místa na let z Vídně (Rakousko) do Brindisi (Itálie) s mezipřistáním v Římě (Itálie). Odlet z Vídně byl plánován na 28. června 2005, 6:45 hodin a přílet do Brindisi byl plánován na 10:35 hodin téhož dne.

10 Po odbavení byli uvedení tři cestující informováni, pět minut před plánovaným odletem, že jejich let byl zrušen. Byli přesměrováni na let společnosti Austrian Airlines do Říma, kam přiletěli v 9:40 hodin, tedy 20 minut po času odletu jejich navazujícího letu do Brindisi, který tak zmeškali. Friederike Wallentin-Hermann a její rodina přiletěli do Brindisi v 14:15 hodin.

11 Zrušení letu společnosti Alitalia s odletem z Vídně způsobila komplexní porucha motoru postihující turbínu odhalená při kontrole. Alitalia o ní byla informována v jednu hodinu v noci předcházející danému letu. Oprava letadla, k níž bylo třeba dodat náhradní díly a přivolat techniky, byla dokončena dne 8. července 2005.

12 Friederike Wallentin-Hermann požádala společnost Alitalia o náhradu škody z důvodu zrušení letu ve výši 250 eur na základě čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, jakož i náhradu 10 eur za telefonní náklady. Alitalia uvedenou žádost odmítla.

13 Friederike Wallentin-Hermann tedy zahájila soudní řízení před Bezirksgericht für Handelssachen Wien (okresní soud pro obchodní věci, Vídeň), který jejímu návrhu na náhradu škody vyhověl zejména z toho důvodu, že technické závady na dotčeném letadle nepatří mezi „mimořádné okolnosti“ osvobozující od povinnosti náhrady škody uvedené v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

14 Alitalia podala proti uvedenému rozhodnutí odvolání k Handelsgericht Wien (obchodní soud Vídeň), který se rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Jedná se o mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení […] č. 261/2004 ze dne 11. února 2004 […] vzhledem ke čtrnáctému bodu odůvodnění tohoto nařízení, když má technická závada letadla, kterou je porucha motoru, za následek zrušení letu, a je třeba vykládat exkulpační důvody uvedené v čl. 5 odst. 3 [uvedeného] nařízení v souladu s ustanoveními Montrealské úmluvy (článku 19)?

2) V případě kladné odpovědi na první otázku: jedná se u leteckých dopravců, kteří nadprůměrně často ruší lety z důvodu technických závad, o mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení [č. 261/2004] pouze na základě častého výskytu těchto závad?

3) V případě kladné odpovědi na první otázku: přijal letecký dopravce všechna ‚přiměřená opatření' ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení [č. 261/2004], pokud prokáže uskutečnění zákonem předepsaných minimálních údržbářských prací na letadle, a postačuje to k tomu, aby byl letecký dopravce osvobozen od povinnosti náhrady škody stanovené v článku 5 ve spojení s článkem 7 [uvedeného] nařízení?

4) V případě záporné odpovědi na první otázku: jsou mimořádnými okolnostmi ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení [č. 261/2004] případy vyšší moci nebo živelních pohrom, které nespočívají v technické závadě, a letecký dopravce je tedy nemůže ovlivnit?"

K předběžným otázkám

K první a čtvrté otázce

15 Podstatou první a čtvrté otázky předkládajícího soudu, které je třeba přezkoumat společně, je, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, s ohledem čtrnáctý bod odůvodnění uvedeného nařízení, vykládán v tom smyslu, že technická závada na letadle, která způsobí zrušení letu, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti" ve smyslu uvedeného ustanovení, nebo zda naopak uvedený pojem zahrnuje situace jiné povahy, které nespočívají v technických závadách. Předkládající soud se rovněž táže, zda je třeba vykládat exkulpační důvody stanovené v uvedeném ustanovení v souladu s ustanoveními Montrealské úmluvy, zejména jejím článkem 19.

16 Je třeba konstatovat, že pojem „mimořádné okolnosti" není mezi pojmy vymezenými v článku 2 nařízení č. 261/2004. Není vymezen ani v jiných článcích uvedeného nařízení.

17 Podle ustálené judikatury je třeba význam a dosah pojmů, které právo Společenství nijak nedefinuje, určit v souladu s jejich obvyklým smyslem v běžném jazyce, s přihlédnutím ke kontextu, ve kterém jsou použity, a cílům, které sleduje právní úprava, jejíž součástí jsou. Krom toho, pokud se tyto pojmy vyskytují v ustanovení, které zakládá výjimku z určité zásady nebo konkrétněji z pravidel Společenství směřujících k ochraně spotřebitelů, musejí být vykládány tak, aby byl umožněn restriktivní výklad uvedeného ustanovení (viz v tomto smyslu rozsudek ze dne 10. dubna 2005, easyCar,

C-336/03, Sb. rozh. s. I-1947, bod 21 a citovaná judikatura). Mimoto preambule aktu Společenství může upřesnit jeho obsah (viz v tomto smyslu zejména rozsudek ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, Sb. rozh. s. I-403, bod 76).

18 V tomto ohledu cíle sledované článkem 5 nařízení č. 261/2004, který stanoví povinnosti provozujícího leteckého dopravce v případě zrušení letu, jasně vyplývají z prvního a druhého bodu odůvodnění uvedeného nařízení, podle nichž by činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měla směřovat zejména k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících a měl by být obecně brán zřetel na požadavky ochrany spotřebitele, neboť zrušení letu způsobuje cestujícím závažné nepohodlí (viz v tomto smyslu výše uvedený rozsudek IATA a ELFAA, bod 69).

19 Jak vyplývá z dvanáctého bodu odůvodnění a z článku 5 nařízení č. 261/2004, zákonodárce Společenství zamýšlel zmírnit obtíže a nepohodlí způsobené cestujícím zrušením jejich letu tím, že uložil leteckým dopravcům informovat o zrušení letu s předstihem a za určitých okolností nabídnout přesměrování odpovídající určitým kritériím. Za předpokladu, že letečtí dopravci nemohou uvedená opatření přijmout, přál si zákonodárce Společenství, aby cestující odškodnili, s výjimkou případu, kdy ke zrušení letu dojde za mimořádných okolností, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

20 V tomto kontextu se zdá jasné, že pokud čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 zavádí zásadu práva cestujících na náhradu škody v případě zrušení letu, musí se odstavec 3 téhož článku, který stanoví podmínky, za kterých provozující letecký dopravce není povinen uvedenou náhradu škody vyplatit, považovat za odchylku od dané zásady. Posledně uvedené ustanovení je tedy třeba vykládat restriktivně.

21 V tomto ohledu zákonodárce Společenství uvedl, jak vyplývá ze čtrnáctého bodu odůvodnění nařízení č. 261/2004, že takové 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 leteckého dopravce.

22 Z této indikace v preambuli nařízení č. 261/2004 vyplývá, že zákonodárce Společenství neměl na mysli, že uvedené události, jejichž výčet je ostatně pouze demonstrativní, představují samy o sobě mimořádné okolnosti, ale pouze to, že mohou takové okolnosti způsobit. Z toho plyne, že všechny okolnosti takových událostí nemusí nezbytně představovat důvody osvobozující od povinnosti náhrady škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) uvedeného nařízení.

23 Ačkoli zákonodárce Společenství uvedl v daném výčtu „neočekávané nedostatky letové bezpečnosti“ a ačkoli technická závada na letadle může být takovým nedostatkem, nic to nemění na tom, že okolnosti takové události lze kvalifikovat jako „mimořádné“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 pouze tehdy, pokud se vztahují k události, která, stejně jako události vyjmenované ve čtrnáctém bodě odůvodnění uvedeného nařízení, není vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymyká jeho účinné kontrole.

24 Přitom s ohledem na zvláštní podmínky, za kterých probíhá letecká doprava, a na stupeň technologické komplexnosti letadel je třeba konstatovat, že letečtí dopravci jsou při výkonu své činnosti běžně vystavováni různým technickým závadám, které se při provozu letadel nevyhnutelně objevují. Ostatně právě za účelem vyhnout se takovým závadám a předejít poruchám ohrožujícím letovou bezpečnost jsou letadla podrobo-

vána obzvláště přísným pravidelným kontrolám, které jsou součástí běžných podmínek provozování podniků letecké dopravy. Oprava technické závady způsobené nedostatkem údržby letadla tedy musí být považována za vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce.

25 V důsledku toho technické závady odhalené při údržbě letadel nebo technické závady vzniklé z důvodu nedostatku takové údržby nemohou jako takové představovat „mimořádné okolnosti“ uvedené v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

26 Nelze však 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.

27 Přísluší tedy předkládajícímu soudu, aby ověřil, zda technické závady, které uplatňuje letecký dopravce ve věci v původním řízení, byly způsobeny událostmi, které nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole.

28 Ohledně otázky, zda je třeba vykládat exkulpační důvod uvedený v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 v souladu s ustanoveními Montrealské úmluvy, zejména s jejím článkem 19, je třeba konstatovat, že tato úmluva představuje nedílnou součást právního řádu Společenství. Krom toho z čl. 300 odst. 7 ES vyplývá, že orgány Společenství jsou vázány dohodami, které Společenství uzavřelo, a že v důsledku toho mají tyto dohody přednost před akty sekundárního práva Společenství (viz rozsudek ze dne 10. července 2008, Emirates Airlines, C-173/07, Sb. rozh. s. I-5237, bod 43).

29 Podle článku 19 Montrealské úmluvy může být dopravce zbaven odpovědnosti za škody způsobené zpožděním, „je-li prokázáno, že on, jeho zaměstnanci a zprostředkovatelé učinili všechna opatření, která lze přiměřeně požadovat, k tomu, aby se předešlo takové škodě, nebo že dopravce, jeho zaměstnanci či zprostředkovatelé nemohli taková opatření učinit“.

30 V tomto ohledu je třeba uvést, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 odkazuje na pojem „mimořádné okolnosti“, ačkoli se neobjevuje ani v článku 19 Montrealské úmluvy, ani v žádném jiném jejím ustanovení.

31 Ještě je třeba konstatovat, že uvedený článek 19 se vztahuje na zpoždění, zatímco čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 se zabývá případy zrušení letu.

32 Mimoto, jak vyplývá z bodů 43 až 47 výše uvedeného rozsudku IATA a ELFAA, článek 19 Montrealské úmluvy a čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 se nacházejí v odlišných kontextech. Článek 19 a následující články uvedené úmluvy totiž upravují podmínky, za nichž mohou dotyční cestující v případě zpoždění letu podávat žaloby směřující k získání náhrady škody z titulu individualizované nápravy. Naproti tomu článek 5 nařízení č. 261/2004 stanoví standardizovaná a okamžitá opatření nápravy. Daná opatření, která jsou nezávislá na opatřeních, pro která Montrealská úmluva stanoví podmínky výkonu, se tedy uplatní ve fázi, která předchází uplatnění posledně uvedených opatření. Z toho vyplývá, že důvody zbavující dopravce odpovědnosti uvedené v článku 19 uvedené úmluvy nelze bez rozdílu uplatnit v případě čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

33 Za těchto podmínek nemůže Montrealská úmluva určovat výklad exkulpačních důvodů uvedených v daném čl. 5 odst. 3.

34 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba odpovědět na první a čtvrtou položenou otázku tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že technická závada na letadle, která má za následek zrušení letu, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení, 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. Montrealská úmluva není určující pro výklad exkulpačních důvodů uvedených v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

Ke druhé otázce

35 S ohledem na soubor položených otázek je třeba mít za to, že podstatou této otázky předkládajícího soudu je, zda pouze četnost technických závad vylučuje, aby spadaly pod pojem „mimořádné okolnosti" ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 v případě, že letečtí dopravci nadprůměrně často ruší lety z důvodu těchto závad.

36 Jak bylo uvedeno v bodě 27 tohoto rozsudku, předkládajícímu soudu přísluší, aby ověřil, zda technické závady, které uplatňuje letecký dopravce ve věci v původním řízení, byly způsobeny událostmi, které nejsou vlastní běžnému výkonu jeho činnosti a vymykají se jeho účinné kontrole. Z této formulace vyplývá, že vyšší četnost technických závad u leteckého dopravce není sama o sobě skutečností takové povahy, aby umožnila konstatovat, že nastaly nebo nenastaly „mimořádné okolnosti" ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

37 S ohledem na výše uvedené je třeba odpovědět na druhou položenou otázku tak, že vyšší četnost technických závad u leteckého dopravce není sama o sobě skutečností takové povahy, aby umožnila konstatovat, že nastaly nebo nenastaly „mimořádné okolnosti" ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

Ke třetí otázce

38 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda je třeba mít za to, že letecký dopravce přijal „všechna přiměřená opatření“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, pokud prokáže uskutečnění zákonem předepsaných minimálních údržbářských prací na letadle, jehož let byl zrušen, a zda tyto důkazy postačují k tomu, aby byl uvedený dopravce osvobozen od povinnosti náhrady škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 uvedeného nařízení.

39 Je třeba poznamenat, že zákonodárce Společenství nezamýšlel, aby od povinnosti vyplatit cestujícím náhradu škody v případě zrušení letu osvobozovaly všechny mimořádné okolnosti, ale pouze ty, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

40 Z toho vyplývá, že vzhledem k tomu, že všechny mimořádné okolnosti nemají 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 dotčeného leteckého dopravce.

41 Taková osoba totiž musí prokázat, že přestože použila veškeré personální nebo hmotné zdroje a finanční prostředky, kterými disponovala, zjevně nemohla, aniž by přistoupila

k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době, předejít tomu, aby mimořádné okolnosti, jimž byla vystavena, způsobily zrušení letu.

42 Přísluší předkládajícímu soudu, aby ověřil, zda za okolností věci v původním řízení dotčený letecký dopravce přijal opatření přiměřená situaci, tedy opatření, která v okamžiku, kdy nastaly mimořádné okolnosti, jejichž existenci prokázal, odpovídala zejména podmínkám technicky a hospodářsky únosným pro dotčeného dopravce.

43 S ohledem na výše uvedené úvahy je třeba odpovědět na třetí položenou otázku tak, že skutečnost, že letecký dopravce dodržel minimální pravidla údržby letadla, sama o sobě nepostačuje k prokázání, že daný dopravce přijal „všechna přiměřená opatření“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, a tudíž k tomu, aby byl uvedený dopravce osvobozen od povinnosti náhrady škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 uvedeného nařízení.

K nákladům řízení

44 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 (čtvrtý 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, musí být vykládán v tom smyslu, že technická závada na letadle, která má za následek zrušení letu, nespadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného ustanovení, 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. Úmluva o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu uzavřená v Montrealu dne 28. května 1999 není určující pro výklad exkulpačních důvodů uvedených v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.**

2) **Vyšší četnost technických závad u leteckého dopravce není sama o sobě skutečností takové povahy, aby umožnila konstatovat, že nastaly nebo nenastaly „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.**

3) Skutečnost, že letecký dopravce dodržel minimální pravidla údržby letadla, sama o sobě nepostačuje k prokázání, že daný dopravce přijal „všechna přiměřená opatření“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, a tudíž k tomu, aby byl uvedený dopravce osvobozen od povinnosti náhrady škody stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 uvedeného nařízení.

Podpisy.