Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
EVGENIJE TANČEVA
přednesené dne 12. dubna 2018 [1]

Spojené věci 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

Helga Krüsemann
Gabriele Heidenreich
Doris Manneck
Rita Juretschke (C-195/17)
Thomas Neufeldt
Julia a Gabriel Neufeldtovi, právně zastoupeni svými rodiči Sandrou a Thomasem Neufeldtovými (C-197/17)
Ivan Wallmann (C-198/17)
Rita Hoffmeyer
Rudolf Meyer (C-199/17)
Susanne de Winder (C-200/17)
Holger a Nicole Schlosserovi (C-201/17)
Peter Rebbe
Hans-Peter Rebbe
Harmine Rebbe (C-202/17)
Eberhard Schmeer (C-203/17)
Brigitte Wittmann (C-226/17)
Reinhard Wittmann (C-228/17)
Regina Lorenz
Prisca Sprecher (C-254/17)
Margarethe Yüce
Ali Yüce
Emin Yüce
Emre Yüce (C-274/17)
Friedemann Schoen
Brigitta Schoen (C-275/17)
Susanne Meyer
Sophie Meyer
Jan Meyer (C-278/17)
Thomas Kiehl (C-279/17)
Ralph Eßer (C-280/17)
Thomas Schmidt (C-281/17)
Werner Ansorge (C-282/17)
Herbert Blesgen (C-283/17)
Simone Künnecke
Thomas Küther
Antonia Künnecke
Moritz Künnecke (C-284/17)
Marta Gentile

1 – Původní jazyk: angličtina.

Marcel Gentile (C-285/17)
Gabriele Ossenbeck (C-286/17)
Angelina Fell
Florian Fell
Vincent Fell (C-290/17)
Helga Jordan-Grompe
Sven Grompe
Yves-Felix Grompe
Justin Joel Grompe (C-291/17)
proti
TUIfly GmbH
[24 žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce podaných Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru, Německo)]
a
EUflight.de GmbH (C-292/17)
proti
TUIfly GmbH

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu, Německo)]

„Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 5 odst. 3 – Náhrada škody cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů – Pojem ‚mimořádné okolnosti' – Hromadná nepřítomnost leteckého personálu z důvodu takzvané ‚divoké stávky' pod záminkou nemoci – Příčinná souvislost – Vyhnutelnost"

I. Úvod

1. Představuje tzv. „divoká stávka"[2] pod záminkou nemoci „mimořádné okolnosti" podle čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004[3], takže letecký dopravce není povinen platit náhradu škody cestujícím, kteří se v jejím důsledku potýkají se zpožděním a rušením letů?

2. Taková je v zásadě klíčová otázka, která je předložena Soudnímu dvoru k posouzení v rámci těchto spojených žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce podaných Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru, Německo) a Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu, Německo), ke kterým podalo několik cestujících žalobu na náhradu škody podle nařízení č. 261/2004 poté, co byly jejich lety zrušeny nebo významně zpožděny z důvodu, že neobvykle vysoké procento leteckého personálu leteckého dopravce nebylo přítomno v práci z důvodu nemoci.

3. Tato věc tedy poskytuje Soudnímu dvoru příležitost rozvinout jeho judikaturu týkající se výkladu nařízení č. 261/2004, které – jak je třeba připomenout – má skutečný dopad na život občanů Evropské unie a všech osob, které cestují uvnitř jejích hranic.

2 – Na adrese http://dictionnaire-juridique.jurimodel.com/Gr%E8ve.html je pojem „grève sauvage" definován jako „grève déclenchée en dehors d'un mot d'ordre d'un syndicat". Na adrese https://dictionary.cambridge.org/us/dictionary/english/wildcat-strike definuje Cambridge dictionary divokou stávku jako „náhlou stávku (= akt odmítnut pracovat jako protest) bez předchozího upozornění ze strany zaměstnanců a často bez oficiální podpory odborů". Pro pojednání o divokých stávkách v unijním právu viz např. Alan Bogg, „Viking and Laval: The International Labour Law Perspective" v Mark R. Freeland and Jeremias Prassl, *Viking, Laval and Beyond* (2014, Hart Publishing), s. 41–74.

3 – Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 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) (dále jen „nařízení č. 261/2004").

II. Právní rámec

4. Body 1, 2, 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí:

„1) Činnosti Společenství v oblasti letecké dopravy by měly 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.

[…]

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 zabránit, 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. 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.“

III. Skutkový stav v původním řízení a předběžné otázky

A. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru)

6. Žalobci ve 24 řízeních probíhajících u Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) si rezervovali lety u společnosti TUIfly GmbH (dále jen „společnost TUIfly“), která je leteckým dopravcem se sídlem v Hannoveru (Německo). Žalobci se domáhají náhrady škody od společnosti TUIfly podle článku 7 nařízení č. 261/2004[4] z důvodu, že jejich lety v období od 3. října 2016 do 8. října 2016 byly zrušeny nebo významně zpožděny.

7. Zrušení či zpoždění dotčených letů má svůj původ v události, k níž došlo počátkem října 2016, kdy se velká část leteckého personálu společnosti TUIfly náhle nahlásila jako nemocná, což vedlo k tomu, že celkem více než 100 letů muselo být zrušeno a mnoho dalších se výrazně zpozdilo.

8. Tato vlna nepřítomnosti z důvodu nemoci nastala poté, co vedení společnosti TUIfly oznámilo dne 30. září 2016 svým zaměstnancům své restrukturalizační plány, které narazily na silný odpor.

4 – Pro výši náhrady škody náležející v případě zrušení nebo zpoždění letu viz bod 38 níže.

9. Podle předkládacího rozhodnutí činí míra nemocnosti zaměstnanců společnosti TUIfly obvykle zhruba 10 %, a to i mezi piloty a palubním personálem. V návaznosti na oznámení vedení společnosti TUIfly ohledně restrukturalizačních opatření ze dne 30. září 2016 však míra nemocnosti zaměstnanců společnosti TUIfly raketově stoupla, zvláště v období mezi 3. říjnem 2016 a 9. říjnem 2016, s tím, že svého vrcholu dosáhla dne 7. října 2016, kdy 89 % pilotů a 62 % palubního personálu nebylo přítomno v zaměstnání z důvodu nemoci.

10. V důsledku toho dne 3. října 2016 společnost TUIfly zcela rezignovala na svůj původní letový řád a vytvořila nový. TUIfly také přistoupila k pronájmům od jiných leteckých společností a stáhla zaměstnance z dovolených.

11. Z důvodu nízkého počtu přítomných zaměstnanců bylo dne 3. října 2016 uskutečněno 24 letů s významným zpožděním. Dne 4. října 2016 bylo 7 letů zrušeno a 29 letů bylo uskutečněno s významným zpožděním. Od 5. října 2016 byla rušena značná část letů. Dne 7. a 8. října 2016 společnost TUIfly zrušila veškeré lety z Německa do cílových destinací na základě předpokladu, že nelze zaručit návrat cestujících po skončení jejich dovolených.

12. Dne 7. října 2016 vedení společnosti TUIfly informovalo své zaměstnance, že bylo dosaženo dohody s jejich zástupci týkající se restrukturalizačních plánů. Následně se míra nemocnosti leteckého personálu snížila na běžnou úroveň.

13. V původním řízení společnost TUIfly tvrdí, že není povinna zaplatit žalobcům náhradu škody, neboť zrušení nebo zpoždění dotčených letů bylo způsobeno „mimořádnými okolnostmi“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004. Žalobci tvrdí, že společnost TUIfly není zbavena povinnosti zaplatit jim náhradu škody, neboť uvedené události nepředstavovaly mimořádné okolnosti a bylo možno jim zabránit, pokud by byla přijata veškerá přiměřená opatření.

14. Za těchto okolností se Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) rozhodl přerušit všech 24 řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Představuje nepřítomnost značné části zaměstnanců nutných pro zajištění letů provozujícího leteckého dopravce z důvodu nemoci mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004? V případě kladné odpovědi na první otázku: Jaké úrovně musí nepřítomnost dosáhnout k tomu, aby mohla být považována za takovou okolnost?

2) V případě záporné odpovědi na první otázku: Představuje spontánní nepřítomnost značné části zaměstnanců nutných pro zajištění letů provozujícího leteckého dopravce na základě přerušení práce, které je v rozporu s pracovním právem a s kolektivními smlouvami (‚divoká stávka‘), mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004? V případě kladné odpovědi na druhou otázku: Jaké úrovně musí nepřítomnost dosáhnout k tomu, aby mohla být považována za takovou okolnost?

3) V případě kladné odpovědi na první nebo na druhou otázku: Je třeba, aby tato mimořádná okolnost existovala v okamžiku samotného zrušeného letu, nebo může provozující letecký dopravce určit nový letový řád na základě důvodů hospodářské povahy?

4) V případě kladné odpovědi na první nebo na druhou otázku: Má být pojem ‚vyhnutelnost‘ posuzován vzhledem k mimořádné okolnosti, nebo k jejím důsledkům?“

B. Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu)

15. V původním řízení probíhajícím před Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) podala jediná žalobkyně na společnost TUIfly žalobu na náhradu škody podle čl. 7 nařízení č. 261/2004. Z předkládacího rozhodnutí vyplývá, že žalobkyně EUflight.de se domáhá svého nároku jménem cestujícího, který jí postoupil svůj nárok na náhradu škody podle tohoto nařízení založený na zrušení letu ze dne 7. října 2016.

16. Podle předkládacího rozhodnutí Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) vychází z toho, že náhlá nepřítomnost velkého počtu zaměstnanců z důvodu nemoci, majíc základ ve vlně skutečných nemocí nebo i v takzvané „divoké stávce“, lze považovat za „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004. Předkládající soud má nicméně pochybnosti o tom, zda existuje dostatečně příčinná souvislost mezi těmito mimořádnými okolnostmi a zrušením dotčeného letu, neboť ke zrušení tohoto letu došlo v souvislosti s celkovou změnou letového řádu provedenou společností TUIfly 2. října 2016. Předkládající soud zejména poukazuje na to, že jelikož společnost TUIfly neuvádí, která konkrétní posádka byla plánována pro dotyčný let, bude na základě mimořádných okolností zproštěna své povinnosti zaplatit náhradu škody pouze tehdy, pokud bude příčinná souvislost mezi těmito okolnostmi a zrušením letu vykládána široce.

17. Za těchto podmínek se Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžnou otázku:

„Dochází ke zrušení letu v důsledku mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) č. 261/2004 i tehdy, jestliže dané okolnosti (v projednávaném případě ‚divoká stávka‘ nebo ‚vlna nemocí‘) ovlivnily dotčený let jen nepřímo, jelikož vedly leteckého dopravce ke změně celého letového řádu a ke zrušení dotčeného letu? Může se letecký dopravce dovolávat čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 i tehdy, jestliže by v případě, že by letový řád nebyl změněn, dotčený let mohl být uskutečněn, neboť posádka pro tento let by byla k dispozici, pokud by nebyla přesunuta na jiné lety?“

IV. Řízení před Soudním dvorem

18. Podle článku 54 jednacího řádu Soudního dvora bylo všech 24 žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce podaných Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) a žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) spojeno pro účely písemné a ústní části řízení, jakož i pro účely rozsudku [5].

19. Písemná vyjádření byla Soudnímu dvoru předložena zástupci žalobců v devíti ze spojených věcí [6], společností TUIfly, německou vládou, polskou vládou a Komisí.

20. Zástupci žalobců v jedenácti ze spojených věcí [7], společnosti TUIfly, francouzské vlády, německé vlády a Komise se zúčastnili jednání, které se konalo dne 25. ledna 2018.

5 – Poznamenávám, že původně se jednalo o 28 žádostí o rozhodnutí o předběžné otázce předložených Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru), avšak 3 žádosti ve věcech C-196/17, C-276/17 a C-277/17 byly vzaty zpět, čímž zbývá 25 věcí. Dále poukazuji na to, že řízení o 19 žádostech o rozhodnutí o předběžné otázce ve věcech C-307/17, C-311/17, C-316/17, C-317/17, C-352/17 až C-362/17, C-394/17, C-403/17, C-409/17 a C-429/17, které byly podány Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) – z nichž jedna (C-352/17) byla vzata zpět – byla přerušena na základě článku 55 jednacího řádu Soudního dvora do doby, než Soudní dvůr vynese rozsudek v projednávaných věcech.

6 – Věci C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-254/17, C-275/17, C-280/17, C-284/17 a C-292/17.

7 – Věci C-197/17, C-198/17, C-201/17, C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-275/17, C-282/17, C-283/17 a C-292/17. Zástupci žalobců, kteří předložili Soudnímu dvoru písemná vyjádření, se zúčastnili také jednání, s výjimkou těch ve věcech C-280/17 a C-284/17. Zástupci žalobců ve věcech C-226/17, C-228/17, C-282/17 a C-283/17 předložili Soudnímu dvoru pouze ústní vyjádření.

V. Analýza

21. Má analýza je rozdělena do tří hlavních částí. Zaprvé uvedu úvodní poznámku týkající se posouzení předběžných otázek položených Soudnímu dvoru. Zadruhé se budu zabývat některými úvodními aspekty týkajícími se přípustnosti, jež byly uplatněny společností TUIfly. Zatřetí přistoupím k podstatě všech čtyř předběžných otázek, čemuž bude předcházet přehled judikatury Soudního dvora k čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2014, který osvětlí následné posouzení.

A. Úvodní poznámka

22. Podstatou čtyř otázek položených Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) je, zda takzvaná „divoká stávka“ pod záminkou nemoci, která přímo či nepřímo způsobila zrušení nebo významné zpoždění letu, představuje „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, čímž by zprošťovala leteckého dopravce povinnosti zaplatit cestujícím v původním řízení náhradu škody.

23. Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 stanoví, že letecký dopravce není povinen zaplatit náhradu škody 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.“

24. V důsledku toho z čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vyplývá, že k tomu, aby se na něj vztahovala stanovená výjimka, musí být leteckým dopravcem prokázány tři hlavní skutečnosti: 1) existence „mimořádných okolností“, 2) zrušení nebo významné zpoždění letů musí být „způsobeno“ těmito mimořádnými okolnostmi a 3) mimořádným okolnostem „nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata“ [8].

25. Čtyři otázky položené Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) se vztahují ke všem třem těmto podmínkám. První a druhá otázka se týká první z těchto podmínek, a to konkrétně zda lze vlnu nepřítomností z důvodu nemoci nebo takzvanou „divokou stávku“ považovat za „mimořádné okolnosti“. Třetí otázka se týká druhé podmínky z hlediska příčinné souvislosti, konkrétně zda stačí, aby mimořádné okolnosti představovaly pouze nepřímou příčinu zrušení letu nebo významného zpoždění, a to kvůli změně letového řádu společností TUIfly. Čtvrtá otázka se týká třetí podmínky, konkrétně toho, zda muselo být „zabráněno“ samotným mimořádným okolnostem, nebo jejich následkům.

26. Jediná otázka položená Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) se týká toho, zda za předpokladu, že vlnu nemocí nebo takzvanou „divokou stávku“ lze považovat za „mimořádné okolnosti“, je zrušení letu stále způsobeno mimořádnými okolnostmi, pokud ovlivnily dotčený let pouze nepřímo, a to vzhledem k tomu, že posádka pro tento let byla k dispozici a tento let by proběhl, kdyby nenastala celková změna letového řádu společností TUIfly, kterou došlo k přiřazení této posádky na jiné lety z důvodu těchto mimořádných okolností.

27. Předběžná otázka položená Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) je tudíž velmi podobná třetí předběžné otázce položené Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru). Budu se jimi tedy v níže uvedené analýze zabývat společně.

8 – Viz např. stanovisko generální advokátky E. Sharpston ve věci Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, bod 31.

B. K přípustnosti

28. Společnost TUIfly tvrdí, že žádost podaná Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) je částečně nepřípustná. Tvrdí, že první a druhá otázka jde nad rámec předmětu sporů v původních řízeních vzhledem k tomu, že tyto otázky předpokládají vysokou míru nemocnosti veškerého personálu leteckého dopravce, zatímco původní řízení se týká vysoké míry nemocnosti pouze leteckých posádek, to znamená pilotů, letušek a palubních průvodčí. Rovněž tvrdí, že první a druhá otázka požadující měřítka toho, jaké úrovně musí nepřítomnost dosáhnout k tomu, aby mohla být považována za mimořádnou okolnost, se týkají posouzení skutkového stavu, které přísluší vnitrostátnímu soudu, a nikoli Soudnímu dvoru. Společnost TUIfly navíc tvrdí, že třetí otázka nemá žádnou souvislost s předmětem sporů v původních řízeních, jelikož společnost TUIfly nepřijala nový letový řád „na základě ekonomických úvah“, a v každém případě je tato otázka příliš abstraktní.

29. Rovněž poukazuji na skutečnost, že německá vláda sice nevznesla námitku nepřípustnosti ve vztahu k žádosti podané Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru), nicméně se domnívá, že odpověď na první předběžnou otázku položenou Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) není rozhodující pro řešení sporů v původních řízeních, jelikož se u letového personálu společnosti TUIfly nevyskytla hromadná nemocnost, ale šlo spíše o takzvanou „divokou stávku“.

30. Podle mého názoru jsou předběžné otázky položené Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) přípustné.

31. Podle ustálené judikatury Soudního dvora se na otázky týkající se výkladu unijního práva položené vnitrostátním soudem v právním a skutkovém rámci, který tento soud vymezí v rámci své odpovědnosti a jehož správnost nepřísluší Soudnímu dvoru ověřovat, vztahuje domněnka relevance. Soudní dvůr může žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podanou vnitrostátním soudem odmítnout pouze tehdy, je-li zjevné, že požadovaný výklad unijního práva nemá žádný vztah ke skutkovým okolnostem sporů v původních řízeních nebo jeho účelu, jestliže se jedná o hypotetický problém nebo také jestliže Soudní dvůr nedisponuje skutkovými nebo právními poznatky nezbytnými pro užitečnou odpověď na otázky, které jsou mu položeny [9].

32. Tato domněnka relevance navíc nemůže být vyvrácena pouhou skutečností, že jeden z účastníků původního řízení zpochybňuje určité skutečnosti, na nichž závisí vymezení předmětu sporu těchto řízení [10].

33. V projednávané věci je z předkládacího rozhodnutí a z kontextu první a druhé otázky, jak jsou formulovány předkládajícím soudem, zjevné, že tyto otázky se týkají leteckého personálu společnosti TUIfly. Je nesporné, že dotčení účastníci řízení ve smyslu článku 23 statutu mohli účinně zaujmout svá stanoviska k těmto otázkám.

34. Navíc není zjevné, že by předběžné otázky neměly žádný vztah ke skutkovým okolnostem sporů v původních řízeních nebo jejich účelu. Z předkládacího rozhodnutí rovněž nevyplývá, že by se tyto otázky týkaly čistě hypotetického problému.

35. Neexistují proto dostatečné důvody k vyvrácení domněnky relevance, která se na předběžné otázky položené Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) vztahuje.

9 – Viz rozsudek ze dne 14. prosince 2017, Avon Cosmetics, C-305/16, EU:C:2017:970, bod 59 a citovaná judikatura.

10 – Viz rozsudek ze dne 22. září 2016, Breitsamer und Ulrich, C-113/15, EU:C:2016:718, bod 34 a citovaná judikatura.

C. K věci samé

1. Přehled judikatury Soudního dvora k čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004

36. Z ustálené judikatury Soudního dvora vyplývá, že výjimky z ustanovení přiznávajících práva cestujícím v letecké dopravě je třeba vykládat restriktivně [11]. Judikatura však rovněž uznává, že přijetím nařízení č. 261/2004 zamýšlel unijní normotvůrce také zajistit rovnováhu zájmů cestujících v letecké dopravě a zájmů leteckých dopravců [12]. Vzhledem k tomu je výjimka z povinnosti leteckých dopravců zaplatit náhradu škody v případě zrušení a významného zpoždění při „mimořádných okolnostech“, což je pojem, který není v nařízení č. 261/2004 definován, vykládána Soudním dvorem následovně.

37. Soudní dvůr odmítl argumenty v tom smyslu, že by nadměrná finanční zátěž pro letecké dopravce měla při výkladu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 převážit, přičemž zdůraznil, že z judikatury vyplývá, že význam cíle spočívajícího v ochraně spotřebitele, včetně cestujícího v letecké dopravě, může odůvodnit i značné negativní hospodářské důsledky pro určité hospodářské subjekty [13].

38. Soudní dvůr poznamenal, že výše náhrady škody, stanovená na 250, 400 a 600 EUR v závislosti na délce daného letu, může být ještě snížena o 50 % v souladu s čl. 7 odst. 2 písm. c) nařízení č. 261/2004, jestliže zpoždění letu, na který se nevztahuje čl. 7 odst. 2 písm. a) nebo b) nařízení, nedosáhne čtyř hodin [14], a že splněním povinností podle nařízení č. 261/2004 nejsou dotčena práva leteckých dopravců požadovat náhradu škody od jakékoli osoby, jež zpoždění způsobila, včetně třetích osob, jak stanoví článek 13 uvedeného nařízení. Taková náhrada škody tak může zmírnit či dokonce odstranit finanční zátěž, kterou nesou letečtí dopravci v důsledku uvedených povinností.

39. Kromě toho se nejeví nepřiměřeným, jak konstatoval Soudní dvůr, aby tyto povinnosti, s výhradou výše uvedeného nároku na náhradu škody, nesli přímo letečtí dopravci, s nimiž dotyční cestující uzavřeli smlouvu o přepravě, která je opravňuje k letu, jenž by neměl být zrušen ani zpožděn [15].

40. Pravidlu zavedenému čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 bylo dopřáno další upřesnění prostřednictvím výkladu Soudního dvora. Soudní dvůr poznamenal, že bod 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí, že 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 leteckého dopravce [16]. Soudní dvůr z toho proto dovodil, že jako mimořádné okolnosti ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 lze kvalifikovat takové události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole [17]. Soudní dvůr tak rozhodl, že střet letounu s ptákem ani případné poškození letounu, které je důsledkem tohoto střetu, nejsou vnitřně spjaty se systémem fungování letounu a nejsou z důvodu své

11 – Rozsudek ze dne 4. října 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, bod 38. Viz rovněž stanovisko generální advokátky E. Sharpston ve věci Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:416, bod 48, v němž generální advokátka poukazuje na to, že Soudní dvůr v rozsudku ze dne 10. ledna 2006, IATA a ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, bod 48, jasně určil, že „ochrana cestujících“ je „bezprostřední cíl“ nařízení č. 261/2004.

12 – Rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 39.

13 – Tamtéž, bod 81 a citovaná judikatura.

14 – Tamtéž, bod 78.

15 – Tamtéž, bod 80 a citovaná judikatura.

16 – Rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 21 a citovaná judikatura.

17 – Tamtéž, bod 22 a citovaná judikatura.

povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce. Taková událost se vymykala účinné kontrole leteckého dopravce [18]. K tomuto závěru Soudní dvůr poznamenal, že „letečtí dopravci nesmí být nabádáni k tomu, aby se zdrželi přijímání opatření, jež si vyžaduje takováto nehoda, a upřednostňovali zachování a dochvilnost svých letů před cílem letové bezpečnosti“ [19].

41. Soudní dvůr naopak konstatoval, že v rámci činnosti leteckého dopravce je porucha vyvolaná předčasným selháním některých součástí letadla nepředvídanou událostí, avšak taková porucha zůstává vnitřně spjata s velmi složitým systémem fungování letadla, takže tato nepředvídaná událost je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, s tím, že letečtí dopravci jsou běžně vystavováni neočekávaným technickým závadám. A dále že předcházení takové poruše se nevymyká účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce [20].

42. Konečně Soudní dvůr uvedl, že „skrytá výrobní vada ohrožující letovou bezpečnost“ může vyplývat z událostí, které nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a *vymykají* se jeho účinné kontrole [21], a to samé platí v případě škod na letadlech způsobených akty sabotáže či terorismu [22]. Soudní dvůr také konstatoval, že uzavření evropského vzdušného prostoru v důsledku erupce sopky představuje „mimořádné okolnosti“ [23].

43. Judikatura Soudního dvora navíc stanovila, že unijní normotvůrce nezamýšlel, aby od povinnosti vyplatit cestujícím náhradu škody v případě zrušení letu zprošťovaly všechny mimořádné okolnosti, ale pouze ty, kterým *by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření* [24].

44. Protože všechny mimořádné okolnosti nemají exkulpační povahu, přísluší tomu, kdo se jich chce dovolávat, tak jako společnost TUIfly, aby mimo jiné prokázal, že mimořádným okolnostem v žádném případě nebylo možné zabránit pomocí opatření přiměřených situaci, tedy opatření, která v okamžiku, kdy nastaly dané mimořádné okolnosti, odpovídala zejména podmínkám technicky a hospodářsky únosným pro dotčeného leteckého dopravce.

45. 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, vedly ke zrušení letu* [25].

46. V této souvislosti Soudní dvůr potvrdil individualizované a pružné pojetí výrazu „přiměřené opatření“ a ponechal na vnitrostátním soudu posouzení, zda za okolností daného případu bylo možné mít za to, že letecký dopravce přijal opatření přiměřená situaci [26].

47. Soudní dvůr konstatoval, že letecký dopravce musí ve fázi plánování letu přiměřeným způsobem přihlédnout k riziku zpoždění spojenému s případným výskytem mimořádných okolností [27]. Rozumně jednající letecký dopravce musí, aby zabránil tomu, že jakékoli, byť nevýznamné, zpoždění povede nevyhnutelně ke zrušení letu, naplánovat včas své prostředky k vytvoření určité časové rezervy, aby byl dle možností schopen let uskutečnit, jakmile mimořádné okolnosti pominou [28].

18 – Tamtéž, bod 24.

19 – Tamtéž, bod 25.

20 – Rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, body 41 až 43.

21 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

22 – Rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 26.

23 – Rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11 EU:C:2013:43, bod 34.

24 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

25 – Rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, body 39 až 41. Kurzivou zvýraznil autor stanoviska. Viz také rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, body 28 a 29 a citovaná judikatura.

26 – Rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 30.

27 – Rozsudek ze dne 12. května 2011, Eglītis and Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, bod 27.

28 – Tamtéž, bod 28.

48. S ohledem na výše uvedené Soudní dvůr konstatoval, že ve vztahu k cestujícím, kterým byl odepřen nástup na palubu, z bodu 15 odůvodnění nařízení (ES) č. 261/2004 vyplývá, že se „mimořádné okolnosti“ mohou týkat pouze „jednotlivého letadla v určitý den“, což nemůže být případ odepření nástupu na palubu cestujícímu z důvodu reorganizace letů následujících po takových okolnostech, které se dotkly dřívějšího letu. Pojem „mimořádné okolnosti“ má totiž za cíl omezit povinnosti leteckého dopravce, a dokonce ho těchto povinností zprostit, pokud dotčené události nebylo možno zabránit, i když byla přijata všechna přiměřená opatření. Pokud je takový dopravce povinen zrušit let v den stávky zaměstnanců letiště a následně rozhodne o reorganizaci svých pozdějších letů, nelze mít v žádném případě za to, že tento dopravce byl kvůli uvedené stávce nucen odepřít nástup na palubu cestujícímu, který se řádně přihlásil k nástupu na palubu dva dny po zrušení uvedeného letu [29].

49. V této souvislosti je Soudní dvůr žádán, aby rozhodl, zda takzvaná „divoká stávka“ představuje „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, a jestliže tomu tak je, potom jaké z toho vyplývají důsledky.

2. Navrhovaná odpověď na první předběžnou otázku

50. Pokud by byla první předběžná otázka posuzována samostatně, byla by odpověď na ni jasná. Na jedné straně na základě výše shrnuté judikatury patří opatření pro zvládnutí nepřítomnosti zaměstnanců z důvodu nemoci pro podnik podnikající v rámci normálně zdravé společnosti mezi záležitosti, které jsou vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce a které jsou pod jeho účinnou kontrolou. Na druhé straně hromadná nepřítomnost z důvodu pandemie nebo jiného ohrožení veřejného zdraví není vlastní běžnému výkonu činnosti tohoto dopravce a vymyká se jeho účinné kontrole. Prvně uvedené nebude představovat „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, zatímco posledně uvedené bude.

51. Ze spisu i z argumentů přednesených na jednání je nicméně zřejmé, že o tyto skutkové okolnosti se ve věci v původním řízení nejedná. To, k čemu došlo, byla hromadná nepřítomnost zaměstnanců pod záminkou nemoci, a to v rámci takzvané „divoké stávky“. Proto přestože je odpověď na samotnou první předběžnou otázku v zásadě kladná, není to dostatečné pro řešení sporů v původních řízeních, které jsou fakticky založeny na takzvané „divoké stávce“, a nikoli na pandemii nebo jiném ohrožení veřejného zdraví. Toto tvoří přinejmenším jádro vodítka, které požaduje předkládající soud [30].

52. Navrhuji proto následující odpověď na první předběžnou otázku:

„Pouze absence značné části zaměstnanců nutných pro zajištění letů provozujícího leteckého dopravce z důvodu skutečné nemoci, která je důsledkem pandemie nebo jiného ohrožení veřejného zdraví, představuje ‚mimořádné okolnosti‘ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004. Přesná míra absencí vyžadovaná za takových okolností k tomu, aby mohla být situace považována za ‚mimořádné okolnosti‘, musí být určena předkládajícím soudem, a to s náležitým zohledněním všech skutkových okolností.“

3. Navrhovaná odpověď na druhou předběžnou otázku

53. Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda takzvaná „divoká stávka“ představuje „mimořádné okolnosti“ pro účely čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004. Pokud by byla odpověď na tuto otázku kladná, předkládající soud se táže, jaké úrovně musí nepřítomnost dosáhnout, aby mohla být považována za mimořádné okolnosti.

29 – Rozsudek Soudního dvora ze dne 4. října 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604, bod 37.

30 – Viz výše uvedené body 28 až 35.

54. Jak Soudní dvůr objasnil ve své judikatuře, při výkladu ustanovení unijního práva je třeba zohlednit nejen jeho znění, ale i kontext, ve kterém se nachází, a cíle sledované právní úpravou, jíž je součástí [31]. Z tohoto hlediska je výroková část unijního aktu neoddělitelná od jeho odůvodnění, takže akt musí být v případě potřeby vykládán s přihlédnutím k odůvodnění, které vedlo k jeho přijetí [32].

55. Na jedné straně bod 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004 odkazuje na potřebu „vysoké úrovně ochrany“ cestujících, přičemž bod 2 odůvodnění uvedeného nařízení uvádí, že odepření nástupu na palubu a zrušení letu způsobuje cestujícím závažné potíže a nepohodlí.

56. Na druhé straně bod 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádí, že 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 zabránit, 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.

57. Cíle nařízení č. 261/2004 proto nasvědčují zahrnutí „stávek“ pod pojem „mimořádné okolnosti“. Toto se opírá o judikaturu Soudního dvora, rozebranou výše, alespoň pokud jde o značnou míru absence zaměstnanců ovlivňující provozní kapacitu, týkající se dosavadního výkladu pojmu „mimořádné okolnosti“, a to zvláště z hlediska takzvaných „divokých stávek“. Vzhledem k tomu, že k divoké stávce dochází mimo právní úpravu, je mimo účinnou kontrolu leteckého dopravce [33]. To potvrzují rovněž přípravné práce k čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004. Během nich byl pojem „vyšší moc“ změněn na „mimořádné okolnosti“. Podle prohlášení Rady ve společném postoji byla tato změna provedena v zájmu právní srozumitelnosti [34].

58. V rámci Unie založené na právním státě nejsou navíc takzvané „divoké stávky“ vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce. Nejsou blízké ničemu, co je vnitřně spjato se systémem fungování letounu tak, že by bylo tomuto běžnému výkonu vlastní. Dále mám za to, že informování zaměstnanců o případné restrukturalizaci nepřeneslo divokou stávku pod kontrolu společnosti TUIfly, vzhledem k tomu, že divoká stávka nebyla nevyhnutelným důsledkem tohoto opatření [35].

59. To znamená, že za účelem poskytnutí užitečné odpovědi předkládajícímu soudu zahrnující veškeré relevantní prvky unijního práva je třeba zopakovat (viz body 43 až 48 výše), že podle judikatury Soudního dvora platí, že pouhá existence „mimořádných okolností“ není dostačující k tomu, aby leteckého dopravce zprostila povinnosti zaplatit náhradu škody za zrušení letu a za významné zpoždění, kterou by jinak podle nařízení č. 261/2004 byl povinen zaplatit. Výjimka uvedená v čl. 5

31 – Viz např. rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 41 a citovaná judikatura.

32 – Tamtéž, bod 42 a citovaná judikatura.

33 – Komisí předložený návrh nařízení č. 261/2004 odkazuje na výjimečné okolnosti vymykající se „odpovědnosti“ leteckého dopravce. Viz např. COM(2001) 784 final, s. 6, bod 20.

34 – Stanovisko generální advokátky E. Sharpston ve věci Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, bod 50, odkazující na společný postoj a na sdělení Evropskému parlamentu ze dne 25. března 2003 [SEC(2003) 361 final], v nichž Komise poznamenala, že podmínky týkající se náhrady ve společném postoji (ES) č. 27/2003 ze dne 18. března 2003 (Úř. věst. 2003, C 125 E, s. 63) „by vytvářely užší vztah mezi náhradou a potížemi a nepohodlím způsobeným zrušením“.

35 – Navíc poznamenávám, že závěr v tom smyslu, že divoká stávka je mimořádnou okolností, je v souladu s nedávným návrhem Komise na změnu nařízení č. 261/2004, který uvádí nevyčerpávající seznam okolností považovaných za „mimořádné“ pro účely nařízení. Tento návrh zahrnuje „pracovněprávní spory u provozujícího leteckého dopravce nebo u poskytovatelů služeb zásadního významu, jako jsou letiště a poskytovatelé letových navigačních služeb“. Viz bod 1 vii) přílohy 1 COM(2013) 130 final, s. 30. Viz rovněž bod 1 vii) přílohy 1 legislativního usnesení Evropského parlamentu ze dne 5. února 2014, P7_TA(2014) 0092: „***nepředvídatelné*** pracovněprávní spory u provozujícího leteckého dopravce nebo u poskytovatelů služeb zásadního významu, jako jsou letiště a poskytovatelé letových navigačních služeb“. Zvýrazněno v originále.

odst. 3 tohoto nařízení se použije pouze v případě mimořádných okolností, kterým nebylo možné zabránit, i kdyby byla leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření. Jak je vysvětleno v bodech 43 až 48 výše, společnosti TUIfly přísluší prokázat, že nebyla schopna předejít tomu, aby mimořádné okolnosti, jimž byla vystavena, vedly ke zrušení letu [36].

60. Je rovněž na předkládajícím soudu, aby na základě všech relevantních skutečností rozhodl o míře absencí zaměstnanců nutné k tomu, aby takzvaná „divoká stávka“ odpovídala „mimořádným okolnostem“ ve smyslu nařízení č. 261/2004.

61. Navrhuji proto následující odpověď na druhou předběžnou otázku:

„Spontánní nepřítomnost značné části zaměstnanců nutných pro zajištění letů provozujícího leteckého dopravce na základě přerušení práce, které je v rozporu s pracovním právem a s kolektivními smlouvami (‚divoká stávka‘), je mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004. Nicméně výjimka uvedená v čl. 5 odst. 3 se použije, pouze pokud jde o mimořádné okolnosti, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla dotyčným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření. O tom musí rozhodnout předkládající soud, stejně jako o tom, jaké úrovně musí nepřítomnost dosáhnout k tomu, aby se v souvislosti s divokou stávkou jednalo o mimořádnou okolnost.“

4. Navrhovaná odpověď na třetí předběžnou otázku

62. Podstatou třetí otázky Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru) a jediné otázky Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu) je šíře příčinné souvislosti mezi mimořádnými okolnostmi a zrušením letu a zejména, zda je tato příčinná souvislost rozhodnutím společnosti TUIfly změnit celý letový řád přerušena.

63. Podle bodu 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 by se za mimořádné okolnosti měl považovat případ, kdy rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k *určitému letadlu v určitý den*, má za následek 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 [37].

64. Jsem toho názoru, že odpověď na třetí předběžnou otázku se řídí rozhodnutím Soudního dvora ve věci Finnair [38] (bod 48 výše) v tom smyslu, že i když je dopravce povinen zrušit let v den stávky zaměstnanců letiště a následně rozhodne o reorganizaci svých pozdějších letů, nelze mít v žádném případě za to, že tento dopravce byl kvůli uvedené stávce nucen odepřít nástup na palubu cestujícímu, který se řádně přihlásil k nástupu na palubu dva dny po zrušení uvedeného letu. Jinými slovy, mimořádné okolnosti musely nastat v okamžiku zrušení letu a nevztahují se na nové letové řády přijaté s ohledem na mimořádné okolnosti. To je v souladu s povinností dopravců, stanovenou v judikatuře Soudního dvora, v tom smyslu, že rozumně jednající letecký dopravce musí naplánovat včas své prostředky k vytvoření určité časové rezervy, aby byl dle možností schopen let uskutečnit, jakmile mimořádné okolnosti pominou (viz bod 47 výše) [39].

65. Navrhuji proto následující odpověď na třetí předběžnou otázku:

„Mimořádné okolnosti musely existovat v okamžiku zrušení, případně zpoždění letu.“

36 – V tomto ohledu se použijí vnitrostátní pravidla dokazování, s výhradou dodržení zásad efektivity a rovnocennosti. Viz stanovisko generální advokátky E. Sharpston ve věci Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, body 63 až 72.

37 – Kurzivou zvýraznil autor stanoviska.

38 – Rozsudek ze dne 4. října 2012, Finnair, C-22/11, EU:C:2012:604.

39 – V této souvislosti viz stanovisko generálního advokáta Y. Bota ve věci Finnair, C-22/11, EU:C:2012:223, body 53, 54 a 61.

5. Navrhovaná odpověď na čtvrtou předběžnou otázku

66. Podstatou čtvrté předběžné otázky předkládajícího soudu, položené pro případ, že by odpověď na druhou a třetí otázku byla kladná, je, zda se kritérium vyhnutelnosti, týkající se prokázání toho, zda mimořádným okolnostem „nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata“, vztahuje k výskytu mimořádných okolností, nebo se týká spíše jejich důsledků.

67. Výrazu „i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata“ v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004[40] lze rozumět jako odkazujícímu na „zrušení“, a nikoli na výskyt „mimořádných okolností“, přestože zájmeno „kterým“ může být v tomto ohledu považováno za nejednoznačné. Jak je však uvedeno ve zvýrazněné větě v bodě 45 výše, Soudní dvůr již konstatoval, že základem je předcházet tomu, aby mimořádná okolnost, jíž byl letecký dopravce *vystaven, „vedla ke zrušení letu*“.

68. „Přiměřená opatření“ se tudíž týkají důsledků mimořádných okolností, a nikoli jejich výskytu. Nemusí například existovat žádná povinnost leteckého dopravce, aby podnikl nějaké kroky k předejití vzniku sopečného výbuchu, ale zároveň je letecký dopravce povinen přijmout přiměřená opatření, aby předešel zrušení letu, jakmile bude takové skutečnosti čelit. Taková opatření by mohla zahrnovat například přesměrování dotčených letů.

69. Dodávám, že tento výklad je v souladu s bodem 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004, který odkazuje na „dopad“ mimořádných okolností na letecké dopravce, a s požadavkem na přijetí „přiměřených opatření“ s cílem „zabránit zpoždění či zrušení letu“. Rovněž je v souladu s účelem, uvedeným v bodě 1 odůvodnění daného nařízení, týkajícím se zajištění „vysoké úrovně ochrany“ cestujících, a s širším kontextem nařízení č. 261/2004[41].

70. Navrhuji proto následující odpověď na čtvrtou předběžnou otázku:

„Kritérium vyhnutelnosti se vztahuje pouze na důsledky výskytu mimořádných okolností.“

VI. Závěry

71. Navrhuji tedy, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžné otázky položené Amtsgericht Hannover (okresní soud v Hannoveru, Německo) a Amtsgericht Düsseldorf (okresní soud v Düsseldorfu, Německo) následovně:

„1) Pouze absence značné části zaměstnanců nutných pro zajištění letů provozujícího leteckého dopravce z důvodu skutečné nemoci, která je důsledkem pandemie nebo jiného ohrožení veřejného zdraví, představuje ‚mimořádné okolnosti‘ ve smyslu 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. Přesná míra absencí vyžadovaná za takových okolností k tomu, aby mohla být situace považována za ‚mimořádné okolnosti‘, musí být určena předkládajícím soudem, a to s náležitým zohledněním všech skutkových okolností.

2) Spontánní nepřítomnost značné části zaměstnanců nutných pro zajištění letů provozujícího leteckého dopravce na základě přerušení práce, které je v rozporu s pracovním právem a s kolektivními smlouvami (‚divoká stávka‘), je mimořádnou okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004. Nicméně výjimka uvedená v čl. 5 odst. 3 se použije, pouze pokud jde

40 – K metodám výkladu použitelným na čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 viz bod 54 výše.

41 – Pro opačný názor formulovaný v kontextu, v němž se dotčené „mimořádné okolnosti“ týkaly technické závady, který předchází zde uvedené následné judikatuře, viz stanovisko generální advokátky E. Sharpston ve věci Kramme, C-396/06, EU:C:2007:555, body 24 až 32.

o mimořádné okolnosti, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla dotyčným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření. O tom musí rozhodnout předkládající soud, stejně jako o tom, jaké úrovně musí nepřítomnost dosáhnout k tomu, aby se v souvislosti s divokou stávkou jednalo o mimořádnou okolnost.

3) Mimořádné okolnosti musely existovat v okamžiku zrušení, případně zpoždění letu.

4) Kritérium vyhnutelnosti se vztahuje pouze na důsledky výskytu mimořádných okolností.“