Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

11. června 2020*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 5 odst. 3 – Článek 7 odst. 1 – Náhrada škody pro cestující v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů – Osvobození – Pojem ‚mimořádné okolnosti' – ‚Cestující s rušivým chováním' (*Unruly passengers*) – Možnost dovolávat se vzniku mimořádné okolnosti v případě letu, který není touto okolností dotčen – Pojem ‚přiměřená opatření' "

Ve věci C-74/19,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (okresní soud v Lisabonu, Portugalsko) ze dne 21. ledna 2019, došlým Soudnímu dvoru dne 31. ledna 2019, v řízení

**LE**

proti

**Transportes Aéreos Portugueses SA,**

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení M. Vilaras, předseda senátu, S. Rodin, D. Šváby (zpravodaj), K. Jürimäe, a N. Piçarra, soudci,

generální advokát: P. Pikamäe,

vedoucí soudní kanceláře: M. Ferreira, vrchní radová,

s přihlédnutím k písemné části řízení a po jednání konaném dne 5. prosince 2019,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za Transportes Aéreos Portugueses SA M. Riso, advogada,

– za portugalskou vládu L. Inez Fernandesem, P. Lacerdou, P. Barros da Costa a L. Guerreiro, jako zmocněnci,

– za německou vládu par J. Möllerem, M. Hellmannem, U. Bartlem a A. Berg, jako zmocněnci,

– za francouzskou vládu A.-L. Desjonquères a A. Ferrandem, jako zmocněnci,

– za rakouskou vládu původně G. Hessem, poté J. Schmoll, jako zmocněnci,

* Jednací jazyk: portugalština.

– za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,

– za Evropskou komisi B. Rechenou a N. Yerrell, jako zmocněnci,

– za Evropskou agenturu pro bezpečnost letectví (EASA) S. Rostren a R. Sousa Uva, jako zmocněnkyněmi,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 27. února 2020,

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. 2004, L 46, s. 1).

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi LE a leteckým dopravcem Transportes Aéreos Portugueses SA (dále jen „TAP“), ve kterém jde o to, že tento dopravce odepřel náhradu tomuto cestujícímu, jehož let byl významně zpožděn.

### Právní rámec

#### *Mezinárodní právo*

##### *Tokijská úmluva*

3 Úmluva o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla (*Recueil des traités des Nations unies*, svazek 704, s. 219, dále jen „Tokijská úmluva“) byla podepsána dne 14. září 1963 v Tokiu a vstoupila v platnost dne 4. prosince 1969.

4 Všechny členské státy jsou smluvními stranami Tokijské úmluvy, nikoli však Evropská unie.

5 Článek 1 odst. 1 této úmluvy uvádí:

„Tato Úmluva se vztahuje na

a) činy trestné podle trestního zákona;

b) činy, které bez ohledu na to, zda jsou trestnými činy či nikoli, mohou ohrozit či ohrožují bezpečnost letadla nebo osob či majetku v letadle, nebo které ohrožují pořádek a kázeň na palubě letadla.“

6 Článek 6 odst. 1 uvedené úmluvy stanoví:

„Má-li velitel letadla závažné důvody se domnívat, že některá osoba spáchala nebo se chystá spáchat trestný nebo jiný čin uvedený v článku 1 odstavci 1, může vůči této osobě učinit přiměřená opatření včetně omezení, která jsou nezbytná:

a) k ochraně bezpečnosti letadla nebo osob či majetku v letadle, nebo

b) k zachování pořádku a kázně na palubě, nebo

c) k tomu, aby mohl takovou osobu předat příslušným orgánům nebo ji vysadit v souladu s ustanoveními této hlavy.“

7 V důsledku protokolu měnícího Úmluvu o trestných a některých jiných činech spáchaných na palubě letadla, který byl sjednán v Montrealu dne 4. dubna 2014 a vstoupil v platnost dne 1. ledna 2020, byl článek 6 Tokijské úmluvy změněn. Tato změna však není – přinejmenším *ratione temporis* – použitelná na skutkový stav v původním řízení.

*Dohoda o EHP*

8 Článek 47 odst. 2 Dohody o Evropském hospodářském prostoru ze dne 2. května 1992 (Úř. věst. 1994, L 1, s. 3), ve znění Dohody o účasti Bulharské republiky a Rumunska v Evropském hospodářském prostoru (Úř. věst. 2007, L 221, s. 15) (dále jen „Dohoda o EHP“), který se nachází v kapitole nadepsané „Doprava“, stanoví, že zvláštní ustanovení pro všechny druhy dopravy jsou uvedena v příloze XIII Dohody o EHP.

9 Článek 126 odst. 1 této dohody zní:

„Tato dohoda se vztahuje na území, na která se vztahuje Smlouva o založení Evropského hospodářského společenství […], za podmínek stanovených ve zmíněn[é] smlouv[ě] a na území […] Islandu, Lichtenštejnského knížectví [a] Norského království […].“

10 Bod 8 protokolu 1 uvedené dohody, nadepsaný „Odkazy na území“, uvádí:

„Kdykoli akty, na něž se odkazuje, zmiňují území ‚Společenství‘ nebo ‚společného trhu‘, chápe se pro účely Dohody jako území smluvních stran vymezené v článku 126 Dohody.“

11 Příloha XIII Dohody o EHP, nadepsaná „Doprava – Seznam uvedený v článku 47“, pod nadpisem „Úvod“ uvádí:

„Pokud akty uváděné v této příloze obsahují pojmy nebo odkazují na postupy, které jsou specifické pro právní řád Společenství, jako:

– preambule,

– určení aktů Společenství,

– odkazy na území nebo jazyky ES,

– odkazy na práva a povinnosti členských států […], jejich veřejných subjektů, podniků nebo jednotlivců ve vztahu mezi nimi navzájem a

– odkazy na informační a oznamovací postupy,

použije se Protokol 1 o horizontálních přizpůsobeních, není-li v této příloze stanoveno jinak.“

### *Unijní právo*

*Nařízení č. 261/2004*

12 Body 1 a 13 až 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádějí:

„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měly [by měla] mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

[…]

(13) Cestujícím, jejichž lety jsou zrušeny, by mělo být umožněno proplacení jejich letenek nebo využití přesměrování za uspokojivých podmínek a mělo by být o ně v průběhu čekání na pozdější let dostatečně postaráno.

(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.“

13 Článek 3 odst. 1 nařízení č. 261/2004 stanoví:

„Toto nařízení se vztahuje:

a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva;

b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.“

14 Článek 5 tohoto nařízení uvádí:

„1. V případě zrušení letu:

[…]

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

[…]

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

[…]“

15 Článek 7 uvedeného nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, v odstavci 1 stanoví:

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

[…]

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

[…]“

16 Článek 8 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Právo na proplacení výdajů nebo na přesměrování“, v odstavci 1 uvádí:

„Odkazuje-li se na tento článek, je cestujícím nabídnuta možnost volby mezi:

a) – náhradou pořizovací ceny letenky do sedmi dní způsobem stanoveným v čl. 7 odst. 3, a to za část nebo části neuskutečněné cesty a za část nebo části již uskutečněné cesty, jestliže let nadále neslouží účelu vztahujícímu se k původnímu cestovnímu plánu cestujícího, spolu s případným,

– zpátečním letem do původního místa odletu, a to při nejbližší příležitosti;

b) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek a při nejbližší příležitosti na jejich cílové místo určení; nebo

c) přesměrováním za srovnatelných dopravních podmínek na jejich cílové místo určení v pozdější době podle přání cestujícího s výhradou dostupnosti míst.“

*Nařízení (ES) č. 216/2008*

17 Bod 7.d přílohy IV, nadepsané „Hlavní požadavky na letecký provoz podle článku 8“, nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 216/2008 ze dne 20. února 2008 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Evropské agentury pro bezpečnost letectví, kterým se ruší směrnice Rady 91/670 EHS, nařízení (ES) č. 1592/2002 a směrnice 2004/36/ES (Úř. věst. 2008, L 79, s. 1), stanoví:

„V případě nouzové situace, která ohrožuje provoz nebo bezpečnost letadla nebo osoby na palubě, musí velitel letadla přijmout veškerá opatření, která považuje za nezbytná v zájmu bezpečnosti. […]“

18 Nařízení č. 216/2008 bylo s účinkem od 11. září 2018 zrušeno nařízením Evropského parlamentu a Rady (EU) 2018/1139 ze dne 4. července 2018 o společných pravidlech v oblasti civilního letectví a o zřízení Agentury Evropské unie pro bezpečnost letectví, kterým se mění nařízení (ES) č. 2111/2005, (ES) č. 1008/2008, (EU) č. 996/2010, (EU) č. 376/2014 a směrnice Evropského

parlamentu a Rady 2014/30/EU a 2014/53/EU a kterým se zrušuje nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 552/2004 a (ES) č. 216/2008 a nařízení Rady (EHS) č. 3922/91 (Úř. věst. 2018, L 212, s. 1). Nařízení 2018/1139 však není *ratione temporis* použitelné na spor v původním řízení.

*Nařízení č. 965/2012*

19 Článek „CAT.GEN.MPA.105 Odpovědnost velitele letadla“ písm. a) přílohy IV, nadepsané „Provoz obchodní letecké dopravy“, nařízení Komise (EU) č. 965/2012 ze dne 5. října 2012, kterým se stanoví technické požadavky a správní postupy týkající se letového provozu podle nařízení č. 216/2008 (Úř. věst. 2012, L 296, s. 1), ve znění nařízení Komise (EU) č. 800/2013 ze dne 14. srpna 2013 (Úř. věst. 2013, L 227, s. 1) (dále jen „nařízení č. 965/2012“), uvádí:

„Velitel letadla kromě splnění požadavků článku CAT.GEN.MPA.100:

[…]

4) je oprávněn nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakoukoli část nákladu, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na jeho palubě;

5) nedovolí v letadle přepravu osoby, která se jeví natolik pod vlivem alkoholu nebo drog, že by pravděpodobně ohrozila bezpečnost letadla nebo osob na jeho palubě;

[…]“

20 Článek „CAT.GEN.MPA.110 Pravomoci velitele letadla“ této přílohy zní:

„Provozovatel přijme veškerá přiměřená opatření k tomu, aby všechny osoby přepravované na palubě letadla uposlechly všech oprávněných rozkazů udělených velitelem letadla k zajištění bezpečnosti letadla a osob nebo majetku přepravovaného na jeho palubě.“

*Nařízení (EU) č. 376/2014*

21 Článek 2 bod 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 376/2014 ze dne 3. dubna 2014 o hlášení událostí v civilním letectví, analýze těchto hlášení a navazujících opatřeních a o změně nařízení Evropského parlamentu a Rady (EU) č. 996/2010 a zrušení směrnic Evropského parlamentu a Rady 2003/42/ES, nařízení Komise (ES) č. 1321/2007 a nařízení Komise (ES) č. 1330/2007 (Úř. věst. 2014, L 122, s. 18), stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se rozumí:

[…]

7) ‚událostí‘ jakákoliv událost s dopadem na bezpečnost, která ohrožuje nebo v případě, že není odstraněna nebo řešena, by mohla ohrozit letadlo, osoby na palubě nebo jiné osoby, a zahrnuje zejména nehody nebo vážné incidenty“.

22 Článek 4 odst. 1 písm. a) nařízení č. 376/2014 uvádí:

„Události, které mohou představovat významné riziko pro bezpečnost letectví a spadají do níže uvedených kategorií, hlásí osoby uvedené v odstavci 6 prostřednictvím systému povinného hlášení událostí podle tohoto článku:

a) události související s provozem letadla, jako jsou:
   i) události související se srážkou;
   ii) události související se vzletem a přistáním;
   iii) události související s palivem;
   iv) události během letu;
   v) události související s komunikací;
   vi) události související se zraněním, nouzovými stavy a jinými kritickými situacemi;
   vii) události související se ztrátou zdravotní způsobilosti člena nebo členů posádky a jiné události související s posádkou;
   viii) události související s povětrnostními podmínkami či bezpečností“.

*Prováděcí nařízení (EU) 2015/1018*

23 Článek 1 prováděcího nařízení Komise (EU) 2015/1018 ze dne 29. června 2015, kterým se stanoví seznam klasifikovaných událostí v civilním letectví, které podléhají povinnému hlášení podle nařízení č. 376/2014 (Úř. věst. 2015, L 163, s. 1), uvádí:

„Podrobná klasifikace událostí, ke kterým se má odkazovat při hlášení událostí v rámci povinných systémů podávání zpráv podle čl. 4 odst. 1 nařízení [č. 376/2014], je uvedena v přílohách I až V tohoto nařízení.“

24 Část 6 bod 2 přílohy I prováděcího nařízení 2015/1018 stanoví jakožto události uvedené v čl. 4 odst. 1 nařízení č. 376/2014 v souvislosti s bezpečností „[o]btíže při zvládání opilých, násilných nebo neukázněných cestujících“.

## Spor v původním řízení a předběžné otázky

25 LE si zarezervoval u TAP let z Fortalezy (Brazílie) do Osla (Norsko) s přestupem v Lisabonu (Portugalsko).

26 Tento let byl uskutečněn ve dnech 21. srpna a 22. srpna 2017 a na příletu do Osla byl zpožděn o téměř 24 hodin. Toto zpoždění bylo způsobeno tím, že LE nemohl nastoupit na druhý z přímo navazujících letů, a to let z Lisabonu do Osla, z důvodu, že první let z Fortalezy do Lisabonu byl na příletu opožděn. Posledně uvedené zpoždění bylo způsobeno tím, že letadlo, které uskutečňovalo tento let, muselo být během předchozího letu z Lisabonu do Fortalezy odkloněno do Las Palmas de Grande Canarie (Španělsko), aby byl vysazen cestující s rušivým chováním, který pokousal jiného cestujícího a napadl další cestující a palubní průvodčí. LE byl tedy přepraven do Osla následujícím letem, který TAP uskutečnil následující den.

27 Z důvodu tohoto zpoždění o více než tři hodiny LE žádal, aby mu TAP zaplatil náhradu ve výši 600 eur podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 ve spojení s čl. 7 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení, jak jsou vykládány Soudním dvorem.

28 Vzhledem k tomu, že TAP odmítl zaplatit tuto náhradu z důvodu, že sporné významné zpoždění bylo způsobeno mimořádnou okolností a že použití jiného letadla by neumožnilo tomuto zpoždění zabránit, podal LE žalobu k Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (okresní soud v Lisabonu, Portugalsko).

29 Předkládající soud má pochybnosti o právní kvalifikaci okolnosti, která vedla k uvedenému zpoždění, o otázce, zda se provozující letecký dopravce může takové okolnosti dovolávat v případě, že jí sice bylo dotčeno letadlo, které uskutečnilo dotčený let, avšak během letu, který předcházel dotčenému letu, a o přiměřenosti opatření přijatých tímto dopravcem.

30 Za těchto podmínek se Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (okresní soud v Lisabonu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Spadá okolnost, kdy cestující během letu pokouše jiné cestující a napadne palubní průvodčí, kteří se jej pokoušejí uklidnit, což podle velitele letadla odůvodňuje odklonění letu na nejbližší letiště za účelem vysazení dotčeného cestujícího a vyložení jeho zavazadel, v důsledku čehož je uvedený let zpožděn na příletu do místa určení, pod pojem ‚mimořádné okolnosti' ve smyslu bodu 14 odůvodnění nařízení č. 261/2004?

2) Může ‚mimořádná okolnost', která nastane v průběhu letu jedním směrem, který bezprostředně předchází letu zpět uskutečňovanému stejným letadlem, zprostit leteckou společnost odpovědnosti za zpoždění odletu letadla při zpátečním letu, na jehož palubu nastoupil cestující, který se domáhá náhrady škody (žalobce v projednávané věci)?

3) Odpovídá pro účely ustanovení čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 přezkum provedený leteckou společností (žalovaná v projednávané věci), která dospěla k závěru, že použití jiného letadla by již nastalému zpoždění nezabránilo, a přeřadila tranzitního cestujícího (žalobce v projednávané věci) na let, který měl být uskutečněn následující den, neboť uvedená letecká společnost provozuje pouze jeden let denně do cílového místa určení uvedeného cestujícího, chování letecké společnosti, která přijala všechna přiměřená opatření, přestože navzdory všemu nebylo možné zabránit vzniklému zpoždění?"

## K předběžným otázkám

### *Úvodní poznámka*

31 Nařízení č. 261/2004 se v souladu se svým čl. 3 odst. 1 písm. b) vztahuje mimo jiné na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístěné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva o FEU, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.

32 Podle čl. 47 odst. 2 Dohody o EHP ve spojení s jejím čl. 126 odst. 1, bodem 8 protokolu 1 této dohody a přílohou XIII uvedené dohody se však nařízení č. 261/2004 uplatní za podmínek v něm stanovených na lety z letiště umístěného na norském území nebo na letiště umístěné na tomto území.

33 Vzhledem k tomu, že během řízení před Soudním dvorem nebylo nijak uplatňováno, že dotyčný cestující obdržel v Brazílii náhradu nebo odškodnění a byla mu poskytnuta pomoc, což však přísluší ověřit předkládajícímu soudu, let s mezipřistáním uskutečněný dopravcem Společenství, v projednávaném případě TAP, s odletem z Fortalezy, jehož cílovým místem určení je Oslo, tudíž spadá do působnosti nařízení č. 261/2004.

***K první otázce***

34 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s bodem 14 jeho odůvodnění vykládán v tom smyslu, že rušivé chování cestujícího, které odůvodnilo, že velitel letadla odklonil dotyčný let na jiné letiště, než je letiště příletu, aby vysadil tohoto cestujícího a vyložil jeho zavazadla, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení.

35 Je třeba připomenout, že unijní normotvůrce zamýšlel upravit pro případ zrušení nebo významného zpoždění letu, tedy zpoždění o tři hodiny a více, povinnosti leteckých dopravců stanovené v čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 (rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 18).

36 Podle bodů 14 a 15 odůvodnění a čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení, jak jsou vykládány Soudním dvorem, je tedy letecký dopravce zproštěn povinnosti poskytnout náhradu cestujícím na základě článku 7 nařízení č. 261/2004, jestliže může prokázat, že je zrušení nebo zpoždění letu na příletu o tři hodiny nebo více způsobeno „mimořádnými okolnostmi“, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, a v případě, že takováto okolnost nastala, že přijal opatření přiměřená situaci za použití veškerých personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění dotyčného letu, avšak není možné od něj požadovat, aby podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době (rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 19).

37 Podle ustálené judikatury platí, 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 dotčeného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole, přičemž obě tyto podmínky jsou kumulativní (rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 20, a rozsudek ze dne 12. března 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, bod 38).

38 Podle bodu 14 odůvodnění uvedeného nařízení se tyto mimořádné okolnosti mohou vyskytnout zejména v případě bezpečnostních rizik (rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 21).

39 Je přitom nesporné, že rušivé chování cestujícího, které odůvodnilo, že velitel letadla, kterému podle článku 6 Tokijské úmluvy a bodu 7.d přílohy IV nařízení č. 216/2008 přísluší přijmout veškerá opatření nezbytná v zájmu bezpečnosti, odklonil dotyčný let na jiné letiště, než je letiště příletu, aby vysadil tohoto cestujícího a vyložil jeho zavazadla, skutečně ohrožuje bezpečnost tohoto letu.

40 V tomto ohledu je třeba poznamenat, že unijní normotvůrce uvedl, jak vyplývá z čl. 4 odst. 1 písm. a) nařízení č. 376/2014 ve spojení s čl. 2 bodem 7 tohoto nařízení, článkem 1 prováděcího nařízení 2015/1018 a částí 6 bodem 2 přílohy I tohoto nařízení, že obtíže při kontrole opilých, násilných nebo neukázněných cestujících mohou představovat významné riziko pro bezpečnost letectví, a z toho důvodu musí být hlášeny prostřednictvím systému povinného hlášení událostí podle čl. 4 odst. 1 nařízení č. 376/2014.

41 Navíc rušivé chování natolik závažné, že odůvodnilo, aby velitel letadla přistoupil ke změně trasy dotyčného letu, není vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného provozujícího leteckého dopravce.

42 Přestože je letecká přeprava cestujících prvořadým úkolem uvedeného dopravce a vystavuje jej přirozeně povinnosti vypořádat se s chováním cestujících, které přepravuje, nic to nemění na tom, že takové chování, jako je chování dotčené v původním řízení, nepředstavuje chování, které lze očekávat od cestujícího, kterému přísluší nejenom se podřídit všem rozkazům uděleným velitelem letadla

k zajištění bezpečnosti na palubě letadla v souladu s článkem „CAT.GEN.MPA.110 Pravomoci velitele letadla“ přílohy IV nařízení č. 965/2012, ale rovněž dbát na to, aby sám neohrozil řádné plnění přepravní smlouvy, kterou uzavřel s dotyčným provozujícím leteckým dopravcem.

43 Dále je třeba uvést, že takové chování není dotyčným provozujícím leteckým dopravcem v zásadě ovládnutelné, jelikož je zaprvé záležitostí cestujícího, jehož chování a reakce na požadavky palubních průvodčích nejsou v zásadě předvídatelné, a zadruhé velitel letadla i palubní průvodčí disponují na palubě letadla pouze omezenými prostředky ke zvládnutí takového cestujícího.

44 V tomto ohledu je třeba zdůraznit, že rozhodnutí, které velitel letadla učinil v reakci na toto chování, a sice změnit trasu letu, aby vysadil uvedeného cestujícího a vyložil jeho zavazadla, v souladu s čl. „CAT.GEN.MPA.105 Odpovědnost velitele letadla“ písm. a) přílohy IV nařízení č. 965/2012, bylo učiněno v rámci odpovědnosti, která mu přísluší na základě článku 8 a bodu 7.d přílohy IV nařízení č. 216/2008, tedy přijmout veškerá opatření, která považuje za nezbytná v zájmu bezpečnosti.

45 Jinak tomu však musí být v případě, kdy se ukáže, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu, že dotyčný provozující letecký dopravce přispěl k rušivému chování dotyčného cestujícího nebo že tento dopravce byl schopen předvídat takové chování a přijmout vhodná opatření v okamžiku, kdy tak mohl učinit bez závažného důsledku pro průběh dotyčného letu, na základě varovných signálů o takovém chování.

46 V posledně uvedeném ohledu tomu tak může být zejména v případě, jak uvedli generální advokát v bodě 51 svého stanoviska, francouzská a rakouská vláda a Evropská komise, pokud provozující letecký dopravce umožnil nástup na palubu cestujícímu, který měl problémy s chováním již před nástupem do letadla, nebo dokonce během něj, a to ačkoli je velící pilot v souladu s čl. „NCC.GEN.106 Odpovědnosti a pravomoci velícího pilota“ písm. b) přílohy VI nařízení č. 965/2012 oprávněn odmítnout přepravu kterékoli osoby nebo nechat vystoupit kteroukoli osobu nebo vyložit jakékoli zavazadlo nebo náklad, které podle jeho názoru mohou představovat potenciální ohrožení bezpečnosti letadla nebo osob na jeho palubě.

47 V takovém případě by rušivé chování cestujícího, přestože i nadále není vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravcem, bylo uvedeným dopravce ovládnutelné, což vylučuje, aby takové chování mohlo být kvalifikováno jako „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.

48 S ohledem na výše uvedené je třeba na první otázku odpovědět, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s bodem 14 jeho odůvodnění musí být vykládán v tom smyslu, že rušivé chování cestujícího, které odůvodnilo, že velitel letadla odklonil dotyčný let na jiné letiště, než je letiště příletu, aby vysadil tohoto cestujícího a vyložil jeho zavazadla, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud provozující letecký dopravce nepřispěl ke vzniku tohoto chování nebo neopomenul přijmout vhodná opatření vzhledem k varovným signálům o takovém chování, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.

### *K druhé otázce*

49 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s bodem 14 jeho odůvodnění musí být vykládán v tom smyslu, že aby se provozující letecký dopravce zprostil povinnosti poskytnout cestujícím náhradu v případě významného zpoždění nebo zrušení letu, může se dovolávat „mimořádné okolnosti“, kterou nebyl dotčen uvedený zrušený nebo zpožděný let, ale předchozí let, který tento dopravce uskutečnil stejným letadlem.

50 Jak bylo připomenuto v bodě 36 tohoto rozsudku, letecký dopravce se může zprostit povinnosti poskytnout náhradu cestujícím podle čl. 5 odst. 1 a článku 7 nařízení č. 261/2004, pokud může zejména prokázat, že zrušení nebo významné zpoždění dotyčného letu bylo způsobeno „mimořádnými okolnostmi“.

51 V tomto ohledu je třeba uvést, že body 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 ani jeho čl. 5 odst. 3 není právo provozujících leteckých dopravců dovolávat se „mimořádné okolnosti“ omezeno pouze na situaci, kdy byl touto okolností dotčen zpožděný nebo zrušený let, s vyloučením situace, kdy byl uvedenou okolností dotčen předchozí let uskutečněný stejným letadlem.

52 Dále je třeba uvést, že vyvážení zájmů cestujících v letecké dopravě a zájmů leteckých dopravců, které vedlo k přijetí nařízení č. 261/2004 (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 67, a rozsudek ze dne 23. října 2012, Nelson a další, C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 39), předpokládá zohlednění pravidel provozování letadel leteckými dopravci a zejména skutečnosti uváděné zúčastněnými, kteří se zúčastnili řízení v projednávané věci, že přinejmenším u některých kategorií letů může být tímtéž letadlem uskutečněno několik navazujících letů během téhož dne, což znamená, že jakákoli mimořádná okolnost, kterou bylo dotčeno letadlo během dřívějšího letu, ovlivňuje následující let nebo lety uskutečněné tímto letadlem.

53 Provozující letecký dopravce tudíž musí mít možnost se za účelem zproštění povinnosti poskytnout cestujícím náhradu v případě významného zpoždění nebo zrušení letu dovolávat „mimořádné okolnosti“, kterou byl dotčen předchozí let, který tento dopravce uskutečnil stejným letadlem.

54 S ohledem nejen na cíl uvedený v bodě 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004, a sice zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, ale rovněž znění čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení však možnost dovolávat se takové mimořádné okolnosti předpokládá, že existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti, kterou byl dotčen předchozí let, a zpožděním nebo zrušením následujícího letu, což přísluší posoudit předkládajícímu soudu z hlediska skutkových okolností, které má k dispozici, a zejména při zohlednění pravidel provozování dotyčného letadla.

55 S ohledem na výše uvedené je třeba na druhou otázku odpovědět, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s bodem 14 jeho odůvodnění musí být vykládán v tom smyslu, že aby se provozující letecký dopravce zprostil povinnosti poskytnout cestujícím náhradu v případě významného zpoždění nebo zrušení letu, může se dovolávat „mimořádné okolnosti“, kterou byl dotčen předchozí let, který tento dopravce uskutečnil stejným letadlem, pod podmínkou, že existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti a zpožděním nebo zrušením následujícího letu, což přísluší posoudit předkládajícímu soudu zejména s ohledem na způsob, jakým dotyčný provozující letecký dopravce provozuje dotčené letadlo.

### *K třetí otázce*

56 Podstatou třetí otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s bodem 14 jeho odůvodnění musí být vykládán v tom smyslu, že skutečnost, že letecký dopravce z důvodu, že letadlo přepravující cestujícího bylo dotčeno mimořádnou okolností, přesměruje tohoto cestujícího prostřednictvím letu uskutečňovaného tímto dopravcem, se kterým tento cestující dorazí do cílového místa určení v den následující po dni původně plánovaného příletu, představuje „přiměřené opatření“ zprošťující tohoto dopravce povinnosti poskytnout náhradu podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení.

57 Jak bylo připomenuto v bodě 36 tohoto rozsudku, v případě vzniku mimořádné okolnosti je provozující letecký dopravce zproštěn povinnosti poskytnout náhradu podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004 pouze tehdy, pokud může prokázat, že přijal opatření přiměřená situaci za

použití veškerých personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, kterými disponuje, s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění dotyčného letu, avšak není možné od něj požadovat, aby podstoupil neúnosné oběti s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době.

58 Z toho v souladu s cílem zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, který je uveden v bodě 1 odůvodnění nařízení č. 261/2004, a požadavkem přiměřeného přesměrování cestujících, kteří jsou dotčeni zrušením nebo významným zpožděním letu, za uspokojivých podmínek a při nejbližší příležitosti, který je uveden v bodech 12 a 13 odůvodnění a v čl. 8 odst. 1 tohoto nařízení, plyne, že v případě vzniku mimořádné okolnosti se letecký dopravce, který se chce zprostit povinnosti poskytnout cestujícím náhradu podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a článku 7 uvedeného nařízení přijetím přiměřených opatření připomenutých v předchozím bodě, v zásadě nemůže omezit na to, že dotyčným cestujícím nabídne přesměrování do jejich cílového místa určení prostřednictvím následujícího letu, který on sám uskutečňuje a který přiletí do daného místa určení v den následující po dni, na který byl původně naplánován jejich přílet.

59 Náležitá péče vyžadovaná po tomto leteckém dopravci, aby se mohl zprostit povinnosti poskytnout náhradu, totiž předpokládá, že použije veškeré zdroje, kterými disponuje, aby zajistil přiměřené přesměrování za uspokojivých podmínek a při nejbližší příležitosti, mezi něž patří hledání jiných přímých nebo nepřímých letů, které jsou případně uskutečňovány jinými leteckými dopravci, kteří jsou členy téže letecké aliance či nikoli, a mají na příletu menší zpoždění než následující let dotyčného leteckého dopravce.

60 Tedy pouze v případě, že neexistuje žádné volné místo na jiném přímém nebo nepřímém letu, který by dotyčnému cestujícímu umožnil přiletět do cílového místa určení s menším zpožděním než následující let dotyčného leteckého dopravce, nebo že uskutečnění takového přesměrování představuje pro tohoto leteckého dopravce neúnosnou oběť s ohledem na kapacity jeho podniku v rozhodné době, musí být na uvedeného leteckého dopravce nahlíženo tak, že použil veškeré zdroje, kterými disponoval, když dotčeného cestujícího přesměroval prostřednictvím následujícího letu, který uskutečňoval on sám.

61 Na třetí otázku je tedy třeba odpovědět, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s bodem 14 jeho odůvodnění musí být vykládán v tom smyslu, že skutečnost, že letecký dopravce z důvodu, že letadlo přepravující cestujícího bylo dotčeno mimořádnou okolností, přesměruje tohoto cestujícího prostřednictvím letu uskutečňovaného tímto dopravcem, se kterým tento cestující dorazí do cílového místa určení v den následující po dni původně plánovaného příletu, nepředstavuje „přiměřené opatření“ zprošťující tohoto dopravce povinnosti poskytnout náhradu podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení, ledaže neexistovala žádná jiná možnost přímého či nepřímého přesměrování prostřednictvím letu uskutečňovaného tímto dopravcem nebo jakýmkoli jiným leteckým dopravcem, který by do cílového místa určení přiletěl s menším zpožděním než následující let dotyčného leteckého dopravce, nebo by uskutečnění takového přesměrování představovalo pro posledně uvedeného neúnosnou oběť s ohledem na kapacity jeho podniku v rozhodné době, což přísluší posoudit předkládajícímu soudu.

## K nákladům řízení

62 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, ve spojení s bodem 14 jeho odůvodnění musí být vykládán v tom smyslu, že rušivé chování cestujícího, které odůvodnilo, že velitel letadla odklonil dotyčný let na jiné letiště, než je letiště příletu, aby vysadil tohoto cestujícího a vyložil jeho zavazadla, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud provozující letecký dopravce nepřispěl ke vzniku tohoto chování nebo neopomenul přijmout vhodná opatření vzhledem k varovným signálům o takovém chování, což přísluší ověřit předkládajícímu soudu.**

2) **Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s bodem 14 jeho odůvodnění musí být vykládán v tom smyslu, že aby se provozující letecký dopravce zprostil povinnosti poskytnout cestujícím náhradu v případě významného zpoždění nebo zrušení letu, může se dovolávat „mimořádné okolnosti“, kterou byl dotčen předchozí let, který tento dopravce uskutečnil stejným letadlem, pod podmínkou, že existuje přímá příčinná souvislost mezi vznikem této okolnosti a zpožděním nebo zrušením následujícího letu, což přísluší posoudit předkládajícímu soudu zejména s ohledem na způsob, jakým dotyčný provozující letecký dopravce provozuje dotčené letadlo.**

3) **Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 ve spojení s bodem 14 jeho odůvodnění musí být vykládán v tom smyslu, že skutečnost, že letecký dopravce z důvodu, že letadlo přepravující cestujícího bylo dotčeno mimořádnou okolností, přesměruje tohoto cestujícího prostřednictvím letu uskutečňovaného tímto dopravcem, se kterým tento cestující dorazí do cílového místa určení v den následující po dni původně plánovaného příletu, nepředstavuje „přiměřené opatření“ zprošťující tohoto dopravce povinnosti poskytnout náhradu podle čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení, ledaže neexistovala žádná jiná možnost přímého či nepřímého přesměrování prostřednictvím letu uskutečňovaného tímto dopravcem nebo jakýmkoli jiným leteckým dopravcem, který by do cílového místa určení přiletěl s menším zpožděním než následující let dotyčného leteckého dopravce, nebo by uskutečnění takového přesměrování představovalo pro posledně uvedeného neúnosnou oběť s ohledem na kapacity jeho podniku v rozhodné době, což přísluší posoudit předkládajícímu soudu.**

Podpisy.