

6) K jakému datu musejí být splněny podmínky stanovené v čl. 5 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007?

- ⁽¹⁾ Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).
- ⁽²⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/17/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání zakázek subjekty působícími v odvětví vodního hospodářství, energetiky, dopravy a poštovních služeb (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 1).
- ⁽³⁾ Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/18/ES ze dne 31. března 2004 o koordinaci postupů při zadávání veřejných zakázek na stavební práce, dodávky a služby (Úř. věst. L 134, 30.4.2004, s. 114).

Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Amtsgericht Hannover (Německo) dne 18. května 2017 – Herbert Blesgen v. TUIfly GmbH

(Věc C-283/17)

(2017/C 283/26)

Jednací jazyk: němčina

Předkládající soud

Amtsgericht Hannover

Účastníci původního řízení

Žalobce: Herbert Blesgen

Žalovaná: TUIfly GmbH

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 (ES) č. 261/2004⁽¹⁾? 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 přerušování práce, které je v rozporu s pracovním právem a s kolektivními smlouvami („divoká stávka“), mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení (ES) 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 zrušení 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?

⁽¹⁾ 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; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).