

## Věc C-385/23

## Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce

## Datum doručení:

22. června 2023

## Předkládající soud:

Korkein oikeus (Finsko)

## Datum předkládacího rozhodnutí:

22. června 2023

## Žalobce:

Cestující A

## Žalovaná:

Finnair Oyj

**KORKEIN OIKEUS**  
(Nejvyšší soud, Finsko)

**USNESENÍ**  
**DATUM**

[omissis]  
[omissis]

22. června 2023

ŽALOBCE: Cestující A

ŽALOVANÁ: Finnair Oyj

PŘEDMĚT: Právní spor týkající se smlouvy o poskytování služeb

## ROZHODNUTÍ KORKEIN OIKEUS (NEJVYŠŠÍ SOUD)

*Předmět řízení*

- 1 Projednávaná věc se týká výkladu čl. 5 odst. 3 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004, 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). Je třeba rozhodnout, zda je letecká společnost povinna zaplatit cestujícímu paušální náhradu škody upravenou v článku 7 nařízení č. 261/2004, nebo zda nastala mimořádná okolnost vedoucí ke zproštění povinnosti poskytnout náhradu ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení, které by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření.

#### *Rozhodný skutkový stav*

- 2 Cestující A si na 25. března 2016 rezervoval let společnosti Finnair Oyj z Helsinek do Bangkoku. Let měl být uskutečněn letadlem Airbus A350, které bylo v provozu 5,5 měsíce. Při plnění palivové nádrže došlo krátce před vzletem k poruše systému letadla pro měření množství paliva. Závada byla považována za natolik podstatnou pro letovou bezpečnost, že byl let dotyčným letadlem zrušen a dne 26. března 2016 byl uskutečněn náhradním letadlem dané společnosti. Let do svého cíle dorazil se zpožděním přibližně 20 hodin.
- 3 Použitý typ letadla byl nový a uvedená závada nebyla před dotčenou událostí, při které se daná porucha v celosvětovém měřítku vyskytla poprvé, známa. Výrobce letadla ani orgán pro bezpečnost leteckví proto tuto vadu nenahlásili. Okamžitě bylo zahájeno vyšetřování za účelem objasnění příčiny poruchy. Zhruba po jednom dni byla závada odstraněna odstraněním paliva z nádrže a jejím opětovným naplněním; poté byl stroj znovu způsobilý k letu. Pozdější šetření výrobce letadla ukázala, že dotčená porucha systému pro měření množství paliva byla způsobena skrytou konstrukční vadou postihující celý typ letadla.
- 4 Dotčený typ letadla dále létal po dobu několika měsíců, než danou vadu definitivně odstranila aktualizace softwaru provedená v únoru 2017. Od té doby se podobné poruchy u letadla Airbus A350 již nevyskytly.

#### *Řízení*

- 5 Cestující A podal u käräjäoikeus (soud prvního stupně, Finsko) proti společnosti Finnair Oyj žalobu na zaplacení paušální náhrady škody ve výši 600 eur podle nařízení č. 261/2004. Společnost Finnair Oyj tuto žalobu zpochybnila. Měla za to, že se jednalo o skrytou konstrukční vadu, která pro leteckou společnost představuje mimořádnou okolnost ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení. Mimoto přijala veškerá přiměřená opatření.
- 6 Käräjäoikeus (soud prvního stupně) měl za to, že společnost Finnair Oyj musela počítat s tím, že při zavádění nového typu letadla bude v důsledku konstrukčních a výrobních vad vystavena potřebě obtížně předvídatelných oprav, jako byla ta dotčená. Takovéto poruchy jsou vlastní běžné činnosti leteckých společností, přičemž pouhá okolnost, že výrobce letadla letecké společnosti ohledně nového typu letadla neudělil pokyny, jak má postupovat v případě výskytu takovéto

závady, neučinila tuto událost mimořádnou. Käräjäoikeus (soud prvního stupně) žalobě vyhověl.

- 7 Společnost Finnair Oyj proti rozsudku käräjäoikeus (soud prvního stupně) podala odvolání k hovioikeus (odvolací soud, Finsko). Hovioikeus (odvolací soud) konstatoval, že se jednalo o neočekávaný nedostatek letové bezpečnosti. Podle jeho názoru nebyla daná porucha vlastní běžnému výkonu činnosti společnosti Finnair Oyj a z důvodu své povahy či původu se rovněž vymykala její účinné kontrole, v důsledku čehož se jednalo o mimořádnou okolnost. Hovioikeus (odvolací soud) společnost Finnair Oyj zprostil povinnosti zaplatit A náhradu za zpoždění letu.
- 8 Korkein oikeus (Nejvyšší soud) rozhodl, že kasační opravný prostředek podaný [cestujícím] A je přípustný. [Cestující] A u Korkein oikeus (Nejvyšší soud) znovu vznesl svůj návrh na náhradu škody a společnost Finnair Oyj navrhla jeho zamítnutí.

#### *Použitelné právní předpisy*

- 9 Podle čl. 5 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 mají cestující s výhradou určitých výjimek v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce. Podle čl. 5 odst. 3 nařízení není provozující letecký dopravce 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 přijata všechna přiměřená opatření.
- 10 Podle ustálené judikatury Soudního dvora Evropské unie je na cestující letů, které jsou zpožděny o tři nebo více hodin, pokud jde o nárok na náhradu škody podle článku 7 nařízení, třeba nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů (rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 69).
- 11 Pojem „mimořádné okolnosti“ není v nařízení definován. V bodě 14 odůvodnění nařízení je uvedeno, 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 provozujícího leteckého dopravce.

#### *Nezbytnost žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce*

- 12 Vydání odůvodněného rozhodnutí v občanskoprávní věci projednávané před Korkein oikeus (Nejvyšší soud) vyžaduje výklad čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, pokud jde o podmínky, za kterých lze skrytou konstrukční vadu považovat za mimořádnou okolnost. Ve věci bylo poukázáno na skutečnost, že rozhodnutí o nárocích na náhradu škody za zpoždění letu způsobené stejnou závadou vydaly i soudy jiných členských států Evropské unie.

- 13 K otázce, zda pod pojem „mimořádné okolnosti“ spadají technické závady, se Soudní dvůr Evropské unie vyjádřil v řadě rozhodnutí. Ve svém rozhodnutí van der Lans (rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618) Soudní dvůr uvedl, že vzhledem k tomu, že se při provozu letadel nevyhnutelně objevují technické závady, jsou letečtí dopravci při výkonu své činnosti takovým závadám běžně vystavováni (bod 37). Určité technické závady však pod pojem „mimořádné okolnosti“ spadat mohou. Tak je tomu například v situaci, kdy výrobce 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 (bod 38). Soudní dvůr ve věci van der Lans považoval za relevantní, že ani výrobce letadel, která tvoří flotilu dotčeného leteckého dopravce, ani příslušný orgán neoznámili, že nejen toto konkrétní letadlo, ale rovněž další letadla této flotily mají skrytou výrobní vadu ohrožující letovou bezpečnost (body 39 a 40).
- 14 Soudní dvůr ve své nedávné judikatuře (viz např. rozsudek ze dne 7. července 2022, SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, bod 25) poukázal na skutečnost, že při posuzování pojmu „mimořádné okolnosti“ je třeba události, jejichž původ je „vnitřní“, odlišit od událostí, jejichž původ je „vnější“ ve vztahu k provozujícímu leteckému dopravci. Tento pojem tedy jako takzvané „vnější“ události zahrnuje ty události, které jsou zčásti výsledkem činnosti leteckého dopravce a zčásti vnějších okolností, které jsou v praxi více či méně časté, ale letecký dopravce nad nimi nemá kontrolu, neboť jsou způsobeny přírodním vlivem nebo jednáním třetí osoby, jako např. jiného leteckého dopravce nebo veřejného či soukromého subjektu zasahujícího do letecké nebo letištní činnosti.
- 15 Při posuzování případu, o kterém je nutno rozhodnout v projednávané věci, vyvstává otázka, jak je výše uvedené třeba vykládat v případě, že ke zpoždění letu původně došlo v důsledku vady, která se nejprve objevila pouze na dotčeném letadle, předtím nebyla odhalena ani výrobcem letadla, ani příslušným orgánem, avšak později byla výrobcem identifikována jako skrytá konstrukční vada postihující celý nový typ letadla.
- 16 Korkein oikeus (Nejvyšší soud) má za to, že je třeba vyložit, zda je třeba takovou technickou závadu, jako je závada dotčená v projednávané věci, která se vyskytla u nového typu letadla, považovat za „vnější“, nebo „vnitřní“ událost. Musí být událost kvalifikována jako „vnější“ pouze proto, že se po zjištění vady ukázalo, že stejnou skrytou konstrukční vadou byla postižena i jiná letadla dotčeného typu? Je tedy pouhé dodatečné oznámení výrobce, že daná vada představuje takzvanou typovou vadu dostačující k tomu, aby se z daných okolností staly mimořádné okolnosti, nebo je třeba výrazem „jednání třetí osoby“ rozumět spíše například nenadálé zákazy letů určitých typů letadel?
- 17 Pokud by taková závada, jako je závada dotčená v projednávané věci, nemohla být považována za mimořádnou okolnost pouze proto, že se po zjištění vady, která zabránila letu, ukázalo, že stejnou skrytou vadou byla postižena i jiná letadla

dotyčného typu, je třeba posoudit, zda taková vada, která se vyskytla na jednom stroji a nakonec byla odstraněna, může mezi tyto okolnosti spadat z jiných důvodů. Podle ustálené judikatury Soudního dvora Evropské unie se v případě technických závad musí mimořádné okolnosti vztahovat k události, která splňuje dvě kumulativní podmínky: Zprvve daná událost nesmí být vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce. Zadruhé se z důvodu své povahy či původu musí vymykat jeho účinné kontrole (např. rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 23).

- 18 V rozsudku van der Lans (body 41 a 43) se uvádí, při předčasném selhání některých součástí letadla je porucha v zásadě spjata s velmi složitým systémem fungování letadla, které letecký dopravce provozuje v často náročných, až extrémních podmínkách. V takovém případě se má za to, že se předcházení takové poruše nebo oprava, kterou si taková porucha vyžádá, nevymykají účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce, neboť právě jemu přísluší zajistit údržbu a řádný chod letadel, která provozuje pro účely své hospodářské činnosti. Například i v rozsudku Finnair tak bylo uvedeno, že mimořádnou okolností není ani předčasné selhání některých součástí letadla, i když je nepředvídané, jelikož je v zásadě nerozlučně spjata se systémem fungování letadla (viz rozsudek ze dne 12. března 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, bod 41).
- 19 Vystává otázka, zda se výše uvedený výklad pojmu „předčasné selhání některých součástí“ vztahuje i na takovou skrytou výrobní nebo konstrukční vadu, jako je vada dotčená v této věci, která se u nového typu letadla vyskytla poprvé a k jejímuž odstranění byla nutná aktualizace softwaru. Vada dotčená v tomto případě se od skryté výrobní nebo konstrukční vady (*Technical Follow-up*), kterou výrobce nahlásil ve věci, které se týkal výše uvedený rozsudek Finnair, liší v tom ohledu, že ani výrobce, ani letecký dopravce v době zrušení letu nevěděli, co bylo příčinou vady nového typu letadla, o který se jedná v projednávané věci, a jak ji lze odstranit. Na druhou stranu podle důkazů předložených v dané věci není neobvyklé, že nový typ letadla má v počáteční fázi uvádění do provozu skryté vady.

#### *Předběžné otázky*

Korkein oikeus (Nejvyšší soud) se poté, co poskytl účastníkům řízení možnost vyjádřit se k obsahu žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce, rozhodl přerušit další řízení a požádat Soudní dvůr Evropské unie o rozhodnutí o následujících předběžných otázkách:

- 1. Může se letecký dopravce dovolávat mimořádných okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 pouze proto, že výrobce letadla nahlásil, že se vyskytla skrytá konstrukční vada ohrožující leteckou bezpečnost a postihující celý typ letadla, ačkoli bylo toto hlášení učiněno teprve poté, co došlo ke zpoždění nebo zrušení letu?**

**2. Pokud je odpověď na první otázku záporná a je třeba posoudit, zda jsou dané okolnosti výsledkem událostí, které jsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotčeného leteckého dopravce a nevymykají se jeho účinné kontrole z důvodu své povahy či původu, použije se pak v takovém případě, jako je tento, kdy ani výrobci ani leteckému dopravci v době zrušení letu nebylo známo, jaké povahy je vada dotčeného nového typu letadla a jak ji lze odstranit, judikatura Soudního dvora Evropské unie týkající se předčasného selhání některých technických součástí?**

Jakmile Korkein oikeus (Nejvyšší soud) obdrží rozhodnutí o předběžné otázce, vynese v projednávané věci rozsudek.

[omissis]