

Věc C-411/23

**Shrnutí žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce podle čl. 98 odst. 1
jednacího řádu Soudního dvora Evropské unie****Datum doručení:**

3. července 2023

Předkládající soud:

Sąd Okręgowy w Warszawie (Polsko)

Datum předkládacího rozhodnutí:

26. května 2023

Žalobkyně:

D. S. A.

Žalovaný:

P. S. A.

Předmět původního řízení:

Žaloba na náhradu škody ve výši 600 EUR z důvodu zpoždění letu o více než tři hodiny podle článku 7 nařízení č. 261/2004

Předmět a právní základ žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce:

Výklad pojmu „mimořádných okolností“ a „neočekávaných nedostatků“ v kontextu zpoždění letu v souvislosti se zjištěním konstrukční vady motoru letadla, na jejíž eventuální výskyt byl letecký dopravce předem upozorněn – rozsah preventivních opatření, která musí letecký dopravce přijmout v rámci „všech přiměřených opatření“, aby se mohl povinnosti k náhradě škody za zpoždění letu zprostit – článek 267 Smlouvy o fungování Evropské unie

Předběžné otázky

1) Je výrobní vada motoru letadla, o níž informoval výrobce, „mimořádnou okolností“ a spadá pod pojem „neočekávané nedostatky“ ve smyslu bodů 14 a 15

odůvodnění 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, pokud letecký dopravce věděl o možné konstrukční vadě několik měsíců před letem?

2) Pokud konstrukční vada motoru uvedená v bodě 1 usnesení představuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu bodů 14 a 15 odůvodnění 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, lze v rámci přijetí „všech přiměřených opatření“ uvedených v bodě 14 odůvodnění a v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 očekávat od leteckého dopravce, že s přihlédnutím k pravděpodobnému výskytu konstrukční vady motoru letadla přijme preventivní opatření s cílem zajistit připravená náhradní letadla ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, aby se zprostil povinnosti k náhradě škody upravené v čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení?

Uplatňovaná ustanovení unijního práva

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 – body 14 a 15 odůvodnění, čl. 5 odst. 1 a 3 a článek 7

Uplatňovaná unijní judikatura

Předkládající soud cituje nebo odkazuje na následující rozsudky Soudního dvora:

- rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, body 21, 23, 24, 25 a 26;
- rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 61 a 69;
- rozsudek ze dne 12. května 2011, Eglītis a Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, body 25 a 30;
- rozsudek ze dne 31. ledna 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, body 29 a 38;
- rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, body 36, 37, 38, 41 a 43;

- rozsudek ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, body 20, 21, 22, 28 a 29;
- rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288;
- rozsudek ze dne 12. března 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, bod 2 výroku;
- rozsudek ze dne 23. března 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 22.

Předkládající soud navíc cituje stanovisko generální advokátky L. Medina ve spojených věcech TAP Portugal (Úmrtí druhého pilota), C-156/22 až C-158/22, EU:C:2023:91, body 30, 46 a 58.

Shrnutí skutkového stavu a řízení

- 1 Dne 2. července 2018 uzavřel J. D. (cestující) s P. S. A. (leteckým dopravcem) smlouvu o přepravě na trase K.–C. [Krakov–Chicago]. Let, který byl předmětem smlouvy, se uskutečnil téhož dne. Dotčený let byl zpožděný, což způsobilo, že cestující dorazil do cílového místa určení více než tři hodiny po plánovaném čase příletu. Dne 18. července 2018 J. D. jako postupitel a P. [R] S. A. jako postupník uzavřeli smlouvu o postoupení pohledávky, kterou cestující převedl na postupníka náležející mu pohledávku z důvodu opožděného letu. Žalobou ze dne 29. března 2019 se D. S. A. (dříve: P.[R] S. A.) domáhala náhrady škody ve výši 600 EUR se zákonným úrokem z prodlení do dne zaplacení od leteckého dopravce.
- 2 Ve vyjádření k žalobě žalovaný letecký dopravce navrhl žalobu zamítnout. Letecký dopravce připustil, že dotčený let byl opožděn. Vysvětlil, že v motorech značky R. instalovaných v letadlech provádějících transatlantické lety se projevily konstrukční vady, avšak protože přijal opatření ke zmírnění nesrovnalostí v době plánovaných letů, je zproštěn odpovědnosti za zpoždění uvedeného letu.
- 3 Žalovaný letecký dopravce obdržel v dubnu 2018 od výrobce motorů R. informace, které ve spojení s výskytem konstrukční vady motorů instalovaných v letadlech B. přinesly řadu omezení ve využívání těchto letadel. Závada se týkala lopatek kompresoru. Dne 28. června 2018 v letadle, které mělo provést předmětný let dne 2. července 2018, byly během jeho letu monitorovacím systémem zjištěny nesrovnalosti v chodu motoru. Po potvrzení výskytu pumpáže motoru byla provedena vizuální kontrola kompresoru a boroskopická kontrola. Motor byl prohlášen za nefunkční, demontován a odeslán do opravy. Kvůli nedostatku funkčních náhradních motorů – což byl celosvětový problém, neboť výrobce nevyráběl dostatek náhradních motorů – byla výměna motoru možná až 5. července 2018 a letoun se vrátil do provozu 7. července 2018.
- 4 Vinou výše popsanych okolností se žalovaný letecký dopravce rozhodl uskutečnit let s jiným, funkčním letadlem, které dopravil na letiště v C. se zpožděním

z důvodu náhlé změny letového řádu. V důsledku se tak uvedený let opozdil o více než 3 hodiny.

- 5 Od dubna 2018, kdy se vyskytla uvedená konstrukční vada motorů, žalovaný letecký dopravce kontaktoval řadu jiných dopravců s cílem pronájmu dalších letadel.
- 6 Soud prvního stupně rozsudkem ze dne 3. prosince 2021 žalobu zamítl, neboť konstatoval, že nastaly liberační důvody uvedené v čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, a s tímto ohledem se odvolal na skutečnosti uvedené výše v bodech 3 a 5, zejména zdůraznil, že bezprostřední příčinou zpoždění uvedeného letu byl výskyt konstrukční vady motoru a žalovaný letecký dopravce přijal všechna přiměřená opatření k zajištění náhradního letadla.
- 7 V tomto ohledu soud prvního stupně uvedl, že výrobní závadu na letadle nelze považovat za typickou závadu, která by měla být odhalena s dostatečným předstihem, ani za vadu vyskytnuvší se z důvodu užívání letadla. Tato událost nebyla předvídatelná, ohrožovala bezpečnost letu, a navíc se vyskytla náhle v průběhu běžného užívání letadla. Podle uvedeného soudu letecký dopravce jednal správně a profesionálně podle doporučení výrobce motoru a prokázal, že letoun byl udržován v souladu s požadovaným plánem údržby.
- 8 Soud prvního stupně souhlasil s tvrzením, že žalovaný letecký dopravce nemohl uvedenou situaci vyřešit s ohledem na skutečnost, že jde o celosvětový problém, a eventuální zdvojnásobení flotily či udržování několika letadel v zásobě by vedlo k nedostatku likvidity společnosti. Výrobce motorů nemohl vyměnit všechny vadné motory u všech leteckých dopravců s ohledem na nedostatek výrobních kapacit, a letecký dopravce neměl dostatek času, aby přeorganizoval celou síť spojení.
- 9 Žalobkyně D. S. A. se proti rozsudku ze dne 3. prosince 2021 odvolala z důvodu pochybení ve skutkových zjištěních a zpochybnila tvrzení, že bezprostřední příčinou zpoždění uvedeného letu byla mimořádná okolnost v podobě konstrukční vady motoru, že žalovaný letecký dopravce přijal všechna přiměřená opatření, aby předešel zpoždění letu, že problém s motory R. byl v roce 2018 novým problémem leteckému dopravci dosud neznámým a že žalovaný neměl dostatek času, aby přeorganizoval celou síť spojení. Podle D. S. A. ve věci nebyly dány mimořádné okolnosti zprošťující leteckého dopravce povinnosti náhrady škody z důvodu významného zpoždění letu.

Odůvodnění žádosti o rozhodnutí o předběžné otázce

- 10 Spor se týká výkladu pojmů „mimořádných okolností“ a „neočekávaných nedostatků“ ve smyslu bodů 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 v souvislosti s celosvětovým problémem konstrukční vady motoru letadla. Předkládající soud odkazuje na judikaturu Soudního dvora a cituje rozsudek C-315/15 (bod 20), podle nějž je 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.

- 11 Předkládající soud uvádí, přičemž mimo jiné cituje rozsudek C-257/14 (body 36, 38), že některé technické závady mezi tyto mimořádné okolnosti patřit mohou, například v situaci, kdy konstruktér letadel, která tvoří flotilu dotčeného leteckého dopravce, odhalí, že daná letadla, ačkoliv jsou již v provozu, mají skrytou výrobní vadu ohrožující letovou bezpečnost. Stejně tak lze technické závady na letadle zařadit mezi neočekávané nedostatky letové bezpečnosti, za předpokladu, že se kvalifikují jako události, které nejsou vlastní běžnému výkonu činnosti daného leteckého dopravce a z důvodu své povahy či původu se vymykají jeho účinné kontrole.
- 12 Skrytá vada motoru v projednávané věci představuje vnější událost ve vztahu k provozujícímu leteckému dopravci. Pochybnosti se však týkají toho, zda pod pojmy „mimořádných okolností“ a „neočekávaných nedostatků“ spadá také konstrukční vada, jejíž výskyt byl nějak oznámen, a tedy byla v určitém smyslu předvídatelná. K posouzení této podmínky je třeba určit, nakolik by bylo pravděpodobné, že letecký dopravce mohl předpokládat výskyt a odhalení uvedené skryté vady motoru a následky takové události.
- 13 V projednávané věci se potýkáme s výrobní vadou motoru, která však byla odhalena výrobcem. Letecký dopravce obdržel v dubnu 2018 informaci od výrobce motorů o zjištění konstrukční vady motorů. Závada ale nemusela být odhalena, neboť ne každá kontrola odhalila prasklinu v lopatce kompresoru. Výrobce nedoporučoval okamžité uzemnění všech letadel, ani nenaznačil, že nemohou létat. Sporný let se konal dne 2. července 2018 a odhalení vady v konkrétním letadle, které mělo tento den obsluhovat let, nastalo dne 28. června 2018. Je tedy třeba odpovědět na otázku, zda uvedená vada byla z hlediska předvídatelnosti mimo sféru vlivu leteckého dopravce. Dalo se pouze předpokládat, že u určitého procenta motorů bude odhalena porucha, která je vyřadí z užívání. Nebylo však možné skutečně předvídat, zda v daném případě dojde k poruše.
- 14 Je třeba poznamenat, že letečtí dopravci musí při výkonu své činnosti dodržovat přísné technické a administrativní postupy. To se týká také technických závad letadel bez ohledu na jejich příčinu. Letecký dopravce by měl mít v tomto ohledu zavedeny vhodné postupy anebo v případě, že neexistují – například s ohledem na specifickou dané události – přijmout všechny nezbytné, možné a přiměřené odůvodněné kroky, aby předešel události, která může způsobit zpoždění nebo zrušení letu.
- 15 V předmětné věci byly takové postupy dodrženy. Výrobce, který odhalil vadu motoru, doporučoval uživatelům provádění prohlídek. Nicméně prohlídka sice mohla, ale nemusela odhalit výskyt závady. Letecký dopravce prováděl nezbytné

technické prohlídky a vada motoru byla bezpochyby na něm nezávislou událostí, nad níž neměl kontrolu. Jinými slovy ani dodržení uvedeného postupu či podniknutí nezbytných kroků negarantovalo možnost kontroly nad danou událostí.

- 16 V důsledku toho je nutné dále vyložit pojmy „mimořádných okolností“ a „neočekávaných nedostatků“ a posoudit, zda tyto pojmy zahrnují konstrukční vadu motoru odhalenou výrobcem a předvídatelnou, tedy v určité míře „očekávanou“, či jejíž pravděpodobnost výskytu bylo možné předvídat, což současně neznamená, že letecký dopravce měl nad takovou událostí kontrolu.
- 17 Co se týká pojmu „všech přiměřených opatření“ předkládající soud uvádí s odvoláním na rozsudek Soudního dvora C-315/15 (bod 28), že letecký dopravce dovolávající se mimořádných zprošťujících okolností musí prokázat, že jim 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 dotyčného leteckého dopravce.
- 18 V projednávané věci se posuzovaná otázka týká toho, jaká by měl letecký dopravce přijmout preventivní opatření, aby je bylo možno uznat za přiměřená.
- 19 Výrobní závadu nelze považovat za běžnou závadu, kterou lze snadno zjistit před vykonáním letu. Ovšem s ohledem na předání informací výrobcem motoru v projednávané věci bylo možné takovou závadu předvídat. Lze zvážit, zda by se v takovém případě neměl letecký dopravce pokusit o výměnu motoru (stále funkčního) nebo uzemnění letadla do doby, kdy výrobce vyřeší problémy opravou nebo dodáním nových motorů. Je třeba připomenout, že náhradní motor pro tento konkrétní letoun byl získán 5. července 2018 a letoun byl vrácen do užívání 7. července 2018, tedy osm dní po zjištění závady na motoru.
- 20 Proto je třeba zvážit, zda letecký dopravce neměl – při vědomí o situaci od dubna 2018 – připravit plán oprav a zajistit náhradní letadla. *Prima facie* se zdá, že období od dubna do počátku července umožňovalo přijetí všech nezbytných a přiměřených kroků za účelem předejití zpoždění nebo zrušení letu, protože dopravce mohl předvídat, že technická porucha motoru se bude týkat i jeho letadel. V tomto období mohl letecký dopravce odhadnout, kolik náhradních letadel bude nezbytných za účelem nápravy případných technických závad, a rozhodnout se, zda tato letadla zakoupit nebo si je pronajmout od jiných dopravců.
- 21 Předkládající soud s odvoláním na rozsudek Soudního dvora C-315/15 (bod 29) uvádí, že není možné od leteckého dopravce očekávat neúnosné oběti s ohledem na kapacity jeho podniku, čímž by mohlo být očekávání, že by zajistil náhradní letadlo, které by bylo v každém okamžiku v pohotovosti. Nicméně v tomto případě žalovaný od dubna 2018 věděl o možnosti výskytu závady motoru. Od dubna oslovil 8 přepravních společností, za účelem pronájmu letadla. D. S. A. však namítá, že jen mezi evropskými dopravci se našlo 471 letadel, která by

mohla dotčená letadla nahradit, a že žalovaný nekontaktoval nejméně 18 dopravců, včetně společností, které poskytují služby typu „wet lease“, tj. pronájem letadel společně s posádkou a palubními službami. Žalovaný letecký dopravce potvrdil, že od 7. září 2018 má jeden ze strojů trvale pronajatý a v srpnu 2018 podepsal dvě nájemní smlouvy.

- 22 Tyto skutečnosti podle názoru D. S. A. svědčí o liknavém přístupu, jehož cílem nebylo skutečně pronajmout stroje, zatímco současná praxe aerolinek je udržování náhradních letadel pro případ výskytu závad a nezbytnosti vyslání náhradních strojů. Žalovaný letecký dopravce naopak tvrdí, že by nebylo přiměřené požadovat po něm, aby měl stále „skladem“ letadla s plnou posádkou, která by mohla vykonat plánované lety v náhlých a nepředvídaných situacích, jestliže náklady na pronájem a udržování letadel jsou obrovské. Takový způsob zajištění by zcela jistě měl vliv také na ceny nabízených služeb.

PRACOVNÍ DOKUMENT