

Vec C-385/23

Návrh na začatie prejudiciálneho konania

Dátum podania:

22. jún 2023

Vnútroštátny súd:

Korkein oikeus

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

22. jún 2023

Žalobca:

Cestujúci A

Žalovaná:

Finnair Oyj

PRACOVNÝ DOKUMENT

KORKEIN OIKEUS**UZNESENIE**

[– –]

DÁTUM

[– –]

22. jún 2023

ŽALOBCA: Cestujúci A

ŽALOVANÁ: Finnair Oyj

PREDMET: Právny spor týkajúci sa zmluvy o poskytovaní služieb

ROZHODNUTIE KORKEIN OIKEUS (NAJVYŠŠÍ SÚD, FÍNSKO)*Predmet konania*

- 1 V právnej veci ide o výklad článku 5 ods. 3 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10). Treba rozhodnúť, či je letecká spoločnosť povinná poskytnúť cestujúcemu náhradu, ktorá je upravená v článku 7 nariadenia č. 261/2004, alebo či išlo o mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia, ktorá oslobodzuje od povinnosti poskytnúť náhradu a ktorej nebolo možné predísť, ani keby boli prijaté všetky primerané opatrenia.

Relevantný skutkový stav

- 2 Cestujúci A si rezervoval let spoločnosti Finnair Oyj dňa 25. marca 2016 z Helsínk do Bangkoku. Let sa mal uskutočniť lietadlom Airbus A350, ktoré bolo v prevádzke 5 a pol mesiaca. Krátko pred odletom došlo pri plnení palivovej nádrže k poruche systému merania množstva paliva lietadla. Porucha bola považovaná za takú dôležitú pre bezpečnosť letovej prevádzky, že let predmetným lietadlom bol zrušený a 26. marca 2016 sa uskutočnil náhradným lietadlom spoločnosti. Let dorazil do cieľa s meškaním približne 20 hodín.
- 3 Použitie lietadlo bolo nového typu a pred uvedenou udalosťou, keď sa porucha vyskytla celosvetovo po prvý raz, sa o chybe nevedelo. Preto ani výrobca lietadla ani orgán pre leteckú bezpečnosť chybu nenahlásili. Okamžite sa začalo vyšetrovanie s cieľom objasniť príčinu poruchy. Asi po jednom dni bola chyba opravená, keď bolo palivo z nádrže odstránené a palivová nádrž bola znovu

naplnená; stroj bol potom opäť schopný letu. Následné vyšetrovanie výrobcu lietadla odhalilo, že uvedená porucha systému na meranie množstva paliva bola spôsobená skrytou konštrukčnou chybou týkajúcou sa celého typu lietadla.

- 4 Uvedený typ lietadla pokračoval ďalej v letoch niekoľko mesiacov, kým aktualizácia softvéru vo februári 2017 definitívne neodstránila chybu. Odvtedy už k takýmto poruchám Airbusu A350 viac nedošlo.

Konanie

- 5 Cestujúci A podal na Käräjaoikeus (súd prvej inštancie, Fínsko) žalobu proti Finnair Oyj o poskytnutie náhrady vo výške 600 eur podľa nariadenia č. 261/2004. Spoločnosť Finnair Oyj túto žalobu napadla. Zastávala názor, že išlo o skrytú konštrukčnú chybu, ktorá pre leteckú spoločnosť predstavuje mimoriadnu okolnosť v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia. Okrem toho prijala všetky primerané opatrenia, ktoré od nej bolo možné očakávať.
- 6 Käräjaoikeus (súd prvej inštancie) sa domnieval, že Finnair Oyj musela počítat s tým, že pri nasadení nového typu lietadla bude čeliť potrebe opráv, ktoré bolo možné ťažko predvídať z dôvodu konštrukčných a výrobných chýb, ako je tá sporná. Takéto poruchy sú súčasťou bežnej činnosti leteckej spoločnosti a skutočnosť, že výrobca lietadla neposkytol leteckej spoločnosti pokyny pre nový typ lietadla, ako treba konať v prípade, že k takejto poruche dôjde, sama osebe neznamenal, že išlo o mimoriadnu okolnosť. Käräjaoikeus (súd prvej inštancie) vyhovel žalobe.
- 7 Finnair Oyj podala na Hovioikeus (odvolací súd, Fínsko) odvolanie proti rozsudku Käräjaoikeus (súd prvej inštancie). Hovioikeus (odvolací súd) konštatoval, že išlo o neočakávaný nedostatok týkajúci sa bezpečnosti letu. Podľa jeho názoru porucha nebola súčasťou bežného výkonu činnosti Finnair Oyj a z dôvodu jej povahy alebo jej pôvodu nebola v skutočnosti pod jej kontrolou, takže išlo o mimoriadnu okolnosť. Hovioikeus (odvolací súd) oslobodil Finnair Oyj od povinnosti poskytnúť cestujúcemu A náhradu z dôvodu meškania letu.
- 8 Korkein oikeus (Najvyšší súd) povolil odvolanie cestujúceho A. Cestujúci A na Korkein oikeus (Najvyšší súd) opätovne predložil svoju žiadosť o vyplatenie náhrady a Finnair Oyj požadovala jej zamietnutie.

Uplatniteľné právne predpisy

- 9 Podľa článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 sa cestujúcim, pokiaľ určité výnimky nestanovujú inak, priznáva právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7. Podľa článku 5 ods. 3 nariadenia prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.

- 10 Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora Európskej únie sa cestujúci, ktorých let má meškanie tri hodiny alebo viac, pokiaľ ide o právo na náhradu podľa článku 7 nariadenia, môžu považovať za cestujúcich, ktorých let bol zrušený (rozsudok z 19. novembra 2009, *Sturgeon a i.*, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 69).
- 11 Pojem „mimoriadne okolnosti“ nie je v nariadení definovaný. V odôvodnení 14 nariadenia sa uvádza, že také okolnosti môžu nastať najmä v prípadoch politickej nestability, meteorologických podmienok nezlučiteľných s vykonaním príslušného letu, rizík bezpečnostnej ochrany, neočakávaných nedostatkov, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu a štrajkov, ktoré ovplyvňujú prevádzku príslušného leteckého dopravcu.

Nevyhnutosť návrhu na začatie prejudiciálneho konania

- 12 V občianskoprávnej veci predloženej *Korkein oikeus* (Najvyšší súd) je na vydanie odôvodneného rozhodnutia potrebný výklad článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, pokiaľ ide o podmienky, za ktorých možno skrytú konštrukčnú chybu považovať za mimoriadnu okolnosť. V právnej veci sa poukázalo na to, že aj súdy iných členských štátov Európskej únie vydali rozhodnutia o práve na náhradu za meškanie letu, ktoré bolo spôsobené rovnakou chybou.
- 13 Súdny dvor sa vo viacerých rozhodnutiach vyjadril k otázke, či technické problémy patria medzi mimoriadne okolnosti. Vo svojom rozhodnutí *van der Lans* (rozsudok zo 17. septembra 2015, *van der Lans*, C-257/14, EU:C:2015:618) Súdny dvor rozhodol, že keďže pri prevádzke lietadiel sa nevyhnutne vyskytujú technické poruchy, leteckí dopravcovia sú s nimi v rámci výkonu svojich aktivít bežne konfrontovaní (bod 37). Niektoré technické poruchy však môžu patriť medzi mimoriadne okolnosti. Tak by to bolo napríklad v situácii, v ktorej by konštruktér lietadiel tvoriacich flotilu dotknutého leteckého dopravcu alebo príslušný orgán zistili, že tieto lietadlá, hoci už sú v prevádzke, trpia skrytou výrobnou vadou ovplyvňujúcou bezpečnosť letov (bod 38). Súdny dvor považoval v právnej veci *van der Lans* za relevantné, že ani konštruktér lietadiel tvoriacich flotilu dotknutého leteckého dopravcu, ani príslušný orgán neoznámili, že nielen konkrétne toto lietadlo, ale aj ostatné lietadlá tejto flotily trpia skrytou výrobnou vadou ovplyvňujúcou bezpečnosť letov (body 39 a 40).
- 14 Vo svojej novšej judikatúre (pozri napr. rozsudok zo 7. júla 2022, *SATA International – Azores Airlines*, C-308/21, EU:C:2022:533, bod 25) Súdny dvor upozornil na to, že pri posudzovaní pojmu mimoriadne okolnosti treba rozlišovať medzi udalosťami „vnútorného“ pôvodu a udalosťami „vonkajšieho“ pôvodu vo vzťahu k prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi. Pod tento pojem tak patria z dôvodu výskytu takzvaných „vonkajších“ udalostí tie, ktoré vyplývajú z činnosti leteckého dopravcu a z vonkajších okolností, ktoré sú v praxi viac alebo menej častejšie, ale ktoré letecký dopravca neovláda, pretože sú spôsobené prirodzenou udalosťou alebo konaním tretej osoby, akou je iný letecký dopravca alebo verejný či súkromný subjekt, ktorý zasahuje do leteckej alebo letiskovej činnosti.

- 15 Pri posudzovaní prípadu, o ktorom sa tu má rozhodnúť, vzniká otázka, v akom zmysle sa má vykladať vyššie uvedené, ak meškanie letu bolo pôvodne spôsobené chybou, ktorá sa prvýkrát vyskytla iba na príslušnom lietadle a ktorú vopred nezistil ani výrobca lietadla, ani príslušný orgán, avšak ktorú neskôr zistil výrobca ako skrytú konštrukčnú chybu ovplyvňujúcu celý nový typ lietadla.
- 16 Podľa názoru Korkein oikeus (Najvyšší súd) je potrebný výklad, či technický problém, o aký ide v tomto prípade a ktorý vznikol na novom lietadle, treba považovať za „vonkajšiu“ alebo „vnútornú“ udalosť. Mala by byť udalosť klasifikovaná ako „vonkajšia“ iba preto, že sa po zistení chyby ukázalo, že aj iné lietadlá daného typu mali rovnakú skrytú chybu bezpečnosti letu? Stačí na to, aby sa okolnosti zmenili na mimoriadne okolnosti, už len následné zistenie výrobcu, že chyba je takzvanou chybou typu, alebo treba pod výrazom „konanie tretej osoby“ rozumieť napr. skôr náhle zákazy letov pre určité typy lietadiel?
- 17 Ak sa taká chyba, o akú ide v tomto prípade, nemôže považovať za mimoriadnu okolnosť iba preto, že po odhalení chyby, ktorá zabránila letu, sa zistilo, že rovnakú skrytú chybu mali aj iné lietadlá predmetného typu stroja, je nutné posúdiť, či takáto chyba, ktorá sa vyskytla na jednom stroji a nakoniec sa vyriešila, môže z iných dôvodov patriť medzi takéto okolnosti. Podľa ustálenej judikatúry Súdneho dvora sa v prípade technických problémov musia mimoriadne okolnosti týkať udalosti, ktorá spĺňa dve kumulatívne podmienky: Po prvé, udalosť sa netýka bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu. Po druhé, nepatrí do jeho účinnej kontroly z dôvodu jej povahy alebo jej pôvodu (napr. rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 23).
- 18 V rozsudku van der Lans (body 41 a 43) sa uvádza, že pri predčasnom zlyhaní určitých súčiastok lietadla je porucha v zásade spojená s veľmi zložitým systémom fungovania lietadla, ktoré je prevádzkované leteckým dopravcom v často zložitých, až extrémnych podmienkach. V takom prípade sa predpokladá, že predchádzanie takej poruche alebo oprava, ktorú zapríčinila, patrí do účinnej kontroly dotknutého leteckého dopravcu, keďže je to on, komu prislúcha zabezpečiť údržbu a riadne fungovanie lietadiel, ktoré prevádzkuje na účely svojich hospodárskych činností. Tak bolo napríklad aj v rozsudku vo veci Finnair vysvetlené, že mimoriadnu okolnosť nepredstavuje predčasné zlyhanie určitých súčiastok lietadla, hoci aj nečakané, keďže je v zásade vnútorne spojené so systémom fungovania lietadla (pozri rozsudok z 12. marca 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, bod 41).
- 19 Vzniká otázka, či sa uvedený výklad predčasného objavenia sa chýb na určitých častiach vzťahuje aj na skrytú výrobnú alebo konštrukčnú chybu, o akú ide v tomto prípade, ktorá sa prvýkrát objavila na novom type lietadla a na jej odstránenie bolo potrebné aktualizovať softvér. Chyba v tomto prípade sa od skrytej výrobnej alebo konštrukčnej chyby (tzv. Technical Follow-up), ktorú podľa uvedeného rozsudku Finnair objavil výrobca, odlišuje do tej miery, že ani výrobca ani letecký dopravca v čase zrušenia letu nevedeli, čo zapríčinilo chybu

na predmetnom novom type lietadla a ako ju možno odstrániť. Na druhej strane, podľa dôkazov predložených vo veci nie je nezvyčajné, že nový typ lietadla má v počiatočnej fáze uvedenia do prevádzky skryté chyby.

Prejudiciálne otázky

Korkein oikeus (Najvyšší súd) sa po tom, ako dal účastníkom konania možnosť vyjadriť sa k obsahu návrhu na začatie prejudiciálneho konania, rozhodol prerušiť ďalšie konanie a podať na Súdny dvor návrh na začatie prejudiciálneho konania o nasledujúcich otázkach:

1. Môže sa letecký dopravca odvolávať na mimoriadne okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 iba preto, že výrobca lietadla nahlásil existenciu skrytej konštrukčnej chyby, ktorá ovplyvnila bezpečnosť letu a týkala sa celého typu lietadla, hoci k tomuto nahláseniu došlo až po meškaní alebo zrušení letu?

2. Ak na prvú prejudiciálnu otázku treba odpovedať záporne a je nutné posúdiť, či okolnosti boli spôsobené udalosťou, ktorá je súčasťou bežného výkonu činnosti predmetného leteckého dopravcu a z dôvodu jej povahy alebo jej pôvodu nepatrí do jeho účinnej kontroly, uplatní sa potom judikatúra Súdneho dvora o predčasnom výskyte chýb na určitých technických častiach v prípade, ako je tento, v ktorom ani výrobca, ani letecký dopravca v čase zrušenia letu nevedeli, aká je povaha chyby na predmetnom novom type lietadla a ako ju možno odstrániť?

Po získaní prejudiciálneho rozhodnutia Korkein oikeus (Najvyšší súd) vydá rozsudok v právnej veci.

[--]