

Vec C-411/23

**Zhrnutie návrhu na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 98 ods. 1
Rokovacieho poriadku Súdneho dvora**

Dátum podania:

3. júl 2023

Vnútroštátny súd:

Sąd Okręgowy w Warszawie

Dátum rozhodnutia vnútroštátneho súdu:

26. máj 2023

Žalobca:

D. SA

Žalovaný:

P. SA

PRACOVNÝ DOKUMENT

Predmet konania pred vnútroštátnym súdom

Žaloba o náhradu vo výške 600 eur za meškanie letu viac ako tri hodiny podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004

Predmet a právny základ návrhu na začatie prejudiciálneho konania

Výklad pojmov „mimoriadne okolnosti“ a „neočakávané nedostatky“ v súvislosti s meškaním letu v dôsledku výrobnéj vady v motore lietadla, na ktorú bol letecký dopravca upozornený – Rozsah preventívnych opatrení, ktoré musí letecký dopravca prijať v rámci „všetkých primeraných opatrení“, aby sa oslobodil od svojej povinnosti platiť náhradu za meškanie letu – článok 267 Zmluvy o fungovaní Európskej únie

Prejudiciálne otázky

1) Má sa výrobná vada v motore lietadla, o ktorej výrobca informoval, považovať za „mimoriadnu okolnosť“ a patrí pod pojem „neočakávané nedostatky“ v zmysle odôvodnení 14 a 15 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?

2) Ak výrobná vada motora uvedená v bode 1 uznesenia predstavuje „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle odôvodnení 14 a 15 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, má sa v rámci povinnosti zabezpečenia „všetkých primeraných opatrení“ uvedených v odôvodnení 14 a článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 očakávať, že letecký dopravca prijme preventívne opatrenia, berúc do úvahy pravdepodobnosť skrytej výrobnéj vady v motore lietadla, aby zabezpečil pripravenosť náhradných lietadiel v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 a aby sa oslobodil od svojej povinnosti platiť náhradu stanovenú v článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 tohto nariadenia?

Citované právne predpisy Európskej Únie

Nariadenie 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 – odôvodnenia 14 a 15, článok 5 ods. 1 a 3 a článok 7

Citovaná judikatúra Únie

Vnútroštátny súd cituje alebo sa odvoláva na tieto rozsudky Súdneho dvora:

- rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, body 21, 23, 24, 25, 26;
- rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, body 61, 69;
- rozsudok z 12. mája 2011, Eglītis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, body 25, 30;
- rozsudok z 31. januára 2013, McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, body 29, 38;
- rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, body 36, 37, 38, 41, 43;
- rozsudok zo 4. mája 2017, Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, body 20, 21, 22, 28, 29;
- rozsudok zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288;
- rozsudok z 12. marca 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, bod 2 výroku;
- rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 22.

Okrem toho vnútroštátny súd cituje návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka L. Medina, v spojených veciach TAP Portugal (Úmrtie kopilota), C-156/22 až C-158/22, EU:C:2023:91, body 30, 46 a 58.

Zhrnutie skutkového stavu a priebehu konania

- 1 Dňa 2. júla 2018 uzavrel J. D. (cestujúci) so spoločnosťou P. S.A. (letecký dopravca) zmluvu o preprave na trase K.-C [Krakow-Chicago]. Let, na ktorý sa vzťahuje zmluva, sa uskutočnil v ten istý deň. Predmetný let meškal, v dôsledku čoho cestujúci pricestoval do cieľovej destinácie viac ako 3 hodiny po plánovanom čase priletu. Dňa 18. júla 2018 J. D. ako postupca a P.[R] S.A. ako postupník uzavreli zmluvu o postúpení pohľadávok, na základe ktorej cestujúci postúpil postupníkovi pohľadávku, ktorá mu prináleží za meškajúci let. Žalobou podanou 29. marca 2019 spoločnosť D. S.A. (predtým: P.[R] S.A.) žiadala, aby bola leteckému dopravcovi uložená povinnosť zaplatiť sumu 600 eur so zákonom stanoveným úrokom do dňa zaplatenia.

- 2 V reakcii na žalobu žalovaný dopravca navrhol žalobu zamietnuť. Letecký dopravca priznal, že predmetný let meškal. Vysvetlil, že motory značky R inštalované v lietadlách vykonávajúcích transatlantické lety mali výrobné vady, ale keďže prijal opatrenia na minimalizáciu nepravidelností plánovaných letov, je zbavený zodpovednosti za meškanie predmetného letu.
- 3 Žalovaný dopravca dostal v apríli 2018 od výrobcu motorov R informácie, z ktorých z dôvodu zistenia výrobných vad motorov inštalovaných v lietadlách B. vyplývalo množstvo obmedzení na používanie týchto lietadiel. Vada bola v lopatkách kompresora. Dňa 28. júna 2018 v lietadle, ktoré malo 2. júla 2018 vykonať predmetný let, monitorovací systém počas letu zistil nezrovnalosti v chode motora. Po potvrdení výskytu čerpania motora bola vykonaná vizuálna kontrola kompresora a boroskopia. Zistilo sa, že motor je nefunkčný, bol demontovaný a odoslaný na opravu. Vzhľadom na nedostatok použiteľných náhradných motorov – čo bol celosvetový problém, keďže výrobca nevyrábala dostatok náhradných motorov – výmena motora bola možná až 5. júla 2018 a lietadlo sa vrátilo do prevádzky 7. júla 2018.
- 4 V dôsledku vyššie popísaných okolností sa žalovaný dopravca rozhodol uskutočniť predmetný let iným, prevádzky schopným lietadlom, ktoré priletelo na letisko v C. s meškaním z dôvodu náhlej zmeny letového poriadku. V dôsledku toho došlo k meškaniu predmetného letu o viac ako 3 hodiny.
- 5 Od apríla 2018, kedy bola uvedená výrobná vada motora zistená, žalovaný dopravca opakovane kontaktoval rôznych iných dopravcov z dôvodu prenájmu ďalších lietadiel.
- 6 Súd prvého stupňa rozsudkom z 3. decembra 2021 žalobu zamietol, keďže zistil, že okolnosti oslobodenia uvedené v článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 boli preukázané a v tejto súvislosti odkázal na skutočnosti uvedené v bodoch 3 a 5 vyššie, pričom zdôraznil, že bezprostrednou príčinou meškania predmetného letu bola výrobná vada motora a žalovaný dopravca prijal všetky možné primerané opatrenia na zabezpečenie náhradného lietadla.
- 7 Súd prvého stupňa v tejto súvislosti poukázal na to, že výrobnú vadu lietadla nemožno považovať za typickú vadu, ktorá mala byť odhalená včas ani za poruchu, ktorá vznikla prevádzkou lietadla. Udalosť bola nepredvídateľná, ohrozila bezpečnosť letu a stala sa náhle počas bežnej prevádzky lietadla. Podľa uvedeného súdu letecká spoločnosť konala správne a profesionálne, v súlade s odporúčaniami výrobcu motora a preukázala, že na lietadle bola vykonaná údržba v súlade s požadovaným programom údržby.
- 8 Súd prvého stupňa sa stotožnil s tvrdením, že žalovaný dopravca nemohol problém vyriešiť vzhľadom na to, že išlo o globálny problém a prípadné zdvojnásobenie flotily alebo niekoľko lietadiel v zálohe by viedlo k deficitu likvidity spoločnosti. Výrobca motorov nebol schopný vymeniť všetky chybné

motory u všetkých dopravcov pre nedostatok výrobných kapacít a dopravca nemal dostatok času na reorganizáciu celej siete spojení.

- 9 Proti rozsudku z 3. decembra 2021 podala žalobkyňa D. S.A. odvolanie, v ktorom namietala vady v zisteniach skutkového stavu, pričom spochybnila, že bezprostrednou príčinou meškania predmetného letu bola mimoriadna okolnosť týkajúca sa výrobné vady motora, že žalovaný dopravca prijal všetky primerané opatrenia, aby predišiel meškaniu letov, že problém s motormi R bol v roku 2018 nový problém, dopravcovi doteraz neznámy a že žalovaný nemal dostatok času na reorganizáciu celej siete spojení. Podľa D. S.A. v prípade nenastali žiadne mimoriadne okolnosti, ktoré by dopravcu zbavovali zodpovednosti za veľké meškание letu.

Stručné odôvodnenie návrhu na začatie prejudiciálneho konania

- 10 Spor sa týka výkladu pojmov „mimoriadne okolnosti“ a „neočakávané nedostatky“ podľa odôvodnení 14 a 15 nariadenia č. 261/2004 v kontexte globálnej výrobné vady motora lietadla. Vnútroštátny súd odkazuje na judikatúru Súdneho dvora, citujúc rozsudok Súdneho dvora vo veci C-315/15 (bod 20), podľa ktorého je letecký dopravca oslobodený od svojej povinnosti platiť náhradu cestujúcim podľa článku 7 nariadenia č. 261/2004, ak môže preukázať, že zrušenie alebo meškание letu v trvaní tri hodiny alebo viac na prilete je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.
- 11 Vnútroštátny súd citujúc rozsudok Súdneho dvora vo veci C-257/14 (body 36, 38) okrem iného uvádza, že 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. Pokiaľ ide o konkrétne technické poruchy na lietadle, takéto poruchy možno zahrnúť medzi neočakávané nedostatky, ktoré sa týkajú bezpečnosti letu iba vtedy ak sa vzťahujú na udalosť, ktorá sa netýka bežnej aktivity dotknutého leteckého dopravcu a nepatrí do jeho účinnej kontroly na základe svojej povahy alebo pôvodu.
- 12 Skrytá vada motora je v prejednávanej veci udalosťou mimo prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Pochybnosť sa však týka toho, či do rozsahu pojmov „mimoriadne okolnosti“ a „neočakávané nedostatky“ patrí aj taká výrobná vada, ktorej výskyt bol nejakým spôsobom oznámený, teda bola v istom zmysle predvídateľná. Na posúdenie tejto podmienky je preto potrebné zistiť, aká bola pravdepodobnosť, že letecký dopravca mohol predvídať výskyt a zistenie predmetnej skrytej vady motora a samotné dôsledky tejto udalosti.
- 13 V prejednávanej veci ide o výrobnú vadu motora, ktorú však výrobca odhalil. V apríli 2018 dopravca dostal od výrobcu motorov informáciu o zistení výrobné vady v motoroch. Vada však nemusela byť zistená, keďže nie každá kontrola

odhalila prasklinu na lopatke kompresora. Výrobca neodporučil okamžité uzemnenie všetkých lietadiel, ani nenaznačil, že lietadlá nemôžu lietať. Sporný let sa uskutočnil 2. júla 2018 a vada na tomto konkrétnom lietadle, ktoré malo v daný deň let uskutočniť, sa zistila 28. júna 2018. Preto je potrebné posúdiť, či táto vada bola mimo kontroly dopravcu, pokiaľ ide o jej predvídateľnosť. Dalo sa len predpokladať, že u určitého percenta motorov bude zistená porucha, ktorá ich vyradí z prevádzky. Nebolo však možné skutočne predvídať, či v danom prípade dôjde k poruche.

- 14 Treba poznamenať, že leteckí dopravcovia musia pri vykonávaní svojich činností dodržiavať prísne technické a administratívne postupy. To platí aj pre technické problémy lietadla bez ohľadu na ich príčinu. Letecký dopravca by mal mať v tejto súvislosti zavedené vhodné postupy, alebo ak takéto postupy neexistujú – napríklad z dôvodu špecifickosti danej udalosti – mal by prijať všetky potrebné, možné a primerané opatrenia na odvrátenie udalosti, ktorá môže mať za následok meškanie alebo zrušenie letu.
- 15 Takéto postupy boli v prejednávanej veci dodržané. Výrobca, ktorý zistil vadu motora, odporučil používateľom vykonať kontroly. Revízia však mohla, ale nemusela odhaliť existenciu vady. Dopravca vykonal potrebné technické kontroly a vada motora bola nepochybne udalosťou mimo jeho kontroly, ktorú nemohol ovplyvniť. Inými slovami, ani uplatnenie daného postupu alebo vykonanie všetkých primeraných opatrení nezaručovalo možnosť kontroly danej udalosti.
- 16 V dôsledku toho je potrebné ďalej vykladať pojmy „mimoriadne okolnosti“ a „neočakávané nedostatky“ a posúdiť, či tento pojem zahŕňa výrobnú vadu motora zistenú výrobcom a predvídateľnú, t. j. do určitej miery „očakávanú“, alebo ktorej pravdepodobnosť výskytu bola predvídateľná, čo však neznamená, že dopravca mohol túto udalosť kontrolovať.
- 17 Pokiaľ ide o pojem „všetky primerané opatrenia“, vnútroštátny súd s odkazom na rozsudok Súdneho dvora vo veci C-315/15 (bod 28) uvádza, že keďže všetky mimoriadne okolnosti nie sú oslobodzujúce, je úlohou toho, kto má v úmysle sa ich dovoliavať, preukázať, že by sa im v žiadnom prípade nedalo zabrániť opatreniami primeranými situácii, to znamená takými, ktoré v čase, keď tieto mimoriadne okolnosti nastanú, zodpovedajú najmä podmienkam technicky a hospodársky znesiteľným pre dotknutého leteckého dopravcu.
- 18 V prejednávanej veci ide o to, aké preventívne opatrenia musí dopravca prijať, aby sa považovali za primerané.
- 19 Výrobnú vadu nemožno považovať za typickú chybu, ktorá sa dá ľahko zistiť vopred, ešte pred letom. Vzhľadom na informácie poskytnuté výrobcom motora sa v tomto prípade táto vada dala predvídať. Je potrebné posúdiť, či by sa v takom prípade dopravca mal pokúsiť vymeniť (stále funkčný) motor alebo lietadlo uzemniť, kým výrobca nevyrieši opravu alebo dodávku nových motorov. Treba pripomenúť, že náhradný motor pre toto konkrétne lietadlo bol dodaný 5. júla

2018 a lietadlo bolo vrátené do prevádzky 7. júla 2018, teda osem dní po zistení vady motora.

- 20 Treba preto posúdiť, či by dopravca nemal mať – vzhľadom na to, že o danej situácii vedel od apríla 2018 – pripravený záložný plán a zabezpečiť náhradné lietadlá. *Prima facie* sa zdá, že obdobie od apríla do začiatku júla umožnilo prijať všetky potrebné a primerané opatrenia na odstránenie situácie meškania alebo zrušenia letu, keďže dopravca mohol predvídať, že technická porucha motora sa bude týkať aj jeho lietadiel. Dopravca bol v tom čase schopný odhadnúť, koľko náhradných lietadiel bude potrebných počas odstraňovania prípadných technických porúch a rozhodnúť sa, či tieto lietadlá kúpi alebo si ich prenajme od iných dopravcov.
- 21 Vnútroštátny súd s odvolaním sa na rozsudok Súdneho dvora vo veci C-315/15 (bod 29) uvádza, že od dopravcu nie je možné očakávať pripustenie neprimeraných strát, ktoré sú vzhľadom na kapacity jeho podniku neprijateľné, ako napríklad očakávať, že zabezpečí náhradné lietadlo, ktoré bude kedykoľvek v pohotovosti. V tomto prípade však žalovaný od apríla 2018 vedel o možnosti prípadného zlyhania motora z dôvodu vady motora. Od apríla sa obrátil na 8 prepravných spoločností so žiadosťou o prenájom lietadla. D. S.A. tvrdí, že len medzi európskymi dopravcami sa našlo 471 lietadiel, ktoré by mohli nahradiť predmetné lietadlá, a že žalovaný neoslovil najmenej 18 dopravcov vrátane spoločností, ktoré poskytujú služby typu *wet lease* t.j. prenájom lietadla s posádkou a palubnými službami. Žalovaný dopravca potvrdil, že od 7. septembra 2018 má jeden zo strojov v trvalom prenájme a v auguste 2018 podpísal dve nájomné zmluvy.
- 22 Tieto okolnosti podľa D. S.A. svedčia o laxnom konaní, cieľom ktorého nebol skutočný prenájom lietadiel, pričom modernou praxou leteckých spoločností je udržiavať záložné lietadlá pre prípad porúch a potreby poslať náhradné lietadlá. Žalovaný dopravca naopak namieta, že by nebolo rozumné požadovať od neho, aby mal vždy „v zálohe“ lietadlá s plnou posádkou, ktoré by v náhlych a neočakávaných okolnostiach mohli vykonávať pravidelné lety, pretože náklady na prenájom a údržbu lietadiel sú obrovské. Tento druh zabezpečenia by určite ovplyvnil aj ceny ponúkaných služieb.