Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (ôsma komora)

z 13. júna 2024*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 5 ods. 3 – Náhrada cestujúcim v prípade veľkého meškania alebo zrušenia letu – Oslobodenie od povinnosti platiť náhradu – Mimoriadne okolnosti – Primerané preventívne opatrenia – Technické poruchy spôsobené skrytou koncepčnou vadou – Koncepčná chyba motora lietadla – Povinnosť leteckého dopravcu mať k dispozícii náhradné lietadlo“

Vo veci C-411/23,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Sąd Okręgowy w Warszawie (Krajský súd Varšava, Poľsko) z 26. mája 2023 a doručený Súdnemu dvoru 3. júla 2023, ktorý súvisí s konaním:

D. S.A.

proti

P. S.A.,

SÚDNY DVOR (ôsma komora),

v zložení: predseda ôsmej komory N. Piçarra, sudcovia N. Jääskinen a M. Gavalec (spravodajca),

generálna advokátka: L. Medina,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– D. S.A., v zastúpení: P. Gad, K. Puchalska a K. Żbikowska, adwokaci,

– P. S.A., v zastúpení: E. Cieplak-Greszta, adwokat,

– poľská vláda, v zastúpení: B. Majczyna, splnomocnený zástupca,

– Európska komisia, v zastúpení: Yerrell et B. Sasinowska, splnomocnené zástupkyne,

* Jazyk konania: poľština.

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálnej advokátky, že vec bude prejednaná bez jej návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu 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).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi D. S.A., predtým P.[R] (ďalej len „žalobkyňa vo veci samej“), postupníkom práv J. D. a spoločnosťou P. S.A., leteckým dopravcom (ďalej len „letecký dopravca, o ktorého ide vo veci samej“), vo veci odmietnutia tohto leteckého dopravcu poskytnúť náhradu J. D., cestujúcemu, ktorého let mal pri prílete veľké meškanie.

Právny rámec

3 Odôvodnenia 1, 14 a 15 nariadenia č. 261/2004 znejú:

„(1) Konanie [Európskeho] spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa;

…

(14) tak ako je to uvedené v [Dohovore o zjednotení niektorých pravidiel pre medzinárodnú leteckú dopravu uzavretom v Montreale 28. mája 1999 a schválenom Európskym spoločenstvom rozhodnutím Rady 2001/539/ES z 5. apríla 2001 (Ú. v. ES L 194, 2001, s. 38; Mim. vyd. 07/005, s. 491)], záväzky prevádzkujúcich leteckých dopravcov by mali byť obmedzené alebo by mali byť od nich leteckí dopravcovia oslobodení v prípadoch, keď bola udalosť spôsobená mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia; 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;

(15) za mimoriadne okolnosti sa dá považovať skutočnosť, keď rozhodnutie riadenia letovej prevádzky v konkrétnom dni vo vzťahu ku konkrétnemu lietadlu zapríčiní veľké meškanie, meškanie do nasledujúceho dňa alebo zrušenie jedného alebo viacerých letov takého lietadla dokonca aj vtedy, keď príslušný letecký dopravca uskutočnil všetky primerané opatrenia aby zabránil meškaniu alebo zrušeniu.“

4 Článok 5 tohto nariadenia s názvom „Zrušenie“ stanovuje:

„1. V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim [V prípade zrušenia letu – *neoficiálny preklad*]:

…

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:

…

3. 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.

…“

5 Článok 7 uvedeného nariadenia s názvom „Právo na náhradu“ v odseku 1 stanovuje:

„Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;

b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1500 km a všetkých ostatných letov od 1500 km do 3500 km;

c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b).

…“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

6 Dňa 2. júla 2018 J. D. uzavrel s leteckým dopravcom, o ktorého ide vo veci samej, zmluvu o leteckej preprave týkajúcu sa letu z Krakova (Poľsko) do Chicaga (Spojené štáty).

7 Predtým, v apríli 2018, výrobca motora poháňajúceho lietadlo, ktoré malo uskutočniť tento let, oznámil tomuto dopravcovi usmernenia a obežník, ktoré odhaľovali existenciu skrytej koncepčnej vady týkajúcej sa vysokotlakových lopatiek kompresorov motorov poháňajúcich lietadlá rovnakého modelu (ďalej len „koncepčná vada motora“) a ktoré ukladali určité obmedzenia týkajúce sa používania týchto lietadiel. Od tohto dátumu uvedený dopravca tvrdí, že opakovane kontaktoval rôznych dopravcov s cieľom prenajať si ďalšie lietadlá, aby sa odstránil možný výskyt koncepčnej vady motora jedného z lietadiel jeho flotily.

8 Dňa 28. júna 2018, teda štyri dni pred plánovaným letom, došlo k poruche motora počas letu lietadla, ktorým sa mal uskutočniť let, ktorý si rezervoval J. D. Letecký dopravca, o ktorého ide vo veci samej, v súlade s odporúčaniami výrobcu motora urýchlene vykonal kontrolu dotknutého motora a zistil jeho koncepčnú vadu. Po konzultácii s výrobcom motora bol dotknutý motor vyradený z prevádzky, demontovaný a odoslaný na opravu do strediska pre údržbu. Vzhľadom na

to, že v dôsledku celosvetového nedostatku motorov nebol okamžite k dispozícii náhradný motor, bolo možné pokazený motor vymeniť až 5. júla 2018, v dôsledku čoho sa lietadlo vrátilo do prevádzky 7. júla.

9 V tejto súvislosti tento dopravca uskutočnil v ten istý deň let plánovaný na 2. júla 2018 nie pôvodne plánovaným lietadlom, ale náhradným lietadlom, ktoré malo pri prílete meškanie viac ako tri hodiny oproti pôvodne plánovanému času príletu.

10 Dňa 18. júla 2018 J. D. postúpil svoju pohľadávku vyplývajúcu z toho, že let mal pri prílete veľké meškanie, žalobkyni vo veci samej.

11 Vzhľadom na to, že letecký dopravca, o ktorého ide vo veci samej, odmietol zaplatiť náhradu vo výške 600 eur stanovenú v článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 z dôvodu, že meškanie letu pri prílete bolo spôsobené zistením koncepčnej vady motora lietadla a že prijal všetky možné opatrenia na minimalizáciu akýchkoľvek prekážok ovplyvňujúcich plánovaný let, žalobkyňa vo veci samej sa 29. marca 2019 obrátila na Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie (Okresný súd hlavného mestaVaršava, Poľsko).

12 Tento súd prvého stupňa svojím rozhodnutím z 3. decembra 2021 rozhodol, že koncepčná vada motora objavená počas naliehavej kontroly 28. júna 2018 predstavuje „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 a že letecký dopravca, o ktorého ide vo veci samej, prijal všetky primerané opatrenia na zabezpečenie náhradného lietadla na vykonanie letu.

13 Žalobkyňa vo veci samej podala proti tomuto rozhodnutiu odvolanie na Sąd Okręgowy w Warszawie (Krajský súd Varšava, Poľsko), teda na vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania.

14 Tento súd vychádza z predpokladu, podľa ktorého dôvod meškania dotknutého letu spočíva v existencii koncepčnej vady motora, ktorá bola zistená 28. júna 2018 pri naliehavej kontrole dotknutého lietadla, pričom má dvojaké pochybnosti.

15 V prvom rade sa pýta, či koncepčná vada motora, o ktorej výrobca motora informoval dotknutého leteckého dopravcu v apríli 2018 prostredníctvom oznámenia usmernení a obežníka, ktoré ukladali viaceré obmedzenia týkajúce sa používania lietadla, môže patriť pod pojem „mimoriadna okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, ako ho vyložil Súdny dvor v rozsudkoch z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771); zo 17. septembra 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), a z 12. marca 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), keďže výskyt tejto vady sa stal predvídateľným.

16 V tejto súvislosti má vnútroštátny súd pochybnosti o tom, či sa koncepčná vada motora nevyhnutne vyskytne, keďže kontroly vykonané na jednotlivých lietadlách neodhalili prasklinu na lopatke kompresora. Zdôrazňuje tiež skutočnosť, že výrobca motora neodporučil okamžité uzemnenie všetkých lietadiel, ani neuviedol, že tieto lietadlá nemôžu lietať.

17 V tejto súvislosti vnútroštátny súd tiež poznamenáva, že leteckí dopravcovia musia dodržiavať mimoriadne prísne technické a administratívne postupy. Letecký dopravca tak v zásade nemôže tvrdiť, že nemá žiadnu kontrolu nad vznikom technických problémov týkajúcich sa lietadiel, a to bez ohľadu na ich príčinu, pretože by mal dodržiavať všetky adekvátne postupy alebo prijať všetky potrebné, možné a primerané opatrenia, aby zabránil vzniku udalosti, ktorá by mohla viesť k meškaniu alebo zrušeniu letu.

18 V prejednávanej veci boli tieto postupy dodržané a letecký dopravca sa riadil odporúčaniami výrobcu motora, keď vykonal kontroly v uvedenom rozsahu a frekvencii. Dalo by sa teda tvrdiť, že tieto kontroly sú súčasťou bežného výkonu činnosti dopravcu. Uplatnenie týchto postupov však neznamená, že letecký dopravca má účinnú kontrolu nad objavením skrytej koncepčnej vady motora dotknutého lietadla.

19 V druhom rade sa vnútroštátny súd pýta na výklad pojmu „všetky primerané opatrenia“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, ktoré možno od leteckého dopravcu očakávať, keď je konfrontovaný so vznikom „mimoriadnych okolností“. V súlade s judikatúrou Súdneho dvora totiž vzhľadom na to, že všetky mimoriadne okolnosti nie sú oslobodzujúce, prináleží leteckému dopravcovi, ktorý sa ich chce dovolávať, aby preukázal, že sa im v žiadnom prípade nedalo vyhnúť opatreniami primeranými situácii, teda opatreniami, ktoré v čase, keď tieto okolnosti nastanú, zodpovedajú podmienkam, ktoré sú pre neho technicky a ekonomicky znesiteľné. Od uvedeného dopravcu nemožno vyžadovať neprimerané straty vzhľadom na jeho kapacity.

20 V tejto súvislosti sa tento súd v podstate pýta na úroveň „primeraných opatrení“ preventívnej povahy, ktoré by bolo možné očakávať od leteckého dopravcu v situácii, keď zistenie skrytej koncepčnej vady, ktorá sa týka jedného z jeho lietadiel, zostáva neisté. Konkrétnejšie, tento súd, hoci má pochybnosti o tom, či možno od tohto leteckého dopravcu v rámci týchto „primeraných opatrení“ preventívnej povahy vyžadovať, aby vymenil motor pred skutočným zistením koncepčnej vady alebo aby uzemnil lietadlo, kým výrobca motora koncepčnú vadu motora neodstráni, nevylučuje, že od uvedeného leteckého dopravcu by sa mohlo očakávať, že vypracuje plán s cieľom mať k dispozícii „ako záložné riešenie“ flotilu lietadiel s kompletnou posádkou schopnou vykonávať pravidelné lety v prípade, že nastanú mimoriadne okolnosti.

21 Vnútroštátny súd napokon uvádza, že od apríla 2018 dotknutý letecký dopravca kontaktoval len osem dopravcov s cieľom prenajať si náhradné lietadlo, čo je nedostatočné podľa žalobkyne vo veci samej, ktorá tvrdí, že letecký dopravca, o ktorého ide vo veci samej, tak nekontaktoval 18 ďalších leteckých dopravcov vrátane tých, ktorí vykonávajú *wet lease*, teda prenájom lietadiel s posádkou. Okrem toho žalobkyňa vo veci samej poznamenáva, že kroky, ktoré podnikol tento dopravca s cieľom prenajať si náhradné lietadlo, boli ukončené v septembri 2018, čo svedčí o oneskorenej reakcii uvedeného dopravcu na pravdepodobný výskyt koncepčnej vady motora jedného z jeho lietadiel.

22 Za týchto podmienok Sąd Okręgowy w Warszawie (Krajský súd Varšava) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Má sa koncepčná vada motora lietadla, ktorú výrobca odhalil, považovať za ‚mimoriadnu okolnosť‘ a patrí pod pojem ‚neočakávané nedostatky‘ v zmysle odôvodnení 14 a 15 nariadenia [č. 261/2004], ak letecký dopravca vedel o prípadnej koncepčnej vade niekoľko mesiacov pred letom?

2. Ak koncepčná vada motora uvedená [v prvej otázke] predstavuje ‚mimoriadnu okolnosť‘ v zmysle odôvodnení 14 a 15 nariadenia [č. 261/2004], má sa v rámci prijatia ‚všetkých primeraných opatrení‘ v zmysle odôvodnenia 14 a článku 5 ods. 3 tohto nariadenia očakávať, že letecký dopravca prijme preventívne opatrenia, berúc do úvahy možné odhalenie koncepčnej vady motora lietadla, s cieľom zabezpečiť ako záložné riešenie náhradné lietadlá v zmysle článku 5 ods. 3 uvedeného nariadenia, aby sa oslobodil od svojej povinnosti platiť náhradu stanovenú v článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 toho istého nariadenia?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

23 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že zistenie skrytej koncepčnej vady motora lietadla, ktorým sa má uskutočniť let, patrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, aj keď bol letecký dopravca informovaný o existencii vady tohto typu výrobcom motora niekoľko mesiacov pred dotknutým letom.

24 Na úvod treba pripomenúť, že na účely uplatnenia práva na náhradu sa cestujúci, ktorých let má meškanie, môžu považovať za cestujúcich, ktorých let bol zrušený, a títo cestujúci sa môžu dovolávať práva na náhradu stanoveného v článku 7 tohto nariadenia, ak im bola z dôvodu letu, ktorý má meškanie, spôsobená trojhodinová alebo dlhšia časová strata, t. j. že dorazia do ich konečného cieľového miesta tri hodiny alebo viac po čase príletu, ktorý pôvodne stanovil letecký dopravca (pozri v tomto zmysle rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon a i. , C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 69).

25 Článok 5 ods. 3 uvedeného nariadenia v spojení s odôvodneniami 14 a 15 tohto nariadenia oslobodzuje leteckého dopravcu od tejto povinnosti platiť náhradu, ak je schopný preukázať, že zrušenie alebo veľké meškanie je spôsobené „mimoriadnymi okolnosťami“, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia, a v prípade, že takáto okolnosť nastala, prijal opatrenia primerané situácii tým, že použil všetky prostriedky, či už ide o zamestnancov, alebo materiál, a finančné prostriedky, ktorými disponoval, s cieľom predísť tomu, aby uvedená okolnosť viedla k zrušeniu alebo veľkému meškaniu dotknutého letu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 22 a citovanú judikatúru).

26 Keďže tento článok 5 ods. 3 predstavuje výnimku zo zásady práva cestujúcich na náhradu a vzhľadom na cieľ sledovaný nariadením č. 261/2004, ktorým je, ako vyplýva z odôvodnenia 1 tohto nariadenia, zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich, pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle uvedeného článku 5 ods. 3 sa má vykladať reštriktívne (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 17. apríla 2018, Krüsemann a i., C-195/17, C-197/17 až C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, C-278/17 až C-286/17 a C-290/17 až C-292/17, EU:C:2018:258, bod 36, ako aj citovanú judikatúru).

27 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 označuje udalosti, ktoré svojou povahou alebo pôvodom nie sú súčasťou bežného výkonu činnosti dotknutého leteckého dopravcu, a vymykajú sa jeho účinnej kontrole, pričom tieto dve podmienky sú kumulatívne a ich splnenie sa musí posudzovať v každom jednotlivom prípade (pozri v tomto zmysle rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 23 a citovanú judikatúru).

28 Ak teda technické poruchy nespĺňajú dve kumulatívne podmienky uvedené v predchádzajúcom bode, nepredstavujú ako také „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 25, a z 12. marca 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, bod 39).

29 Práve v tomto kontexte treba posúdiť, či zistenie skrytej koncepčnej vady motora lietadla, ktorá má za následok veľké meškanie letu pri prílete, pričom letecký dopravca bol informovaný o existencii vady tohto typu výrobcom motora niekoľko mesiacov pred týmto letom, môže predstavovať „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.

30 V prvom rade treba určiť, či skrytá koncepčná vada s vlastnosťami uvedenými v predchádzajúcom bode môže svojou povahou alebo svojím pôvodom predstavovať udalosť, ktorá nie je súčasťou bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu.

31 V tejto súvislosti Súdny dvor rozhodol, že vzhľadom na osobitné podmienky, za ktorých sa vykonáva letecká doprava, a stupeň technologickej prepracovanosti lietadiel, keďže pri prevádzke lietadiel sa nevyhnutne vyskytujú technické problémy, poruchy alebo predčasné a nečakané zlyhanie určitých súčiastok lietadla, leteckí dopravcovia sú v rámci svojej činnosti bežne konfrontovaní s takýmito problémami (pozri v tomto zmysle rozsudok zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 22 a citovanú judikatúru).

32 Z toho vyplýva, že riešenie technického problému vyplývajúceho z poruchy, nedostatočnej údržby lietadla alebo aj z predčasného a nečakaného zlyhania určitých súčiastok lietadla, sa považuje za súčasť bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 25; zo 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, body 41 a 42, ako aj z 12. marca 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, bod 41).

33 Technická porucha, o ktorej konštruktér lietadiel tvoriacich flotilu dotknutého leteckého dopravcu alebo príslušný orgán zistili, že tieto lietadlá po uvedení do prevádzky majú skrytú koncepčnú vadu, ktorá má vplyv na bezpečnosť letu, však nie je súčasťou bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu, a preto môže patriť pod pojem „mimoriadne okolnosti“ (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 26, a zo 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 38).

34 V prejednávanej veci je, ako vyplýva z rozhodnutia vnútroštátneho súdu, preukázané, že lietadlo, ktoré bolo pôvodne naplánované na let, ktorý mal meškanie, malo skrytú koncepčnú vadu týkajúcu sa všetkých motorov toho istého typu, ktorá má vplyv na bezpečnosť letu, pričom túto vadu odhalil výrobca motora niekoľko mesiacov predtým, ako bola zistená na dotknutom lietadle. Takáto udalosť nie je v súlade s judikatúrou citovanou v predchádzajúcom bode súčasťou bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu.

35 V druhom rade treba posúdiť, či zistenie skrytej koncepčnej vady motora s vlastnosťami uvedenými v bode 29 tohto rozsudku treba považovať za udalosť, ktorá sa úplne vymyká účinnej kontrole dotknutého leteckého dopravcu, teda za udalosť, nad ktorou letecký dopravca nemá žiadnu kontrolu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 23. marca 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 36).

36 Je pravda, že technické zlyhanie alebo porucha sa v zásade nevymykajú účinnej kontrole leteckého dopravcu, keďže predchádzanie takýmto zlyhaniam a poruchám alebo ich oprava patrí medzi povinnosti, ktoré prislúchajú tomuto leteckému dopravcovi, zabezpečiť údržbu a riadne fungovanie lietadla, ktoré prevádzkuje na účely svojich hospodárskych činností (rozsudok zo 17. septembra 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 43). Inak je to však v prípade skrytej koncepčnej vady motora lietadla.

37 Na jednej strane, aj keď leteckému dopravcovi prináleží zabezpečiť údržbu a riadne fungovanie lietadla, ktoré prevádzkuje na účely svojich hospodárskych činností, je otázne, či v prípade, že konštruktér dotknutého lietadla, výrobca motora alebo príslušný orgán odhalia skrytú koncepčnú vadu až po tom, ako je toto lietadlo uvedené do prevádzky, má tento dopravca skutočne právomoc identifikovať a odstrániť túto vadu, takže sa nemožno domnievať, že vykonáva kontrolu, pokiaľ ide o výskyt takejto vady.

38 Na druhej strane z judikatúry Súdneho dvora týkajúcej sa pojmu „mimoriadne okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že treba rozlišovať medzi udalosťami „vnútorného“ pôvodu a udalosťami „vonkajšieho“ pôvodu vo vzťahu k leteckému dopravcovi, keďže iba tieto posledné uvedené okolnosti vonkajšieho pôvodu sa môžu vymykať účinnej kontrole tohto dopravcu. Pod pojem „udalosti vonkajšieho pôvodu“ patria tie, ktoré vyplývajú z činnosti leteckého dopravcu a vonkajších okolností, ktoré sú v praxi viac alebo menej častejšie, ale ktoré letecký dopravca neovláda, pretože sú spôsobené konaním tretej osoby, akou je iný letecký dopravca alebo verejný či súkromný subjekt, ktorý zasahuje do leteckej alebo letiskovej činnosti [rozsudok zo 7. júla 2022, SATA International – Azores Airlines (Výpadok systému dodávky paliva), C-308/21, EU:C:2022:533, bod 25 a citovaná judikatúra].

39 V prejednávanej veci treba teda určiť, či oznámenie alebo uznanie existencie skrytej koncepčnej vady motora lietadla, ktorá môže mať vplyv na bezpečnosť letu, zo strany výrobcu motora, pred dotknutým letom, ktorý má meškanie, môže predstavovať konanie tretej osoby, ktorá zasahuje do leteckej činnosti dopravcu, a teda predstavovať udalosť vonkajšieho pôvodu.

40 V tejto súvislosti treba spresniť, že z judikatúry citovanej v bodoch 33 a 38 tohto rozsudku nevyplýva, že by Súdny dvor podmienil kvalifikáciu skrytej koncepčnej vady ako „mimoriadnej okolnosti“ tým, že konštruktér lietadla, výrobca motora alebo príslušný orgán odhalia existenciu tejto vady predtým, ako sa vyskytne technická porucha spôsobená uvedenou vadou. Okamih, kedy bola zistená súvislosť medzi technickou poruchou a skrytou koncepčnou vadou zo strany konštruktéra lietadla, výrobcu motora alebo príslušného orgánu, je totiž irelevantný, keďže táto skrytá koncepčná vada existovala v okamihu zrušenia alebo veľkého meškania letu a dopravca nemal k dispozícii žiadne kontrolné prostriedky na jej odstránenie.

41 Kvalifikácia situácie, o akú ide vo veci samej, ako „mimoriadnej okolnosti“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, je v súlade s cieľom zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich v leteckej doprave, ktorý sleduje toto nariadenie, ako sa spresňuje v jeho odôvodnení 1. Z tohto cieľa totiž vyplýva, že leteckých dopravcov nemožno nabádať k tomu, aby neprijímali opatrenia, aké si vyžaduje takáto nehoda, a uprednostňovali zachovanie a dochvíľnosť svojich letov pred cieľom bezpečnosti týchto letov (pozri analogicky rozsudky zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 25, ako aj zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 28).

42 Vzhľadom na vyššie uvedené dôvody treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že zistenie skrytej koncepčnej vady motora lietadla, ktorým sa má uskutočniť let, patrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, aj keď bol letecký dopravca informovaný o existencii vady tohto typu výrobcom motora niekoľko mesiacov pred dotknutým letom.

O druhej otázke

43 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že letecký dopravca musí v rámci „všetkých primeraných opatrení“, ktoré je povinný vykonať, aby zabránil vzniku a dôsledkom „mimoriadnej okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, akou je zistenie skrytej koncepčnej vady motora jedného z jeho lietadiel, prijať preventívne opatrenie pozostávajúce zo zabezpečenia flotily náhradných lietadiel ako záložného riešenia.

44 Ako bolo pripomenuté v bode 25 tohto rozsudku, v prípade, že nastane „mimoriadna okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, dopravca je oslobodený od svojej povinnosti zaplatiť cestujúcim náhradu podľa článku 7 tohto nariadenia len vtedy, ak môže preukázať, že prijal opatrenia primerané situácii, t. j. opatrenia, ktoré v čase, keď tieto „mimoriadne okolnosti“ nastanú, zodpovedajú najmä podmienkam, ktoré sú pre neho technicky a ekonomicky znesiteľné (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 40, a zo 4. apríla 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 31).

45 Tento dopravca musí totiž preukázať, že aj napriek všetkým prostriedkom, či už ide o zamestnancov, alebo materiál a finančné prostriedky, ktorými disponoval, sa zjavne nemohol, s výnimkou pripustenia neprimeraných strát vzhľadom na kapacity jeho podniku v rozhodnom čase, vyhnúť tomu, že mimoriadne okolnosti, ktorým čelil, viedli k zrušeniu alebo veľkému meškaniu letu (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 41, ako aj zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 29).

46 Súdny dvor tak prijal pružný a individualizovaný výklad pojmu „primerané opatrenia“, pričom vnútroštátnemu súdu prenechal posúdenie, či v konkrétnej situácii možno na leteckého dopravcu hľadieť tak, že prijal opatrenia primerané situácii, teda opatrenia, ktoré boli pre tohto leteckého dopravcu technicky a ekonomicky uskutočniteľné v čase, keď nastali mimoriadne okolnosti (pozri v tomto zmysle rozsudky z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 42; z 12. mája 2011, Eglītis a Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, bod 30, ako aj zo 4. mája 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 30).

47 Z uvedeného vyplýva, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 nie je možné vykladať tak, že vo všeobecnosti a bez rozdielu ukladá leteckému dopravcovi v rámci „primeraných opatrení“ uvedených v tomto ustanovení povinnosť prijať dané preventívne opatrenie, akým je opatrenie spočívajúce v zabezpečení flotily náhradných lietadiel, ako aj príslušnej posádky ako záložného riešenia, keď je informovaný o existencii koncepčnej vady motora odhalenej výrobcom motora, aby zabránil vzniku mimoriadnych okolností a ich dôsledkom.

48 Na účely posúdenia, či letecký dopravca prijal „všetky primerané opatrenia“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004, však prináleží vnútroštátnemu súdu, aby vykonal celkové posúdenie, pričom zohľadní jednak všetky opatrenia prijaté leteckým dopravcom odo dňa, keď sa dozvedel o existencii koncepčnej vady motora odhalenej výrobcom tohto motora, vzhľadom na všetky opatrenia, ktoré mohol prijať na ochranu pred vznikom takejto mimoriadnej okolnosti na jednom z jeho lietadiel, a jednak kroky, ktoré tento dopravca podnikol v nadväznosti na zistenie tejto vady na jednom z motorov dotknutého lietadla, aby sa predišlo zrušeniu alebo veľkému meškaniu dotknutého letu.

49 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že dodržiavanie minimálnych pravidiel údržby lietadla samo osebe nestačí na preukázanie, že letecký dopravca prijal „všetky primerané opatrenia“ v zmysle tohto ustanovenia (pozri v tomto zmysle rozsudok z 22. decembra 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 43).

50 V tejto súvislosti prináleží vnútroštátnemu súdu, aby vzhľadom na finančné, materiálne a personálne prostriedky leteckého dopravcu posúdil, či bol tento dopravca schopný prenajať si lietadlá ako posilu v rámci rôznych existujúcich zmluvných podmienok, a to prostredníctvom *dry lease*/*wet lease*, alebo či mohol s ohľadom na tie isté prostriedky preventívne vymeniť motor v rámci plánu opráv alebo uzemniť lietadlo až do opravy alebo výmeny motora zo strany výrobcu. Na tento účel musí uvedený súd zohľadniť obmedzenú dostupnosť náhradných motorov v kontexte celosvetového nedostatku motorov, ako aj čas potrebný na montáž nového motora od okamihu, keď sa koncepčná vada prejavila.

51 V rámci tejto celkovej analýzy treba napokon ešte uviesť, že v zásade nič nebráni tomu, aby letecký dopravca, ktorý je informovaný o existencii koncepčnej vady motora a jej možnom výskyte na jednom z lietadiel, ktoré prevádzkuje, musel v rámci preventívneho opatrenia zabezpečiť ako záložné riešenie flotilu náhradných lietadiel s príslušnou posádkou, ak je toto opatrenie pre neho technicky, ekonomicky a personálne znesiteľné, čo prináleží posúdiť vnútroštátnemu súdu.

52 Naproti tomu je vylúčené zahrnúť medzi všetky „primerané opatrenia“, ktoré možno očakávať od leteckého dopravcu, opatrenie, ktoré navrhol D. vo svojich písomných pripomienkach, spočívajúce v uložení povinnosti leteckému dopravcovi, aby automaticky zmenil svoju sieť letov úmerne k svojej prevádzkovej kapacite. Takéto opatrenie totiž môže vo fáze plánovania letov spočívať v zrušení alebo vo veľkom meškaní mnohých letov z dôvodu hypotetického výskytu koncepčnej vady, čo si môže od dopravcu vyžadovať pripustenie neprimeraných strát vzhľadom na kapacity jeho podniku.

53 Vzhľadom na vyššie uvedené dôvody treba na druhú otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že letecký dopravca môže v rámci „všetkých primeraných opatrení“, ktoré je povinný vykonať, aby zabránil vzniku a dôsledkom „mimoriadnej okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, akou je zistenie skrytej koncepčnej vady motora jedného z jeho lietadiel, prijať preventívne opatrenie pozostávajúce zo zabezpečenia flotily náhradných lietadiel ako záložného riešenia, pod podmienkou, že toto opatrenie je stále technicky a ekonomicky uskutočniteľné vzhľadom na kapacity dopravcu v rozhodnom čase.

O trovách

54 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (ôsma komora) rozhodol takto:

1. **Článok 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,**

   sa má vykladať v tom zmysle, že:

   zistenie skrytej koncepčnej vady motora lietadla, ktorým sa má uskutočniť let, patrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, aj keď bol letecký dopravca informovaný o existencii vady tohto typu výrobcom motora niekoľko mesiacov pred dotknutým letom.

2. **Článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004**

   sa má vykladať v tom zmysle, že:

   letecký dopravca môže v rámci „všetkých primeraných opatrení“, ktoré je povinný vykonať, aby zabránil vzniku a dôsledkom „mimoriadnej okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, akou je zistenie skrytej koncepčnej vady motora jedného z jeho lietadiel, prijať preventívne opatrenie pozostávajúce zo zabezpečenia flotily náhradných lietadiel ako záložného riešenia, pod podmienkou, že toto opatrenie je stále technicky a ekonomicky uskutočniteľné vzhľadom na kapacity dopravcu v rozhodnom čase.

Podpisy