



Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (osmého senátu)

13. června 2024*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Článek 5 odst. 3 – Náhrady cestujícím v případě významného zpoždění nebo zrušení letu – Zproštění povinnosti platit náhradu – Mimořádné okolnosti – Přiměřená preventivní opatření – Technické závady způsobené skrytou konstrukční vadou – Konstrukční vada leteckého motoru – Povinnost leteckého dopravce mít k dispozici náhradní letadla“

Ve věci C-411/23,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Krajského soudu ve Varšavě (Sąd Okręgowy w Warszawie, Polsko) ze dne 26. května 2023, došlým Soudnímu dvoru dne 3. července 2023, v řízení

D. S. A.

proti

P. S. A.,

SOUDNÍ DVŮR (osmý senát),

ve složení: N. Piçarra, předseda senátu, N. Jääskinen a M. Gavalec (zpravodaj), soudci,

generální advokátka: L. Medina,

za soudní kancelář: A. Calot Escobar, vedoucí,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření, která předložili:

- za D. SA: P. Gad, K. Puchalska a K. Żbikowska, advokaci,
- za P. SA: E. Cieplak-Greszta, advokat,
- za polskou vládu: B. Majczyna, jako zmocněnec,
- za Evropskou komisi: N. Yerrell a B. Sasinowska, jako zmocněnkyně,

* Jednací jazyk: polština.

s přihlédnutím k rozhodnutí, přijatému po vyslechnutí generální advokátky, rozhodnout věc bez stanoviska,

vydává tento

Rozsudek

- 1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká výkladu čl. 5 odst. 3 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 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1 a opravy Úř. věst. 2009, L 92, s. 5; Úř. věst. 2020, L 48, s. 73, a Úř. věst. 2022, L 199, s. 31; Zvl. vyd. 07/08, s. 10).
- 2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi společnostmi D. S. A., dříve P.[R] (dále jen „žalobkyně v původním řízení“), nabyvatelkou nároků cestujícího J. D., a společností P. SA, leteckým dopravcem (dále jen „letecký dopravce dotčený ve věci v původním řízení“), ve věci odmítnutí tohoto dopravce poskytnout náhradu cestujícímu J. D., jehož let měl na přiletu významné zpoždění.

Právní rámec

- 3 Body 1, 14 a 15 odůvodnění nařízení č. 261/2004 uvádějí:

„(1) Činnost [Evropského s]polečenství v oblasti letecké dopravy měly [by měla] mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

[...]

- (14) Stejně jako podle [Úmluvy o sjednocení některých pravidel pro mezinárodní leteckou dopravu, uzavřené v Montrealu dne 28. května 1999 a schválené jménem Evropského společenství rozhodnutím Rady 2001/539/ES ze dne 5. dubna 2001 (Úř. věst. 2001, L 194, s. 38; Zvl. vyd. 07/05, s. 491)], by měly být povinnosti provozujících leteckých dopravců omezeny nebo vyloučeny v případech, kdy byla událost způsobena mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zamezit i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření. 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.
- (15) Za vznik mimořádných okolností by se měl považovat případ, kdy dopad rozhodnutí řízení letového provozu, které se vztahuje k jednotlivému letadlu v určitý den, vyvolá významné zpoždění, zpoždění do dalšího dne nebo zrušení jednoho nebo více letů uvedeného letadla, i když byla dotčeným leteckým dopravcem přijata všechna přiměřená opatření, aby zabránil zpoždění nebo zrušení.“

4 Článek 5 tohoto nařízení, nadepsaný „Zrušení“, stanoví:

„1. V případě zrušení letu:

[...]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, ledaže:

[...]

3. Provozující letecký dopravce není 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 všechna přiměřená opatření přijata.

[...]“

5 Článek 7 uvedeného nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, v odstavci 1 stanoví:

„Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 [eur] u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

b) 400 [eur] u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;

c) 600 [eur] u všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

[...]“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

6 Dne 2. července 2018 uzavřel cestující J. D. s leteckým dopravcem dotčeným ve věci v původním řízení smlouvu o službě letecké dopravy ohledně letu z Krakova (Polsko) do Chicaga (Spojené státy americké).

7 Ještě předtím, v dubnu 2018, výrobce motoru, jímž bylo vybaveno letadlo určené k uskutečnění tohoto letu, předal tomuto dopravci směrnicí a sdělení, které poukazyvaly na existenci skryté konstrukční vady lopatek vysokotlakého kompresoru motorů, jimiž byla vybavena letadla téhož modelu (dále jen „konstrukční vada motoru“), a které ukládaly určitá omezení užívání těchto letadel. Uvedený dopravce tvrdí, že od tohoto data několikrát kontaktoval různé dopravce s cílem pronájmu dodatečných letadel, aby mohl čelit následkům případného projevu konstrukční vady motoru některého z letadel svého letadlového parku.

8 Dne 28. června 2018, tedy čtyři dny před plánovaným letem, byly v průběhu letu letadla, které mělo být nasazeno na let rezervovaný cestujícím J. D., zaznamenány nesrovnalosti v chodu motoru. V souladu s doporučeními výrobce motoru provedl letecký dopravce dotčený ve věci v původním řízení nouzovou kontrolu dotčeného motoru a identifikoval konstrukční vadu motoru. Po konzultaci s výrobcem motoru byl dotčený motor vyřazen z provozu a poté byl

odmontován a odeslán k opravě do servisního střediska. Vzhledem k tomu, že náhradní motor nebyl z důvodu celosvětového nedostatku motorů dostupný, mohl být vadný motor nahrazen až dne 5. července 2018, takže letadlo bylo znovu uvedeno do provozu dne 7. července 2018.

- 9 V tomto kontextu uskutečnil tento dopravce let naplánovaný na 2. července 2018 tentýž den nikoli původně určeným letadlem, ale náhradním letadlem, u kterého došlo oproti původně plánovanému času příletu k více než tříhodinovému zpoždění.
- 10 Dne 18. července 2018 postoupil J. D. pohledávku vyplývající z významného zpoždění letu na příletu žalobkyni v původním řízení.
- 11 Vzhledem k tomu, že letecký dopravce dotčený ve věci v původním řízení odmítl vyplatit náhradu ve výši 600 eur stanovenou v čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004 z důvodu, že zpoždění dotyčného letu při příletu bylo způsobeno zjištěním konstrukční vady motoru letadla a že přijal veškerá možná opatření k minimalizaci jakýchkoliv překážek ovlivňujících plánovaný let, obrátila se žalobkyně v původním řízení dne 29. března 2019 na Obvodní soud pro hlavní město Varšavu ve Varšavě (Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy w Warszawie, Polsko).
- 12 V rozhodnutí ze dne 3. prosince 2021 tento soud prvního stupně rozhodl, že konstrukční vada motoru zjištěná při nouzové kontrole dne 28. června 2018 představuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 a letecký dopravce dotčený ve věci v původním řízení přijal všechna přiměřená opatření, která byla možná k zajištění náhradního letadla k uskutečnění letu.
- 13 Žalobkyně v původním řízení podala proti tomuto rozhodnutí odvolání ke Krajskému soudu ve Varšavě (Sąd Okręgowy w Warszawie, Polsko), který je předkládajícím soudem.
- 14 I když tento soud vychází z předpokladu, že příčina zpoždění dotyčného letu spočívá v existenci konstrukční vady motoru, která byla zjištěna dne 28. června 2018 při nouzové kontrole dotyčného letadla, má dvě pochybnosti.
- 15 V první řadě si klade otázku, zda konstrukční vada motoru, o níž výrobce motoru informoval dotyčného leteckého dopravce v dubnu 2018 prostřednictvím směrnice a sdělení, které ukládaly určitá omezení užívání letadla, může spadat pod pojem „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, jak jej vyložil Soudní dvůr v rozsudcích ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), ze dne 17. září 2015, van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), a ze dne 12. března 2020, Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), vzhledem k tomu, že vznik této vady se stal předvídatelným.
- 16 V tomto ohledu má předkládající soud pochybnosti o tom, zda by se konstrukční vada motoru nutně projevila, neboť kontroly provedené u jednotlivých letadel neodhalily trhliny v základně lopatek rotoru. Zdůrazňuje rovněž skutečnost, že výrobce motoru nedoporučil okamžité odstavení všech letadel ani nevedl, že tato letadla nemohou létat.
- 17 V této souvislosti předkládající soud rovněž uvádí, že letečtí dopravci musí dodržovat obzvláště přísné technické a administrativní postupy. Letecký dopravce tak v podstatě nemůže tvrdit, že nemá žádnou kontrolu nad výskytem technických problémů postihujících letadla, ať už je jejich příčina jakákoli, jelikož by měl dodržovat veškeré odpovídající postupy nebo přijmout veškerá nezbytná, možná a přiměřená opatření, aby zabránil vzniku události, která by mohla způsobit zpoždění nebo zrušení letu.

- 18 Předkládající soud přitom uvádí, že v projednávaném případě byly takové postupy dodrženy a letecký dopravce se řídil doporučeními výrobce motoru tím, že prováděl kontroly v uvedeném rozsahu a četnosti. Lze tedy tvrdit, že tyto kontroly jsou vlastní běžnému výkonu činnosti dopravce. Použití těchto postupů však ještě neznamená, že letecký dopravce má účinnou kontrolu nad odhalením skryté konstrukční vady, která postihla motor dotyčného letadla.
- 19 V druhé řadě se předkládající soud zamýšlí nad tím, jak je třeba vykládat pojem „všechna přiměřená opatření“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, která lze od leteckého dopravce očekávat, pokud čelí výskytu „mimořádných okolností“. Podle judikatury Soudního dvora totiž vzhledem k tomu, že ne všechny mimořádné okolnosti mají exkulpační povahu, přísluší leteckému dopravci, který se jich chce dovolávat, aby ještě prokázal, že jim v žádném případě nebylo možné předejít pomocí opatření přiměřených situaci, tedy opatření, která v okamžiku, kdy nastaly dané mimořádné okolnosti, odpovídala podmínkám, které jsou pro něj technicky a hospodářsky únosné. Po uvedeném dopravci nelze podle předkládajícího soudu požadovat, aby podstupoval neúnosné oběti s ohledem na své kapacity.
- 20 V tomto rámci se tento soud v podstatě zamýšlí nad tím, jakou úroveň mají mít „přiměřená opatření“ preventivní povahy, která lze očekávat od leteckého dopravce v situaci, kdy je zjištění skryté konstrukční vady u některého z jeho letadel nadále nejisté. Konkrétněji, i když má pochybnosti o tom, zda lze od tohoto leteckého dopravce požadovat v rámci těchto „přiměřených opatření“ preventivní povahy, aby nahradil motor před skutečným zjištěním konstrukční vady nebo odstavil letadlo, dokud výrobce motoru nevyřeší problém s konstrukční vadou motoru, nevylučuje, že lze od uvedeného leteckého dopravce očekávat, že vypracuje plán, podle něhož bude mít „v záloze“ letadlový park s úplnou posádkou schopnou uskutečňovat plánované lety v případě mimořádných okolností.
- 21 Nakonec předkládající soud uvádí, že od dubna 2018 dotyčný letecký dopravce kontaktoval pouze osm dopravců za účelem pronájmu náhradního letadla, což je podle žalobkyně v původním řízení, která tvrdí, že letecký dopravce dotčený ve věci v původním řízení tak opomenul kontaktovat 18 dalších leteckých dopravců, včetně těch, kteří poskytují službu *wet lease*, tedy pronájem letadel i s posádkou, nedostačující. Kromě toho žalobkyně v původním řízení poznamenává, že kroky, které tento dopravce podnikl za účelem pronájmu náhradního letadla, byly ukončeny v září 2018, což svědčí o opožděné reakci uvedeného dopravce na pravděpodobný výskyt konstrukční vady motoru u některého z jeho letadel.
- 22 Za těchto podmínek se Krajský soud ve Varšavě (Sąd Okręgowy w Warszawie) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:
- „1) Představuje konstrukční vada motoru letadla, o níž informoval výrobce, ‚mimořádnou okolností‘ a spadá pod pojem ‚neočekávané nedostatky‘ ve smyslu bodů 14 a 15 odůvodnění nařízení [č. 261/2004], pokud letecký dopravce věděl o možné konstrukční vadě několik měsíců před letem?
- 2) Pokud konstrukční vada motoru uvedená v [první otázce] představuje ‚mimořádnou okolností‘ ve smyslu bodů 14 a 15 odůvodnění nařízení [č. 261/2004], lze v rámci přijetí ‚všech přiměřených opatření‘ uvedených v bodě 14 odůvodnění a v čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení očekávat od leteckého dopravce, že s přihlédnutím k pravděpodobnému výskytu konstrukční vady motoru letadla přijme preventivní opatření k zajištění zálohy náhradních letadel ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, aby se zprostil povinnosti poskytnout náhradu stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení?“

K předběžným otázkám

K první otázce

- 23 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že zjištění skryté konstrukční vady motoru letadla, které má uskutečnit let, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, i když byl letecký dopravce informován o existenci vady tohoto druhu výrobcem motoru několik měsíců před dotčným letem.
- 24 Je třeba bez dalšího připomenout, že pro účely uplatnění nároku na poskytnutí náhrady lze na cestující zpožděných letů nahlížet stejně jako na cestující zrušených letů, a že se tedy mohou dovolávat nároku na poskytnutí náhrady podle článku 7 uvedeného nařízení, jestliže z důvodu zpoždění letu utrpí ztrátu času tří nebo více hodin, tedy jestliže dosáhnou cílového místa určení tří nebo více hodin po čase příletu původně plánovaném leteckým dopravcem (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 19. listopadu 2009, *Sturgeon a další*, C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 69).
- 25 Článek 5 odst. 3 uvedeného nařízení, vykládaný ve světle bodů 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení, zprošťuje leteckého dopravce této povinnosti platit náhradu, jestliže může prokázat, že zrušení nebo významné zpoždění na příletu je způsobeno „mimořádnými okolnostmi“, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, a v případě, že takováto okolnost nastane, že přijal opatření přiměřená situaci za použití veškerých personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, které měl k dispozici, s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění dotčného letu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. března 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 22 a citovaná judikatura).
- 26 Vzhledem k tomu, že tento čl. 5 odst. 3 představuje výjimku ze zásady práva cestujících na poskytnutí náhrady, a s ohledem na cíl nařízení č. 261/2004, kterým je – jak vyplývá z bodu 1 odůvodnění tohoto nařízení – zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících, musí být pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu uvedeného čl. 5 odst. 3 vykládán restriktivně (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 17. dubna 2018, *Krüsemann a další*, 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 a citovaná judikatura).
- 27 V tomto ohledu je třeba připomenout, že pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 označuje události, které nejsou z důvodu své povahy či původu vlastní běžnému výkonu činnosti dotčného leteckého dopravce a vymykají se jeho účinné kontrole, přičemž tyto dvě podmínky jsou kumulativní a jejich splnění musí být posuzováno v každém konkrétním případě (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. března 2021, *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 23 a citovaná judikatura).
- 28 Technické závady tedy samy o sobě nepředstavují „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, ledaže splňují obě kumulativní podmínky připomenuté v předchozím bodě (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 25, a ze dne 12. března 2020, *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, bod 39).

- 29 Právě v tomto kontextu je třeba posoudit, zda zjištění skryté konstrukční vady motoru letadla, které má za následek významné zpoždění na příletu, i když byl letecký dopravce informován o existenci vady tohoto druhu výrobcem motoru několik měsíců před tímto letem, může představovat „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.
- 30 V první řadě je třeba určit, zda skrytá konstrukční vada vykazující znaky zmíněné v předchozím bodě může z důvodu své povahy nebo původu představovat událost, která není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce.
- 31 V tomto ohledu Soudní dvůr rozhodl, že vzhledem ke zvláštním podmínkám, za kterých probíhá letecká doprava, a ke stupni technologické komplexnosti letadel, kdy provoz letadel nevyhnutelně vede k technickým problémům, poruchám nebo předčasnému a neočekávanému selhání některých součástí letadla, jsou letečtí dopravci při výkonu své činnosti s takovými problémy běžně konfrontováni (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 22 a citovaná judikatura).
- 32 Z toho plyne, že řešení technické závady způsobené poruchou, nedostatečnou údržbou letadla nebo předčasným a neočekávaným selháním některých součástí letadla je považováno za vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 25; ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, body 41 a 42, jakož i ze dne 12. března 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, bod 41).
- 33 Nicméně technická závada, ve vztahu k níž výrobce letadel, která tvoří flotilu dotyčného leteckého dopravce, nebo příslušný orgán po uvedení letadel do provozu zjistí, že tato letadla mají skrytou konstrukční vadu mající dopad na bezpečnost letů, není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce, a tudíž může spadat pod pojem „mimořádné okolnosti“ (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 26, a ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 38).
- 34 V projednávaném případě, jak vyplývá z předkládacího rozhodnutí, je nesporné, že letadlo původně plánované pro uskutečnění zpožděného letu mělo skrytou konstrukční vadu, která postihla všechny motory téhož druhu a měla dopad na bezpečnost letů, což je vada, která byla odhalena výrobcem motoru několik měsíců před jejím zjištěním na dotyčném letadle. V souladu s judikaturou citovanou v předchozím bodě není taková událost vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce.
- 35 V druhé řadě je třeba posoudit, zda musí být zjištění skryté konstrukční vady motoru vykazující znaky zmíněné v bodě 29 tohoto rozsudku považováno za událost, která se zcela vymyká účinné kontrole dotyčného leteckého dopravce, tedy za událost, nad níž nemá letecký dopravce žádnou kontrolu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. března 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 36).
- 36 Je pravda, že technická závada nebo porucha se z povahy věci nevymyká účinné kontrole leteckého dopravce, jelikož prevence nebo oprava takových závad a poruch jsou součástí povinnosti tohoto leteckého dopravce zajistit údržbu a řádné fungování letadla, které provozuje k hospodářským účelům (rozsudek ze dne 17. září 2015, van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, bod 43). Jinak je tomu však v případě skryté konstrukční vady motoru letadla.

- 37 I když je na leteckém dopravci, aby zajistil údržbu a řádné fungování letadla, které provozuje k hospodářským účelům, lze totiž pochybovat o tom, že v případě, že skrytá konstrukční vada je výrobcem dotčeného letadla nebo výrobcem motoru nebo příslušným orgánem zjištěna až po uvedení tohoto letadla do provozu, je tento dopravce skutečně schopen tuto vadu identifikovat a odstranit, takže nelze mít za to, že má kontrolu nad výskytem takové vady.
- 38 Kromě toho z judikatury Soudního dvora týkající se pojmu „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vyplývá, že události, jejichž původ je „vnitřní“, je třeba odlišit od událostí, jejichž původ je ve vztahu k leteckému dopravci „vnější“, přičemž pouze poslední uvedené události se mohou vymknout účinné kontrole tohoto dopravce. Pojem „události mající vnější původ“ zahrnuje události, které jsou výsledkem činnosti leteckého dopravce a vnějších okolností, které jsou v praxi více či méně časté, ale letecký dopravce nad nimi nemá kontrolu, neboť jsou způsobeny jednáním třetí osoby, jako např. jiného leteckého dopravce nebo veřejného či soukromého subjektu zasahujícího do letecké nebo letištní činnosti [rozsudek ze dne 7. července 2022, SATA International – Azores Airlines (Výpadek systému dodávek pohonných hmot), C-308/21, EU:C:2022:533, bod 25 a citovaná judikatura].
- 39 V projednávané věci je tedy třeba určit, zda nahlášení či uznání skryté konstrukční vady motoru letadla, která může mít dopad na bezpečnost letu, výrobcem motoru před dotyčným zpožděným letem může představovat jednání třetí osoby, které zasahuje do letecké činnosti dopravce, a tudíž představovat událost vnějšího původu.
- 40 V tomto ohledu je třeba upřesnit, že z judikatury citované v bodech 33 a 38 tohoto rozsudku nevyplývá, že Soudní dvůr podmínil kvalifikaci skryté konstrukční vady jako „mimořádné okolnosti“ tím, že výrobce letadla, výrobce motoru nebo příslušný orgán odhalili existenci této vady předtím, než došlo k technické závadě způsobené uvedenou vadou. Okamžik, kdy výrobce letadla, výrobce motoru nebo příslušný orgán odhalí souvislost mezi technickou závadou a skrytou konstrukční vadou, je totiž irelevantní, jelikož skrytá konstrukční vada existovala v okamžiku zrušení nebo významného zpoždění letu a dopravce neměl k dispozici žádný kontrolní prostředek k její nápravě.
- 41 Skutečnost, že je taková situace, jaká nastala ve věci v původním řízení, kvalifikována jako „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, je v souladu s cílem zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících v letecké dopravě, jež toto nařízení sleduje a jak je specifikován v bodě 1 odůvodnění tohoto nařízení. Tento cíl totiž předpokládá, že letečtí dopravci nebudou motivováni k tomu, aby upustili od přijímání opatření, jež si takový incident žádá, tím, že budou upřednostňovat zachování a včasnost svých letů před cílem jejich bezpečnosti (obdobně viz rozsudky ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 25, jakož i ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 28).
- 42 Vzhledem k výše uvedeným důvodům je třeba na první otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že zjištění skryté konstrukční vady motoru letadla, které má uskutečnit let, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, i když byl letecký dopravce informován o existenci vady tohoto druhu výrobcem motoru několik měsíců před dotyčným letem.

K druhé otázce

- 43 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce musí v rámci „všech přiměřených opatření“, která je povinen provést, aby zabránil výskytu a následkům takové „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, jako je zjištění skryté konstrukční vady motoru u jednoho ze svých letadel, přijmout preventivní opatření spočívající v udržování náhradního letadlového parku v záloze.
- 44 Jak bylo připomenuto v bodě 25 tohoto rozsudku, v případě, že nastala „mimořádná okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, je dopravce zproštěn povinnosti platit cestujícím náhradu podle článku 7 tohoto nařízení pouze tehdy, pokud může prokázat, že přijal opatření přiměřená situaci, tedy opatření, která v okamžiku, kdy nastaly tyto „mimořádné okolnosti“, odpovídala zejména podmínkám, které jsou pro něj technicky a hospodářsky únosné (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 40, a ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 31).
- 45 Tento dopravce musí prokázat, že přestože použil veškeré personální nebo hmotné zdroje a finanční prostředky, kterými disponoval, zjevně nemohl, aniž by přistoupil k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku v rozhodné době, předejít tomu, aby mimořádné okolnosti, jimž byl vystaven, způsobily zrušení nebo významné zpoždění letu (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 41, jakož i ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 29).
- 46 Soudní dvůr tak přijal pružné a individualizované pojetí pojmu „přiměřená opatření“ a ponechal na vnitrostátním soudu posouzení, zda bylo v konkrétní situaci možné mít za to, že letecký dopravce přijal opatření přiměřená situaci, tedy opatření, která byla pro tohoto leteckého dopravce technicky a ekonomicky uskutečnitelná v okamžiku, kdy nastaly mimořádné okolnosti (v tomto smyslu viz rozsudky ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 42; ze dne 12. května 2011, Eglitis a Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, bod 30, jakož i ze dne 4. května 2017, Pešková a Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, bod 30).
- 47 Z toho vyplývá, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 nelze vykládat tak, že v rámci „přiměřených opatření“ uvedených v tomto ustanovení obecně a bez rozdílu ukládá leteckému dopravci povinnost přijmout určité preventivní opatření, jako je například opatření spočívající v udržování v záloze náhradního letadlového parku, jakož i odpovídající posádky, pokud je informován o existenci konstrukční vady motoru odhalené výrobcem motoru, aby se vyhnul výskytu mimořádných okolností a jejich následkům.
- 48 Za účelem posouzení, zda letecký dopravce přijal „všechna přiměřená opatření“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004, je však na předkládajícím soudu, aby provedl celkové posouzení s přihlédnutím zaprvé ke všem opatřením přijatým leteckým dopravcem ode dne, kdy se dozvěděl o existenci konstrukční vady motoru odhalené výrobcem tohoto motoru, s ohledem na všechna opatření, která mohl přijmout, aby se zabezpečil proti výskytu takové mimořádné okolnosti u některého ze svých letadel, a zadruhé ke krokům podniknutým tímto dopravcem v návaznosti na zjištění této vady na jednom z motorů dotyčného letadla, aby zabránil zrušení nebo významnému zpoždění dotyčného letu.

- 49 V tomto ohledu je třeba připomenout, že dodržení minimálních pravidel údržby letadla samo o sobě nepostačuje k prokázání, že letecký dopravce přijal „všechna přiměřená opatření“ ve smyslu tohoto ustanovení (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 22. prosince 2008, Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, bod 43).
- 50 V tomto kontextu přísluší předkládajícímu soudu, aby s ohledem na finanční, hmotné a lidské zdroje leteckého dopravce posoudil, zda mohl letecký dopravce pronajmout záložní letadla různými existujícími způsoby, a sice *dry lease/wet lease*, nebo zda s ohledem na téže zdroje mohl preventivně vyměnit motor v rámci plánu oprav nebo odstavit letadlo až do opravy nebo nahrazení motoru výrobcem. Za tímto účelem musí uvedený soud zohlednit nízkou dostupnost náhradních motorů v kontextu celosvětového nedostatku motorů, jakož i čas nezbytný k montáži nového motoru od projevu konstrukční vady.
- 51 Konečně v rámci této celkové analýzy je třeba ještě uvést, že nic v zásadě nebrání tomu, aby letecký dopravce, který je informován o existenci konstrukční vady motoru a o jejím případném projevu na některém z letadel, které provozuje, musel jako preventivní opatření udržovat v záloze náhradní letadlový park s odpovídající posádkou, pokud je toto opatření pro něj technicky, ekonomicky a z hlediska lidských zdrojů únosné, což přísluší posoudit předkládajícímu soudu.
- 52 Naproti tomu je vyloučeno, aby mezi všechna „přiměřená opatření“, která lze od leteckého dopravce očekávat, bylo zahrnuto opatření navržené společností D. v jejím písemném vyjádření, totiž aby leteckému dopravci byla uložena povinnost automaticky přizpůsobit svou leteckou síť úměrně své provozní kapacitě. Takové opatření totiž může ve fázi plánování letů spočívat ve zrušení nebo významném zpoždění mnoha letů z důvodu hypotetického výskytu konstrukční vady, což může vyžadovat, aby dopravce přistoupil k neúnosným obětem s ohledem na kapacity svého podniku.
- 53 Vzhledem k výše uvedeným důvodům je třeba na druhou otázku odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že letecký dopravce může v rámci „všech přiměřených opatření“, která je povinen provést, aby zabránil výskytu a následkům takové „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, jako je zjištění skryté konstrukční vady motoru u jednoho ze svých letadel, přijmout preventivní opatření spočívající v udržování náhradního letadlového parku v záloze za podmínky, že toto opatření je technicky a ekonomicky uskutečnitelné s ohledem na kapacity dopravce v rozhodné době.

K nákladům řízení

- 54 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (osmý senát) rozhodl takto:

- 1) Článek 5 odst. 3 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,**

musí být vykládán v tom smyslu, že

zjištění skryté konstrukční vady motoru letadla, které má uskutečnit let, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, i když byl letecký dopravce informován o existenci vady tohoto druhu výrobcem motoru několik měsíců před dotyčným letem.

2) Článek 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004

musí být vykládán v tom smyslu, že

letecký dopravce může v rámci „všech přiměřených opatření“, která je povinen provést, aby zabránil výskytu a následkům takové „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, jako je zjištění skryté konstrukční vady motoru u jednoho ze svých letadel, přijmout preventivní opatření spočívající v udržování náhradního letadlového parku v záloze za podmínky, že toto opatření je technicky a ekonomicky uskutečnitelné s ohledem na kapacity dopravce v rozhodné době.

Podpisy