



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 – Technické závady způsobené skrytou konstrukční vadou odhalenou výrobcem po zrušení letu – Systém měření množství paliva letadla“

Ve věci C-385/23,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná na základě článku 267 SFEU rozhodnutím Korkein oikeus (Nejvyšší soud, Finsko) ze dne 22. června 2023, došlým Soudnímu dvoru dne 22. června 2023, v řízení

Matkustaja A

proti

Finnair Oyj,

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 Matkustaja A: K. Väänänen, kuluttaja-asiamies, a J. Suurla, johtava asiantuntija,
- za Finnair Oyj: T. Väättäinen, asianajaja,
- za finskou vládu: M. Pere, jako zmocněnkyně,
- za nizozemskou vládu: M. K. Bulterman a J. M. Hoogveld, jako zmocněnci,
- za Evropskou komisi: T. Simonen a N. Yerrell, jako zmocněnkyně,

* Jednací jazyk: finština.

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 Matkustaja A, cestujícím (dále jen „A“), a společností Finnair Oyj, leteckým dopravcem, ve věci odmítnutí tohoto dopravce poskytnout náhradu tomuto cestujícímu, jehož let byl zrušen.

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 velké 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:

- i) jsou o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
- ii) jsou o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a je jim nabídnuto přesměrování, které jim umožní odletět nejdříve dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení méně než čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
- iii) jsou o zrušení informováni ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a je jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které jim umožní odletět nejdříve jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení méně než dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

[...]

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 nespádajících pod písmeno a) nebo b).

[...]“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

6 A si u společnosti Finnair zarezervoval let z Helsinek (Finsko) do Bangkoku (Thajsko) plánovaný na 25. března 2016. Tento let měl být zajištěn letadlem, které bylo uvedeno do provozu o něco více než před pěti měsíci.

- 7 Při plnění nádrže bezprostředně před vzletem došlo k technické závadě na palivoměru tohoto letadla. Finnair, majíc za to, že tato závada podstatným způsobem ovlivní bezpečnost letu, zrušila plánovaný let a – jak uvádí předkládající soud – uskutečnila jej náhradním letadlem až následujícího dne, tedy 26. března 2016. Let dorazil do cíle přibližně s dvacetihodinovým zpožděním.
- 8 Vzhledem k tomu, že se v případě původně plánovaného letadla jednalo o nový model, nebyla předmětná závada, která se v celosvětovém měřítku vyskytla poprvé, předtím známa. Ani výrobce tohoto letadla, ani orgán pro bezpečnost letectví proto o této vadě před tím, než se takto projevila, nevěděli, a nemohli ji tedy hlásit.
- 9 Společnost Finnair začala okamžitě pátrat po příčině závady na palivoměru. Přibližně po 24 hodinách byla tato závada odstraněna vypuštěním nádrže a jejím opětovným naplněním palivem. Uvedené letadlo bylo poté opět způsobilé k letu.
- 10 Po dalších důkladnějších šetřeních provedených výrobcem předmětného letadla se ukázalo, že tato závada byla způsobena skrytou konstrukční vadou postihující všechna letadla téhož typu.
- 11 Až do konečného odstranění uvedené závady v únoru 2017 prostřednictvím aktualizace softwaru však tato letadla pokračovala v letovém provozu.
- 12 Vzhledem k tomu, že společnost Finnair odmítla zaplatit A částku 600 eur z titulu paušální náhrady stanovené v čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, podal A žalobu ke käräjäoikeus (soud prvního stupně, Finsko). Společnost Finnair tvrdila, že předmětná závada představuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení a že přijala veškerá opatření, která od ní lze rozumně očekávat.
- 13 Uvedený soud žalobě podané A vyhověl a rozhodl, že závada dotčená ve věci v původním řízení byla sice způsobena obtížně předvídatelnou konstrukční vadou, ale že je vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce. Pouhá okolnost, že výrobce letadla neposkytl společnosti Finnair pokyny, jak reagovat v případě takové závady, kterou byl stížen nový typ letadla, nečiní předmětnou událost mimořádnou.
- 14 Společnost Finnair podala proti rozsudku käräjäoikeus (soud prvního stupně, Finsko) odvolání k hovioikeus (odvolací soud, Finsko). Tento soud rozhodl, že závadu na palivoměru je třeba považovat za „mimořádnou okolnost“, jelikož není vlastní běžnému výkonu činnosti společnosti Finnair a svou povahou či původem se vymyká účinné kontrole společnosti Finnair.
- 15 A podal kasační opravný prostředek ke Korkein oikeus (Nejvyšší soud, Finsko), který je předkládajícím soudem.
- 16 Předkládající soud si klade otázku, zda taková technická závada, o jakou jde ve věci v původním řízení, která postihuje nové letadlo, představuje „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.
- 17 Konkrétně má předkládající soud pochybnosti o tom, zda se v případě technické závady, která má dopad na bezpečnost letu a u které výrobce teprve po zrušení tohoto letu uzná, že byla způsobena skrytou konstrukční vadou, která postihuje všechna letadla téhož typu, jedná o událost vnějšího

původu ve smyslu rozsudku ze dne 7. července 2022, SATA International – Azores Airlines (Výpadek systému dodávek pohonných hmot) (C-308/21, EU:C:2022:533), a tudíž o „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 tohoto nařízení.

- 18 V případě záporné odpovědi si předkládající soud klade otázku, zda je judikatura Soudního dvora týkající se předčasného selhání některých technických součástí použitelná na skrytou konstrukční vadu, která se poprvé projeví na novém typu letadla. Podle předkládajícího soudu totiž není neobvyklé, že nový typ letadla má v počáteční fázi uvádění do provozu skryté vady.
- 19 Za těchto podmínek se Korkein oikeus (Nejvyšší soud) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

- „1) Může se letecký dopravce dovolávat mimořádných okolností ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení [č. 261/2004] již proto, že výrobce letadla nahlásil, že se vyskytla skrytá konstrukční vada ohrožující leteckou bezpečnost a postihující všechna letadla daného typu, ačkoli bylo toto hlášení učiněno teprve poté, co došlo ke zpoždění nebo zrušení letu?
- 2) Pokud je odpověď na první otázku záporná a je třeba posoudit, zda jsou dané okolnosti výsledkem událostí, které jsou vlastní běžnému výkonu činnosti dotyčného leteckého dopravce a nevymykají se jeho účinné kontrole z důvodu své povahy či původu, použije se pak v takovém případě, jako je tento, kdy ani výrobci ani leteckému dopravci v době zrušení letu nebylo známo, jaké povahy je vada dotčeného nového typu letadla a jak ji lze odstranit, judikatura Soudního dvora týkající se předčasného selhání některých technických součástí?“

K předběžným otázkám

- 20 Podstatou obou otázek předkládajícího soudu, které je třeba zkoumat společně, je, zda čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že vznik nečekané a do té doby neznámé technické závady, která postihuje nový model letadla, jenž byl uveden do provozu v nedávné době, a která vede leteckého dopravce ke zrušení letu, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud výrobce tohoto letadla po zrušení tohoto letu uzná, že tato závada byla způsobena skrytou konstrukční vadou, která postihla všechna letadla téhož typu a měla dopad na bezpečnost letu.
- 21 Je třeba bez dalšího připomenout, že v případě zrušení letu čl. 5 odst. 1 nařízení č. 261/2004 stanoví, že dotyční cestující mají v souladu s čl. 7 odst. 1 tohoto nařízení právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, ledaže byli o tomto zrušení předem informováni ve lhůtách stanovených v čl. 5 odst. 1 uvedeného nařízení.
- 22 Článek 5 odst. 3 téhož nařízení, vykládaný ve světle bodů 14 a 15 odůvodnění tohoto nařízení, zprošťuje leteckého dopravce této povinnosti platit náhradu, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno „mimořádnými okolnostmi“, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla přijata všechna přiměřená opatření, a v případě, že taková okolnost nastane, že přijal opatření přiměřená dané situaci za použití všech personálních nebo hmotných zdrojů a finančních prostředků, které měl k dispozici, s cílem zabránit zrušení nebo významnému zpoždění dotyčného letu (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 23. března 2021, Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, bod 22 a citovaná judikatura).

- 23 Vzhledem k tomu, že tento čl. 5 odst. 3 představuje výjimku ze zásady práva cestujících na poskytnutí náhrady, a s ohledem na cíl sledovaný nařízením 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, Krusemann 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).
- 24 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 dotyčného 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).
- 25 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).
- 26 Právě v tomto kontextu je třeba posoudit, zda nečekaná a do té doby neznámá technická závada, která postihuje nový model letadla, jenž byl uveden do provozu v nedávné době, a u které po zrušení letu vyjde najevo, že byla způsobena skrytou konstrukční vadou postihující všechna letadla téhož typu a mající dopad na letovou bezpečnost, může představovat „mimořádnou okolnost“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004.
- 27 V první řadě je třeba určit, zda technická závada vykazující znaky zmíněné v předchozím bodě může z důvodu své povahy nebo původu představovat událost, která není vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce.
- 28 V tomto ohledu Soudní dvůr rozhodl, že vzhledem k 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 s takovýmito 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).
- 29 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, a ze dne 12. března 2020, Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, bod 41).
- 30 Technická závada, ve vztahu k níž výrobce letadel, která tvoří flotilu dotčeného leteckého dopravce, nebo příslušný orgán po uvedení letadel do provozu zjistí, že letadla mají skrytou výrobní vadu mající dopad na bezpečnost letů, však 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).

- 31 V projednávaném případě, jak vyplývá z předkládacího rozhodnutí, je nesporné, že technická závada je způsobena skrytou konstrukční vadou postihující všechna letadla téhož typu a mající dopad na bezpečnost letu, takže je třeba mít za to, že tato událost není v souladu s judikaturou citovanou v předchozím bodě vlastní běžnému výkonu činnosti leteckého dopravce.
- 32 V druhé řadě je třeba posoudit, zda musí být technická závada vykazující znaky zmíněné v bodě 26 tohoto rozsudku považována 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).
- 33 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). V případě skryté konstrukční vady letadla to však neplatí.
- 34 Je sice na leteckém dopravci, aby zajistil údržbu a řádné fungování letadla, které provozuje k hospodářským účelům, avšak lze pochybovat o tom, že v případě, že skrytá konstrukční vada je výrobcem letadla nebo příslušným orgánem odhalena až po zrušení letu, je tento dopravce skutečně schopen tuto vadu identifikovat a odstranit, takže nelze mít za to, že vykonává kontrolu, pokud jde o vznik takové vady.
- 35 Z judikatury Soudního dvora týkající se pojmu „mimořádné okolnosti“ ve smyslu čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 také vyplývá, že události, jejichž původ je „vnitřní“, je třeba odlišit od událostí, jejichž původ je „vnější“ ve vztahu k provozujícímu leteckému dopravci, přičemž pouze posledně 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].
- 36 V projednávané věci je tedy třeba určit, zda hlášení výrobce nebo jeho uznání existence skryté konstrukční vady, která postihuje letadlo a může mít dopad na bezpečnost letu po rozhodnutí leteckého dopravce zrušit let, může představovat jednání třetí osoby, která zasahuje do letecké činnosti dopravce, a tudíž představovat událost vnějšího původu.
- 37 V tomto ohledu je třeba upřesnit, že z judikatury citované v bodech 30 a 35 tohoto rozsudku nevyplývá, že Soudní dvůr podmínil kvalifikaci skryté konstrukční vady jako „mimořádné okolnosti“ tím, že výrobce letadla nebo příslušný orgán odhalili existenci této vady před tím, než došlo k technické závadě způsobené uvedenou vadou. Okamžik, kdy výrobce letadla nebo příslušný orgán odhalí souvislost mezi technickou závadou a skrytou konstrukční vadou, je totiž irelevantní, jelikož tato skrytá konstrukční vada existovala v okamžiku zrušení letu a dopravce neměl k dispozici žádný kontrolní prostředek k její nápravě.

- 38 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, a ze dne 4. dubna 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, bod 28).
- 39 Vzhledem k výše uvedeným důvodům je třeba na položené otázky odpovědět tak, že čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že vznik nečekané a do té doby neznámé technické závady, která postihuje nový model letadla, jenž byl uveden do provozu v nedávné době, a která vede leteckého dopravce ke zrušení letu, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud výrobce tohoto letadla po zrušení tohoto letu uzná, že tato závada byla způsobena skrytou konstrukční vadou postihující všechna letadla téhož typu a mající dopad na bezpečnost letu.

K nákladům řízení

- 40 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:

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

vznik nečekané a do té doby neznámé technické závady, která postihuje nový model letadla, jenž byl uveden do provozu v nedávné době, a která vede leteckého dopravce ke zrušení letu, spadá pod pojem „mimořádné okolnosti“ ve smyslu tohoto ustanovení, pokud výrobce tohoto letadla po zrušení tohoto letu uzná, že tato závada byla způsobena skrytou konstrukční vadou postihující všechna letadla téhož typu a mající dopad na bezpečnost letu.

Podpisy