



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 – Technické poruchy spôsobené skrytou koncepčnou vadou, ktorú konštruktér odhalí po zrušení letu – Systém merania množstva paliva lietadla“

Vo veci C-385/23,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Korkein oikeus (Najvyšší súd, Fínsko) z 22. júna 2023 a doručený Súdnemu dvoru 22. júna 2023, ktorý súvisí s konaním:

Matkustaja A

proti

Finnair Oyj,

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:

- Matkustaja A, v zastúpení: K. Väänänen, kuluttaja-asiamies, a J. Suurla, johtava asiantuntija,
- Finnair Oyj, v zastúpení: T. Väättäinen, asianajaja,
- fínska vláda, v zastúpení: M. Pere, splnomocnená zástupkyňa,
- holandská vláda, v zastúpení: M. K. Bulterman a J. M. Hoogveld, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: fínčina.

– Európska komisia, v zastúpení: T. Simonen a N. Yerrell, splnomocnené zástupkyne,

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 cestujúcim Matkustaja A (ďalej len „A“) a spoločnosťou Finnair Oyj, ktorá je leteckým dopravcom, vo veci odmietnutia tohto dopravcu poskytnúť náhradu tomuto cestujúcemu, ktorého let bol zrušený.

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

- i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo
- ii) neboli informovaní o zrušení v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase priletu.
- iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase priletu.

...

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 nespádajú pod písmená a) alebo b).

...“

Spor vo veci samej a prejudiciálne otázky

6 A si rezervoval let so spoločnosťou Finnair naplánovaný na 25. marca 2016 z Helsínk (Fínsko) do Bangkoku (Thajsko). Let sa mal uskutočniť lietadlom, ktoré bolo v prevádzke o niečo viac ako päť mesiacov.

7 Krátko pred odletom došlo pri plnení nádrže k technickej poruche systému merania množstva paliva lietadla. Keďže sa Finnair domnievala, že táto porucha má zásadný vplyv na bezpečnosť letu, zrušila plánovaný let a, ako uvádza vnútroštátny súd, uskutočnila ho až nasledujúci deň, teda 26. marca 2016, a to náhradným lietadlom. Let dorazil do cieľa s meškaním približne 20 hodín.

- 8 Vzhľadom na to, že pôvodne plánované lietadlo bolo nového typu, predmetná porucha, ktorá sa na celosvetovej úrovni vyskytla po prvýkrát, bola predtým neznáma. Vzhľadom na to ani konštruktér tohto lietadla, ani úrad pre leteckú bezpečnosť o tejto poruche predtým, ako sa vyskytla, nevedeli, a teda ju nemohli nahlásiť.
- 9 Finnair okamžite začala hľadať príčinu poruchy systému merania množstva paliva. Po približne 24 hodinách bola táto porucha odstránená tak, že palivo bolo z nádrže odstránené a palivová nádrž znovu naplnená. Uvedené lietadlo bolo potom opäť schopné letu.
- 10 Na základe ďalších podrobnejších vyšetrení vykonaných konštruktérom predmetného lietadla sa ukázalo, že uvedená porucha bola spôsobená skrytou koncepčnou vadou týkajúcou sa všetkých lietadiel rovnakého typu.
- 11 Až do konečného vyriešenia tej iste poruchy vo februári 2017 prostredníctvom aktualizácie softvéru však tieto lietadlá naďalej lietali.
- 12 Keďže Finnair odmietla zaplatiť A sumu vo výške 600 eur ako paušálnu náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, A podal žalobu na käräjäoikeus (Súd prvej inštancie, Fínsko). Finnair tvrdila, že predmetná porucha predstavuje „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 tohto nariadenia a že prijala všetky opatrenia, ktoré od nej bolo možné primerane očakávať.
- 13 Tento súd vyhovel žalobe A, pričom rozhodol, že porucha, o ktorú ide vo veci samej, bola síce spôsobená ťažko predvídateľnou koncepčnou vadou, bola však súčasťou bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu. Samotná skutočnosť, že konštruktér lietadla neposkytol spoločnosti Finnair pokyny, ako treba konať v prípade takejto poruchy týkajúcej sa nového typu lietadla, sama osebe neznamená, že ide o mimoriadnu okolnosť.
- 14 Finnair podala proti rozsudku käräjäoikeus (Súd prvej inštancie) odvolanie na hovioikeus (Odvolací súd, Fínsko). Tento súd rozhodol, že porucha systému merania množstva paliva sa považuje za „mimoriadnu okolnosť“, keďže nie je súčasťou bežného výkonu činnosti spoločnosti Finnair a svojou povahou alebo pôvodom sa vymyká účinnej kontrole spoločnosti Finnair.
- 15 A podal opravný prostriedok na Korkein oikeus (Najvyšší súd, Fínsko), teda na vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania.
- 16 Vnútroštátny súd sa pýta, či technická porucha, o akú ide vo veci samej, ktorá sa týka nového lietadla, predstavuje „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.
- 17 Konkrétne má pochybnosti o tom, či technická porucha, ktorá má vplyv na bezpečnosť letu a o ktorej konštruktér zistí, že bola spôsobená skrytou koncepčnou vadou, ktorá sa týka všetkých lietadiel rovnakého typu, až po zrušení tohto letu, predstavuje udalosť vonkajšieho pôvodu v zmysle rozsudku zo 7. júla 2022, SATA International – Azores Airlines (Výpadok systému dodávky paliva) (C-308/21, EU:C:2022:533), a teda „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 tohto nariadenia.

- 18 V prípade zápornej odpovede sa tento súd pýta, či judikatúru Súdneho dvora týkajúcu sa predčasného zlyhania určitých technických súčiastok možno uplatniť aj v prípade skrytej koncepcnej vady, ktorá sa objaví po prvýkrát na novom type lietadla. Nie je totiž neobvyklé, ak má nový model lietadla v počiatočných fázach jeho uvedenia do prevádzky skryté vady.
- 19 Za týchto podmienok Korkein oikeus (Najvyšší súd) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

- „1. Môže sa letecký dopravca odvolávať na mimoriadne okolnosti v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia [č. 261/2004] iba preto, že konštruktér lietadla nahlásil existenciu skrytej koncepcnej vady, ktorá mala vplyv na bezpečnosť letu a týkala sa všetkých lietadiel daného typu, hoci k tomuto nahláseniu došlo až po tom, ako let meškal alebo bol zrušený?
2. Ak je odpoveď na prvú prejudiciálnu otázku záporná a je nutné posúdiť, či okolnosti boli spôsobené udalosťou, ktorá je súčasťou bežného výkonu činnosti predmetného leteckého dopravcu a z dôvodu jej povahy alebo pôvodu sa vymyká jeho účinnej kontrole, uplatní sa potom judikatúra Súdneho dvora týkajúca sa predčasného zlyhania určitých technických súčiastok v prípade, ako je tento, v ktorom ani konštruktér, ani letecký dopravca v čase zrušenia letu nevedeli, aká je povaha vady na predmetnom novom type lietadla a ako ju možno odstrániť?“

O prejudiciálnych otázkach

- 20 Svojimi dvoma otázkami, ktoré treba preskúmať spoločne, sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že vznik nečakanej a doteraz neznámej technickej poruchy, ku ktorej došlo v prípade nového modelu lietadla nedávno uvedeného do prevádzky a ktorá viedla leteckého dopravcu k zrušeniu letu, patrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, ak konštruktér tohto lietadla po zrušení tohto letu uzná, že táto porucha bola spôsobená skrytou koncepcnou vadou, ktorá sa týka všetkých lietadiel rovnakého typu a má vplyv na bezpečnosť letu.
- 21 Na úvod treba pripomenúť, že v prípade zrušenia letu článok 5 ods. 1 tohto nariadenia stanovuje, že dotknutí cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7 ods. 1 uvedeného nariadenia, pokiaľ neboli vopred informovaní o tomto zrušení v lehotách stanovených v odseku 1 tohto článku 5.
- 22 Článok 5 ods. 3 tohto istého nariadenia v spojení s odôvodneniami 14 a 15 tohto nariadenia oslobodzuje leteckého dopravcu od tejto povinnosti platiť náhradu, ak je schopný preukázať, že zrušenie 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).
- 23 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).

- 24 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).
- 25 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).
- 26 Práve v tomto kontexte treba posúdiť, či nečakaná a doteraz neznáma technická porucha, ktorá postihuje nový model lietadla nedávno uvedeného do prevádzky a ktorá sa prejaví po zrušení letu, je spôsobená skrytou koncepčnou vadou týkajúcou sa všetkých lietadiel rovnakého typu, ktorá má vplyv na bezpečnosť letu, môže predstavovať „mimoriadnu okolnosť“ v zmysle článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004.
- 27 V prvom rade treba určiť, či technická porucha s charakteristickými znakmi uvedenými v predchádzajúcom bode môže svojou povahou alebo svojím pôvodom predstavovať udalosť, ktorá nie je súčasťou bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu.
- 28 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).
- 29 Z uvedeného 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).
- 30 Technická porucha, o ktorej konštruktér lietadiel tvoriacich flotilu dotknutého leteckého dopravcu alebo príslušný orgán zistili, že tieto lietadlá po uvedení do prevádzky majú skrytú výrobnú 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).

- 31 V prejednávanej veci, ako vyplýva z návrhu na začatie prejudiciálneho konania, je preukázané, že technická porucha bola spôsobená skrytou koncepčnou vadou týkajúcou sa všetkých lietadiel rovnakého typu, ktorá má vplyv na bezpečnosť letu, takže sa treba domnievať, že táto udalosť nie je v súlade s judikatúrou citovanou v predchádzajúcom bode súčasťou bežného výkonu činnosti leteckého dopravcu.
- 32 V druhom rade treba posúdiť, či technickú poruchu s vlastnosťami uvedenými v bode 26 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).
- 33 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 lietadla.
- 34 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 alebo príslušný orgán odhalia skrytú koncepčnú vadu až po zrušení letu, má tento dopravca skutočne právomoc identifikovať a odstrániť túto vadu, takže sa nemožno domnievať, že vykonáva kontrolu, pokiaľ ide o výskyt takejto vady.
- 35 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 z 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].
- 36 V prejednávanej veci je teda potrebné určiť, či oznámenie alebo uznanie existencie skrytej koncepčnej vady lietadla, ktorá môže mať vplyv na bezpečnosť letu, zo strany konštruktéra, po rozhodnutí leteckého dopravcu zrušiť let, môže predstavovať konanie tretej osoby, ktorá zasahuje do leteckej činnosti dopravcu, a teda predstavovať udalosť vonkajšieho pôvodu.
- 37 V tejto súvislosti treba spresniť, že z judikatúry citovanej v bodoch 30 a 35 tohto rozsudku nevyplýva, že by Súdny dvor podmienil kvalifikáciu skrytej koncepčnej vady ako „mimoriadnej okolnosti“ tým, že konštruktér lietadla 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 alebo príslušného orgánu, je totiž irelevantný, keďže táto skrytá koncepčná vada existovala v okamihu zrušenia letu a dopravca nemal k dispozícii žiadne kontrolné prostriedky na jej odstránenie.

- 38 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 dochvilnosť 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).
- 39 Vzhľadom na vyššie uvedené dôvody treba na položené otázky odpovedať tak, že článok 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že vznik nečakanej a doteraz neznámej technickej poruchy, ku ktorej došlo v prípade nového modelu lietadla nedávno uvedeného do prevádzky a ktorá viedla leteckého dopravcu k zrušeniu letu, patrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, ak konštruktér tohto lietadla po tomto zrušení uzná, že táto porucha bola spôsobená skrytou koncepčnou vadou, ktorá sa týka všetkých lietadiel rovnakého typu a má vplyv na bezpečnosť letu.

O trovách

- 40 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny 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:

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:

vznik nečakanej a doteraz neznámej technickej poruchy, ku ktorej došlo v prípade nového modelu lietadla nedávno uvedeného do prevádzky a ktorá viedla leteckého dopravcu k zrušeniu letu, patrí pod pojem „mimoriadne okolnosti“ v zmysle tohto ustanovenia, ak konštruktér tohto lietadla po tomto zrušení uzná, že táto porucha bola spôsobená skrytou koncepčnou vadou, ktorá sa týka všetkých lietadiel rovnakého typu a má vplyv na bezpečnosť letu.

Podpisy