

POSTANOWIENIE

Dnia 18 lutego 2020 roku

Sąd Rejonowy w Gliwicach – VII Wydział Gospodarczy, w składzie:

Przewodniczący: Asesor sądowy Tomasz Barczyk

po rozpoznaniu w dniu 18 lutego 2020 roku w Gliwicach
na posiedzeniu niejawnymsprawy z powództwa D. Spółki Akcyjnej z siedzibą w W.
przeciwko W. Zrt. z siedzibą w B. (Węgry)

o zapłatę

Wpisano do rejestru Trybunału Sprawiedliwości pod numerem	M45895
Luksemburg, dnia	11. 03. 2020
Faks/E-mail:	513120
Wpłynęło dnia:	
	Sekretarz, z powołaniem Miroslav Aleksejev Kierownik wydziału

postanawia:

zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z następującym pytaniem prawnym:

Czy artykuł 5 ustęp 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. UE 2004, L 46, s. 1) należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy, którego samolot zderzył się z ptakiem, jest zobowiązany – w ramach racjonalnych środków, jakie powinien podjąć – do uwzględnienia przy planowaniu lotów w systemie rotacyjnym rezerwy czasowej, która wystarcza na przeprowadzenie wymaganej kontroli bezpieczeństwa?

a w razie udzielenia odpowiedzi negatywnej:

Czy artykuł 5 ustęp 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. UE 2004, L 46, s. 1) należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy, którego samolot zderzył się z ptakiem, jest zobowiązany – w ramach racjonalnych środków, jakie powinien podjąć – do wyznaczenia planu służby lub obsady załogi w taki sposób, aby była gotowa do pełnienia czynności lotniczych niezwłocznie po przeprowadzeniu wymaganej kontroli bezpieczeństwa, niezależnie od ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku, przewidzianych w załączniku nr III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 roku

ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych (Dz. UE 2012, L 296, s. 1)?

Asesor sądowy
Tomasz Barczyk

UZASADNIENIE

PRZEDMIOT SPORU, ISTOTNE OKOLICZNOŚCI FAKTYCZNE

1. Powód – D. Spółka Akcyjna z siedzibą w W (dawniej: P. Spółka Akcyjna z siedzibą w W.) wystąpił z pozwem, domagając się zasądzenia na jego rzecz od pozwanego – W. Zrt. z siedzibą w B. (dawniej: Wizz Air Hungary Légiközlekedési Kft. z siedzibą w Budapeszcie) kwoty 250,00 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie tytułem odszkodowania za opóźniony lot, nabytego w drodze umowy przelewu wierzytelności od pasażera lotu W6 1752, obsługiwanego przez pozwanego przewoźnika lotniczego.
2. Z bezspornych ustaleń faktycznych wynika, że pierwotny wierzyciel – B.K. zawarł z W. umowę przewozu lotniczego, na podstawie której w dniu 4 października 2017 roku odbywał przelot na trasie Turku-Gdańsk (numer lotu: W6 1752, relacja: TKU-GDN). Wylot opóźnił się o ponad 10 godzin w stosunku do planowej godziny wylotu (STD).
3. Pierwotną przyczynę opóźnienia było zderzenie z ptakiem maszyny lotniczej przeznaczonej do obsługi lotu (numer rejestracyjny: HA-LXK). Samolot ten wykorzystywany był przez przewoźnika lotniczego do obsługi rejsów w systemie rotacyjnym. Zderzenie z ptakiem miało miejsce podczas lotu o numerze W6 1751 (relacja: GDN-TKU) bezpośrednio poprzedzającego opisany już wyżej lot W6 1752. Przyjęty przez przewoźnika system rotacyjny przewidywał, że pomiędzy lotem o numerze W6 1751 a lotem o numerze W6 1752 wystarczającym czasem na odtworzenie gotowości do maszyny lotu (TAT – *turn-around time*) będzie 35 minut – różnica czasu pomiędzy planowanym czasem przylotu lotu W6 1751 (09:30 UTC) a planowanym czasem odlotu lotu W6 1751 (10:05 UTC).
4. Zderzenie samolotu z ptakiem wywołało konieczność przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa (inspekcji technicznej), mającej na celu wykrycie ewentualnych uszkodzeń maszyny oraz zweryfikowanie, czy pomimo zderzenia stan techniczny samolotu umożliwia przeprowadzenie kolejnego lotu. W czasie opóźnienia wywołanego zderzeniem z ptakiem oraz związaną z nim inspekcją techniczną samolotu, obsłudze załogi statku skończył się dopuszczalny okres pełnienia czynności lotniczych. Dla przywrócenia stanu gotowości do służby upłynąć musiał 10-godzinny okres wypoczynku. Okres ten przypadł na czas, kiedy samolot, po poprze prowadzonej kontroli, był zdalny technicznie do wykonania lotu. Dopiero po upływie okresu wypoczynku nastąpiła realizacja opóźnionego lotu.
5. Pozwany przewoźnik, kwestionując podstawy swojej odpowiedzialności, wśród wielu z podniesionych argumentów zarzucił, że opóźnienie lotu spowodowane zostało zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie mógł uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Spór pomiędzy stronami skoncentrował się w tym

zakresie na ocenie tego, czy do racjonalnych środków, które przewoźnik lotniczy powinien podjąć w celu zapobieżenia wystąpieniu lub skutkom wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, zaliczyć można przewidywanie potencjalnych, a możliwych do przewidzenia zdarzeń oraz odpowiednie dostosowanie do nich normalnej działalności operatora lotniczego.

WŁAŚCIWE PRZEPISY PRAWA KRAJOWEGO I PRAWA UNII

6. Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz. UE 2004, L 46, s. 1):

Artykuł 5

Odwołanie

1. *W przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy: [...]*
- c) *mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że: [...]*
3. *Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.*

Artykuł 7

Prawo do odszkodowania

1. *W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:*
 - a) *250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1.500 kilometrów; [...]*
7. Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 roku w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz. U. UE 2018, L 212, s. 1):

Artykuł 32

Przekazanie uprawnień

1. W odniesieniu do statków powietrznych, o których mowa w art. 2 ust. 1 lit. b), innych niż bezzałogowe statki powietrzne, Komisja jest uprawniona do przyjmowania aktów delegowanych, zgodnie z art. 128, w celu ustanowienia szczegółowych zasad dotyczących:

a) warunków, które operatorzy, o których mowa w art. 30 ust. 1, oraz członkowie ich załóg mają spełnić w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby, a także wymogów dotyczących wypoczynku członków załóg; [...]

8. Rozporządzenie Komisji (UE) Nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 roku ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz. U. UE 2012, L 296 s. 1):

ORO.FTL.100

Zakres

Niniejsza podczęść ustanawia wymagania obowiązujące operatora i jego członków załóg w odniesieniu do ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagania dotyczące wypoczynku członków załóg.

ORO.FTL.105

Definicje

Do celów niniejszej podczęści stosuje się następujące definicje: [...]

11) "okres służby" oznacza okres rozpoczynający się w momencie, w którym członek załogi, na polecenie operatora, ma zgłosić się do pełnienia służby lub rozpocząć służbę, i kończący się, kiedy osoba ta jest zwolniona z wszystkich obowiązków, w tym również z obowiązków po zakończeniu lotu;

12) "okres pełnienia czynności lotniczych (FDP)" oznacza okres rozpoczynający się w chwili, w której członek załogi ma zgłosić się do pełnienia służby, która może obejmować wykonanie jednego lotu lub serii lotów, i kończący się w chwili ostatecznego zatrzymania się statku powietrznego i wyłączenia jego silników na koniec ostatniego lotu, podczas którego osoba ta występuje w charakterze operacyjnego członka załogi; [...]

21) "okres wypoczynku" oznacza ciągły, nieprzerwany i określony okres po pełnieniu lub przed pełnieniem służby, podczas którego członek załogi jest zwolniony z wszystkich obowiązków, pozostawania w gotowości oraz pozostawania w rezerwie; [...]

25) "gotowość do pełnienia służby" oznacza wcześniej zgłoszony i ustalony okres, w trakcie którego operator wymaga od członka załogi gotowości do odbioru przydziału lotu, przemieszczenia się w celu zajęcia stanowiska lub podjęcia innych obowiązków bez okresu wypoczynku;

ORO.FTL.110

Obowiązki operatora

Operator: [...]

b) zapewnia, by okresy pełnienia czynności lotniczych były planowane w taki sposób, aby członkowie załogi nie odczuwali skutków zmęczenia i aby mogli oni w każdych okolicznościach pełnić swoje obowiązki w sposób zapewniający odpowiedni poziom bezpieczeństwa; [...]

g) zapewnia, by okresy wypoczynku zapewniały ilość czasu wystarczającą członkom załogi do przezwyciężenia skutków wcześniejszej służby oraz umożliwiającą wypoczynek do czasu rozpoczęcia kolejnego okresu pełnienia czynności lotniczych;

i) planuje czynności lotnicze w taki sposób, aby możliwe było ich zakończenie w dopuszczalnym okresie pełnienia czynności lotniczych, z uwzględnieniem czasu potrzebnego na wypełnienie obowiązków przed lotem, czasu lotu oraz czasu postoju na ziemi i obsługi między rejsami; [...]

WĄTPLIWOŚCI PRAWNE I ICH ZNACZENIE DLA ROZSTRZYGNIĘCIA

9. W wyroku z dnia 23 października 2012 roku (połączone sprawy C-581/10 i C-629/10; ECLI:EU:C:2012:657) Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej dokonał wykładni artykułów 5, 6 i 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, wskazując że pasażerom opóźnionych lotów przysługuje przewidziane w artykule 7 prawo do odszkodowania, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.
10. W kolejnych orzeczeniach wydawanych w trybie prejudycjalnym Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej potwierdzał, że przewoźnik lotniczy może uwolnić się od odpowiedzialności, gdy wykaże, że powstały w statku powietrznym problem techniczny jest następstwem zdarzeń, które – ze względu na swój charakter lub źródło – nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie (tak przykładowo: wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 19 listopada 2009 roku, C-402/07 i C-432/07, ECLI:EU:C:2009:716; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 grudnia 2008 roku, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771).
11. Zostało już też wyjaśnione, że przepisy prawa wspólnotowego należy interpretować w ten sposób, iż w zakresie pojęcia „*nadzwyczajnych okoliczności*”, o których mowa w artykule 5 ustępie 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, mieszczą się zdarzenia polegające na zderzeniu samolotu z ptakiem, które rodzą potrzebę przeprowadzenia inspekcji technicznych maszyny – i to niezależnie od tego, czy rzeczywiście spowodowały one uszkodzenia samolotu (wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 4 maja 2017 roku, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342).

12. W ostatniej z przywołanych spraw Sąd krajowy, kierując do Trybunału Sprawiedliwości szereg pytań prejudycjalnych, zmierzał między innymi do uzyskania odpowiedzi na pojawiającą się często w praktyce orzeczniczej wątpliwość, czy przewoźnik lotniczy jest zobowiązany – w ramach racjonalnych środków, jakie powinien podjąć – do uwzględnienia przy planowaniu swych lotów w systemie rotacyjnym rezerwy czasowej wystarczającej dla przeprowadzenia wymaganych kontroli bezpieczeństwa (punkt 55 uzasadnienia wyroku). Jednakże z uwagi na układ stosunków faktycznych w rozpoznawanej sprawie (opóźnienie lotu wywołane zostało innymi czynnikami, aniżeli jedynie planowanie lotów w ramach systemu rotacyjnego) rozstrzygnięcie przedstawionego problemu nie miało ostatecznie znaczenia dla jej rozstrzygnięcia sprawy, co skutkowało odmową udzielenia odpowiedzi na zadane pytanie (punkty 56-57 uzasadnienia wyroku).
13. Powyższe zagadnienie, którego ramy zostały dość precyzyjnie określone przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (bez jednak jego wiążącego rozstrzygnięcia), a także związane z tym dalsze wątpliwości orzecznicze, wyłoniły się po raz kolejny w praktyce sądowej, co uzasadniało skierowanie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym z pytaniem opisanym wyżej w punkcie pierwszym postanowienia.
14. Sąd krajowy powziął wątpliwość co do tego, jak daleko sięga nałożony na przewoźnika lotniczego przez prawodawcę wspólnotowego obowiązek dostosowania do nadzwyczajnej okoliczności (zderzenia samolotu z ptakiem) środków, które w chwili wystąpienia tej okoliczności odpowiadają warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez przewoźnika lotniczego. W sytuacji objętej przedmiotem prowadzonego postępowania dotyczyłoby to utworzenia odpowiedniej rezerwy czasu w systemie rotacyjnym planowania lotów, która umożliwiłaby przeprowadzenie kontroli bezpieczeństwa statku powietrznego po zderzeniu z ptakiem bez narażania pasażerów na uszczerbek związany z nadmiernym opóźnieniem lotu.
15. Próbując spojrzeć na opisane zagadnienie z szerszej perspektywy – czego wyrazem jest również drugie z zadanych pytań prejudycjalnych – Sąd krajowy zmierza zatem do dokonania przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wykładni wymienionych wyżej przepisów prawa unijnego oraz udzielenia odpowiedzi, w jakim zakresie przewoźnik lotniczy powinien uwzględniać w planowaniu swojej działalności czynności wtórne, lecz przewidywalne i potencjalnie obliczalne, względem nieprzewidywalnych, nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć.
16. Dotychczasowe wypowiedzi Trybunału Sprawiedliwości, choć pozwalają na odtworzenie ogólnych zasad właściwych dla oceny zdolności przewoźnika lotniczego do zastosowania środków ekonomicznych i technicznych zmierzających zapobieżenia opóźnieniu lotu (wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 12 maja 2011 roku,

C-294/10, ECLI: EU:C:2011:303; wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 22 grudnia 2008 roku, C-549/07, ECLI:EU:C:2008:771) nie rozwiewają w dostateczny sposób wątpliwości powstających na tym polu.

17. W rozpoznawanej sprawie szczególne wątpliwości Sądu krajowego budzi ponadto eksponowany w orzecznictwie wspólnotowym (jednak bez jego szerszego omówienia), a nakładany na przewoźnika lotniczego wymóg użycia wszystkich zasobów ludzkich, jakimi dysponował – bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa – celem uniknięcia sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowałyby nadmiernym opóźnieniem lotu. Przyjęcie restryktywnego modelu wykładni – który prezentuje w toku postępowania powód – nakazywałoby już *a limine* odrzucić możliwość powoływania się przez przewoźnika lotniczego na pozostający w związku przyczynowym z nadzwyczajnymi okolicznościami czas odpoczynku załogi statku, który skutkuje przedłużeniem czasu opóźnienia lotu. Zasadnym pozostawałoby wówczas stwierdzenie, że skoro dopuszczalne limity okresu pełnienia służby i okresu pełnienia czynności lotniczych przewidziane są przepisami powszechnie obowiązującego prawa, a operator lotniczy zobligowany został do ich uwzględniania przy sporządzaniu planu służby, to powinien przewidzieć także rezerwę personalną na wypadek możliwego opóźnienia któregoś z obsługiwanych lotów, skoro samo opóźnienie lotu – niezależnie od jego przyczyn – jest możliwe do przewidzenia przy planowaniu i organizacji działalności lotniczej. Ryzyko nieuwzględnienia tego czynnika obciążałoby wówczas przewoźnika. Wydaje się jednak, że normatywnie dopuszczalnym pozostaje również przyjęcie odmiennego zapatrywania prawnego, prezentowanego przez stronę pozwaną, zwalnającego przewoźnika lotniczego z obowiązku utrzymywania w stanie gotowości rezerwowej załogi statku. W przeciwnym wypadku nakładane na przewoźników obowiązki zbliżałyby się do konieczności utrzymywania przez przewoźnika w każdym porcie lotniczym, w którym wykonuje przewozy lotnicze, dodatkowej obsady personalnej, zdolnej przejąć czynności załogi opóźnionego lotu – co potencjalnie mogłoby i tak okazać się środkiem niewystarczającym, gdyby w podobnym czasie nałożyłoby się w jednym miejscu więcej lotów opóźnionych wskutek nadzwyczajnych okoliczności.
18. Zasygnalizować należy, że przedstawione powyżej wątpliwości, dotyczące obu pytań prejudycjalnych, rozstrzygane są niejednolicie w orzecznictwie sądów krajowych. W zbliżonych do siebie stanach faktycznych sądy krajowe, także w ramach tego samego Sądu, a nawet w ramach jednego wydziału, dokonują wzajemnie wykluczających się ocen prawnych, rozstrzygając w sposób odmienny podobne pod względem faktycznym i prawnym sprawy (zob. przykładowo wyrok Sadu Okręgowego w Warszawie z dnia 28 listopada 2018 roku, XXVII Ca 1735, LEX nr 2686539; wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 19 kwietnia 2018 roku, XXVII Ca 464/18, LEX nr 2686577; wyrok

Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 11 grudnia 2017 roku, XXVII Ca 2122/17, LEX nr 2686546; wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z dnia 24 września 2019 roku, V Ca 994/19, LEX nr 2739207; wyrok Sądu Rejonowego w Nowym Dworze Mazowieckim z dnia 22 września 2017 roku, I C 296/17, LEX nr 2406813; wyrok Sądu Okręgowego w Gliwicach z dnia 22 listopada 2016 roku, III Ca 943/16, LEX nr 2191914; wyrok Sądu Okręgowego w Gliwicach z dnia 15 października 2019 roku, III Ca 50/19, LEX nr 2761845).

19. Przedstawione wątpliwości oraz związane z nimi rozbieżności orzecznicze wskazują na potrzebę dokonania przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wykładni prawa unijnego celem zapewnienia pewności porządku prawnego oraz jednolitości jego stosowania przez sądy krajowe poszczególnych Państw Członkowskich Unii Europejskiej.

Asesor sądowy
Tomasz Barczyk