

Sprawa C-385/23**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

22 czerwca 2023 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Korkein oikeus (Finlandia)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

22 czerwca 2023 r.

Strona powodowa:

Pasażer A

Strona pozwana:

Finnair Oyj

KORKEIN OIKEUS**POSTANOWIENIE**

[--]

DATA

[--]

22 czerwca 2023 r.

STRONA POWODOWA:

Pasażer A

STRONA POZWANA:

Finnair Oyj

PRZEDMIOT:

Spór dotyczący umowy o świadczenie usług

ORZECZENIE KORKEIN OIKEUS (SĄDU NAJWYŻSZEGO)

Przedmiot postępowania

- 1 Sprawa dotyczy wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46, s. 1). Należy rozstrzygnąć, czy linia lotnicza jest zobowiązana do wypłaty pasażerowi zryczałtowanego odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, czy też wystąpiła – zwalniająca z wypłaty rekompensaty – nadzwyczajna okoliczność, której nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia.

Istotne okoliczności faktyczne

- 2 Pasażer A zarezerwował na dzień 25 marca 2016 r. lot liniami Finnair Oyj z Helsinek do Bangkoku. Lot miał być wykonany samolotem Airbus A350, który był w eksploatacji przez 5,5 miesiąca. Podczas napełniania zbiornika paliwa, na krótko przed startem doszło do awarii systemu pomiaru ilości paliwa w samolocie. Usterka została uznana za tak istotną dla bezpieczeństwa lotu, że lot tym samolotem został odwołany i został on przeprowadzony 26 marca 2016 r. zastępczą maszyną spółki. Samolot dotarł do celu z około 20-godzinnym opóźnieniem.
- 3 Typ użytego samolotu był nowy, a wada nie była znana przed przedmiotowym zdarzeniem, w czasie którego awaria ta wystąpiła po raz pierwszy na świecie. W związku z tym ani producent samolotu, ani organ ds. bezpieczeństwa lotniczego nie zgłosili wady. Natychmiast rozpoczęto dochodzenie w celu wyjaśnienia przyczyny awarii. Po upływie około jednego dnia wada została usunięta poprzez usunięcie paliwa ze zbiornika i ponowne napełnienie tego zbiornika; w następstwie maszyna była znowu gotowa do lotu. Późniejsze badania przeprowadzone przez producenta samolotu wykazały, że przedmiotowa awaria systemu pomiaru ilości paliwa była spowodowana ukrytą wadą konstrukcyjną, która miała wpływ na wszystkie samoloty tego typu.
- 4 Loty wspomnianym typem samolotu były kontynuowane przez kilka miesięcy, zanim aktualizacja oprogramowania w lutym 2017 r. ostatecznie wyeliminowała wadę. Od tego czasu w Airbusach A350 nie było więcej takich awarii.

Postępowanie

- 5 Pasażer A wniósł do Käräjaoikeus (sądu pierwszej instancji) powództwo przeciwko Finnair Oyj o zryczałtowane odszkodowanie w wysokości 600 EUR na podstawie rozporządzenia nr 261/2004. Finnair Oyj nie uznał powództwa. Argumentował, że wystąpiła ukryta wada konstrukcyjna, która stanowiła dla linii lotniczej nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia. Ponadto Finnair Oyj podjęła wszelkie racjonalne środki.

- 6 Käräjaoikeus uznał, że Finnair Oyj powinien był spodziewać się, że eksploatując nowy typ samolotu, zetknie się z potrzebą napraw, takich jak ta będąca przedmiotem sporu, które są trudne do przewidzenia ze względu na wady konstrukcyjne i produkcyjne. Takie awarie są częścią normalnej działalności linii lotniczej, a sam fakt, że producent samolotu nie przekazał linii lotniczej – odnośnie tego nowego typu samolotu – żadnych instrukcji, jak postępować w przypadku takiej wady, nie czynił tego zdarzenia nadzwyczajnym. Käräjaoikeus uwzględnił roszczenie.
- 7 Finnair Oyj odwołał się od wyroku Käräjaoikeus do Hovioikeus (sądu odwoławczego). Hovioikeus uznał, że wystąpiła w tej sprawie nieoczekiwana wada mogąca wpłynąć na bezpieczeństwo lotu. W opinii tego sądu awaria nie była częścią normalnego wykonywania działalności przez Finnair Oyj, ani nie pozwalała, ze względu na jej charakter czy źródło, na skuteczne panowanie nad nią przez Finnair Oyj, tak więc stanowiła nadzwyczajną okoliczność. Hovioikeus zwolnił Finnair Oyj z obowiązku wypłaty na rzecz A odszkodowania za opóźnienie lotu.
- 8 Korkein oikeus uwzględnił środek odwoławczy wniesiony przez A. A zażądał przed Korkein oikeus ponownie wypłaty odszkodowania, a Finnair Oyj wniósł o oddalenie roszczenia.

Mające zastosowanie przepisy

- 9 Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia 261/2004 pasażerowie mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7, z zastrzeżeniem pewnych wyjątków. Zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia 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.
- 10 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej pasażerowie lotów opóźnionych o co najmniej trzy godziny powinni być traktowani w taki sam sposób jak pasażerowie lotów odwołanych, jeżeli chodzi o prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia (wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 69).
- 11 Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” nie zostało zdefiniowane w rozporządzeniu. Motyw 14 rozporządzenia wyjaśnia, że okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

Konieczność wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

- 12 W sprawie cywilnej toczącej się przed Korkein oikeus wydanie prawidłowo uzasadnionego orzeczenia wymaga wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w zakresie warunków, pod jakimi ukryta wada konstrukcyjna może być uznana za nadzwyczajną okoliczność. W sprawie wskazano, że również sądy innych państw członkowskich Unii Europejskiej wydały orzeczenia w przedmiocie roszczeń odszkodowawczych za opóźnienia lotów spowodowane tą samą wadą.
- 13 Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wypowiedział się w kilku orzeczeniach na temat tego, czy problemy techniczne wchodzą w zakres nadzwyczajnych okoliczności. W orzeczeniu w sprawie van der Lans (wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618) Trybunał stwierdził, że ze względu na to, że funkcjonowanie statku powietrznego nieuchronnie wiąże się z występowaniem problemów technicznych, przewoźnicy lotniczy są stale narażeni – w ramach prowadzonej działalności – na takie problemy (pkt 37). Pewne problemy techniczne mogą jednak zaliczać się do takich nadzwyczajnych okoliczności. Taka sytuacja ma miejsce w szczególności w przypadku ujawnienia przez producenta maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika lotniczego lub przez właściwy organ, że te będące już w użyciu maszyny zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów. (pkt 38). W sprawie van der Lans Trybunał uznał za istotne, że ani producent maszyn wchodzących w skład floty danego przewoźnika lotniczego, ani właściwy organ nie podali, że także pozostałe statki powietrzne tej floty, poza określonym statkiem powietrznym, zawierały ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów (pkt 39 i 40).
- 14 W nowszym orzecznictwie (zob. np. wyrok z dnia 7 lipca 2022 r., SATA International – Azores Airlines, C-308/21, EU:C:2022:533, pkt 25) Trybunał Sprawiedliwości wskazał, że przy ocenie pojęcia nadzwyczajnych okoliczności zdarzenia, których pochodzenie ma charakter „wewnętrzny” wobec obsługującego przewoźnika lotniczego, należy odróżnić od zdarzeń, których pochodzenie ma charakter „zewewnętrzny”. Pojęcie to obejmuje, w związku z wystąpieniem takich zdarzeń „zewewnętrznych”, zdarzenia, które częściowo wynikają z działalności przewoźnika lotniczego, a częściowo z okoliczności zewnętrznych, spotykanych w praktyce z różną częstotliwością, nad którymi jednak przewoźnik lotniczy nie panuje, ponieważ są one spowodowane zdarzeniem naturalnym lub zachowaniem osoby trzeciej, takiej jak inny przewoźnik lotniczy lub podmiot publiczny, względnie prywatny, ingerującym w działalność lotniczą lub działalność portu lotniczego.
- 15 Oceniając sprawę, która ma zostać tutaj rozstrzygnięta, powstaje pytanie, jak należy interpretować powyższe, jeżeli opóźnienie lotu jest początkowo przypisywane wadzie, która z początku pojawiła się tylko w danym samolocie i która nie została wcześniej wykryta ani przez producenta samolotu, ani przez

właściwy organ, ale która została później uznana przez producenta za ukrytą wadę konstrukcyjną dotyczącą wszystkich samolotów danego nowego typu.

- 16 Korkein oikeus uważa, iż wymaga to wykładni, czy problem techniczny, taki jak ten będący przedmiotem niniejszej sprawy, który wystąpił w nowym samolocie, należy uznać za zdarzenie „zewnętrzne” czy „wewnętrzne”. Czy zdarzenie należy zakwalifikować jako „zewnętrzne” tylko dlatego, że po wykryciu usterki okazało się, że inne samoloty danego typu są również dotknięte tą samą ukrytą wadą mogącą wpłynąć na bezpieczeństwo lotu? Czy samo późniejsze odkrycie przez producenta, że wada jest tak zwaną wadą typu, jest wystarczające, aby uczynić tą okoliczność nadzwyczajną, czy też wyrażenie „zachowanie osoby trzeciej” oznacza raczej na przykład nagłe zakazy lotów w stosunku do niektórych typów samolotów?
- 17 Gdyby taka usterka jak rozpatrywana w niniejszej sprawie nie mogła zostać uznana za nadzwyczajną okoliczność tylko dlatego, że po wykryciu wady, która uniemożliwiła lot, okazało się, że również inne samoloty danego typu były dotknięte tą samą ukrytą usterką, należy zbadać, czy taka wada, która wystąpiła w jednej maszynie i została ostatecznie usunięta, może wchodzić w zakres takich okoliczności z innych powodów. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej w przypadku problemów technicznych nadzwyczajne okoliczności muszą odnosić się do zdarzenia, które spełnia łącznie dwa warunki. Po pierwsze, zdarzenie nie może wpisywać się w ramy normalnej działalności danego przewoźnika lotniczego. Po drugie, zdarzenie nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie ze względu na jego charakter lub źródło (np. wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 23).
- 18 W wyroku w sprawie van der Lans (pkt 41 i 43) stwierdzono, że w przypadku przedwczesnej wadliwości pewnych części statku powietrznego awaria pozostaje zasadniczo związana z bardzo złożonym systemem funkcjonowania maszyny, która jest wykorzystywana przez przewoźnika lotniczego w warunkach często trudnych, nawet ekstremalnych. W takim przypadku uznaje się, że dany przewoźnik lotniczy powinien skutecznie panować nad zapobieganiem takiej awarii lub nad jej naprawą, ponieważ to do tego przewoźnika należy zapewnienie obsługi technicznej i właściwego funkcjonowania statku powietrznego wykorzystywanego do celów prowadzonej działalności gospodarczej. Przykładowo w wyroku Finnair zostało stwierdzone również, że przedwczesna, nawet niespodziewana, usterka pewnych części statku powietrznego nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności, ponieważ taka usterka jest co do zasady nierozzerwalnie związana z systemem funkcjonowania samolotu (zob. wyrok z dnia 12 marca 2020 r., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, pkt 41).
- 19 Powstaje pytanie, czy przedstawiona powyżej wykładnia przedwczesnej wadliwości pewnych części ma również zastosowanie do ukrytej wady produkcyjnej lub konstrukcyjnej, takiej jak omawiana tutaj, która wystąpiła po raz pierwszy w nowym typie samolotu i wymagała aktualizacji oprogramowania

w celu jej usunięcia. Wada w niniejszej sprawie różni się od opisanej we wspomnianym wyżej wyroku w sprawie Finnair ukrytej wady produkcyjnej lub konstrukcyjnej zgłoszonej przez producenta (technical follow-up) tym, że ani producent, ani przewoźnik lotniczy nie wiedzieli w momencie odwołania lotu, jaka jest przyczyna wady w nowym typie samolotu, o którym tu mowa, i jak można ją usunąć. Z drugiej strony, zgodnie z dowodami przedstawionymi w sprawie, nie jest niczym niezwykłym, że nowy typ samolotu ma ukryte wady w początkowej fazie wprowadzania do eksploatacji.

Pytania prejudycjalne

Korkein oikeus, po umożliwieniu stronom przedstawienia uwag dotyczących treści wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, postanowił zawiesić dalsze postępowanie i zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w przedmiocie następujących pytań:

1. Czy przewoźnik lotniczy może powołać się na nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 z samego tego powodu, że producent samolotu zgłosił istnienie ukrytej wady konstrukcyjnej mogącej wpłynąć na bezpieczeństwo lotu i dotyczącej wszystkich samolotów danego typu, mimo że zgłoszenie to nastąpiło dopiero po opóźnieniu lub odwołaniu lotu?

2. W razie udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze i konieczności zbadania, czy okoliczności wynikają ze zdarzeń, które stanowią część normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i które ze względu na swój charakter lub źródło rzeczywiście pozwalają na skuteczne panowanie nad nimi – czy orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej dotyczące przedwczesnej wadliwości pewnych części technicznych ma zastosowanie w sprawie takiej jak niniejsza, w której ani producent, ani przewoźnik lotniczy nie wiedzieli w chwili odwołania lotu, jaki charakter miała wada w nowym typie samolotu i w jaki sposób można było ją usunąć?

Po otrzymaniu orzeczenia w trybie prejudycjalnym Korkein oikeus wyda wyrok w sprawie.

[--]