

C-411/23-1

Sygn. akt XXIII Ga 1225/22

POSTANOWIENIE

Dnia 26 maja 2023 r.

Sąd Okręgowy w Warszawie XXIII Wydział Gospodarczy Odwoławczy i Zamówień Publicznych w składzie:

Przewodniczący: Sędzia Aneta Łazarska

po rozpoznaniu w dniu 26 maja 2023 r. w Warszawie

na rozprawie

sprawy z powództwa D. spółki akcyjnej w W.

przeciwko P. spółce akcyjnej w W.

o zapłatę

na skutek apelacji powoda

od wyroku Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy w Warszawie

z dnia 3 grudnia 2021 r. sygn. akt VIII GC 1831/19

postanawia:

w oparciu art. 267 Traktatu o Funkcjonowaniu Unii Europejskiej zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej o udzielenie odpowiedzi na następujące pytania prejudycjalne:

1) czy ujawniona przez producenta wada konstrukcyjna silnika samolotu stanowi »nadzwyczajną okoliczność« i czy mieści się ona w pojęciu „nieoczekiwanych wad” w rozumieniu motywu 14 i 15 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. 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- jeśli przewoźnik wiedział o możliwej wadzie konstrukcyjnej kilka miesięcy przed lotem?

2) jeżeli wada konstrukcyjna silnika, o której mowa w pkt 1 postanowienia stanowi »nadzwyczajną okoliczność« w rozumieniu motywu 14 i 15 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. 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, to czy w ramach przedsięwzięcia „wszelkich racjonalnych środków” określonych przez motyw 14 i art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy oczekiwać od przewoźnika lotniczego, aby biorąc pod uwagę prawdopodobne ujawnienie wady konstrukcyjnej silnika samolotu podjął prewencyjne działania mające na celu utrzymanie w gotowości samolotów zastępczych w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 dla zwolnienia go z ciężącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia.

Sędzia Aneta Łazarska

Sygn. akt XXIII Ga 1225/22

UZASADNIENIE

I.

PRZEDMIOT, STAN FAKTYCZNY I PRZEBIEG POSTĘPOWANIA:

1

Wpisano do rejestru Trybunału Sprawiedliwości pod numerem <u>1261982</u>
Luksemburg, dnia <u>04. 07. 2023</u>
Faks/E-mail:
Wpłynęło dnia: <u>05/04/23</u>
Sekretarz, z upoważnienia <u>Maria Sielkierzyńska</u> administratorka

PRZEDMIOT

Pozwem wniesionym 29 marca 2019 roku powód D. spółka akcyjna z siedzibą w W. (dawniej: P.[R] spółka akcyjna z siedzibą w W.) wniósł o zasądzenie od pozwanego P. spółki akcyjnej z siedzibą w W. kwoty 600 euro wraz z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od 3 grudnia 2021 r. do dnia zapłaty. Powód wskazał, że poprzednik prawny powoda J. D. zawarł z pozwaną linią lotniczą 2 lipca 2018 r. umowę przewozu na trasie K.-C.[Kraków-Chicago] Lot był opóźniony, na skutek czego pasażer dotarł do portu docelowego więcej niż 3 godziny po planowanym czasie przylotu. Wobec powyższego niniejszym powództwem strona powodowa dochodziła odszkodowania na podstawie art. 7 Rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r.

W odpowiedzi na pozew pozwany wniósł o oddalenie powództwa i zasądzenie kosztów postępowania według norm przepisanych. W uzasadnieniu przyznał, że przedmiotowy lot był opóźniony. Wyjaśnił, że w silnikach marki R. (...), które napędzały samoloty B. realizujące loty transatlantyczne, wystąpiły wady produkcyjne, ale mając na uwadze, że pozwany podjął działania mające na celu zminimalizowanie nieregularności podczas zaplanowanych rejsów, jest on zwolniony z odpowiedzialności za opóźnienie przedmiotowego lotu. Pozwana spółka podniosła, że ani ona, ani żaden inny przewoźnik, nie była w stanie przewidzieć, że dostarczone do samolotów silniki marki R. (...) obciążone zostaną wadą projektową, co stanowi nadzwyczajną okoliczność wyłączającą obowiązek wypłaty rekompensaty przez przewoźnika.

STAN FAKTYCZNY

J. D. zawarł z P. spółką akcyjną z siedzibą w W. 2 lipca 2018 roku usługę przewozu lotniczego lotem na trasie K.-C. [Kraków-Chicago] o nr (...).

Odległość między K. a C.[Krakowem a Chicago] po ortodromie wynosi 7621 km.

W kwietniu 2018 r. P. spółka akcyjna z siedzibą w W. otrzymała od producenta silników R. (...) oraz Biuletyn, które w związku z ujawnieniem wady projektowej silników (...) zamontowanych w samolotach B. (...) nakładały szereg ograniczeń na wykorzystanie tychże samolotów. Wada dotyczyła uszkodzenia łopatek sprężarki. Lot o numerze (...) został opóźniony o ponad 3 godziny. Przyczyną opóźnienia ww. lotu była usterka spowodowana wadą projektową silników zamontowanych w samolotach B. (...). Została ona ujawniona 28 czerwca 2018 r. w samolocie (...), który miał wykonywać 2 lipca 2018 r. lot o nr (...): podczas wykonywanego lotu przez ten samolot system monitorujący lot wychwycił nieprawidłowości w pracy silnika. Po stwierdzeniu wystąpienia pomażu silnika (...) (...) w locie, zgodnie z rekomendacją R. (...) wykonano inspekcję wizualną sprężarki zgodnie z (...). Przeprowadzono boroskopię. Po konsultacji z R. (...) silnik (...) został uznany za niesprawny ze względu na uszkodzenia łopatek sprężarki wysokiego ciśnienia (...), (...) oraz (...). Silnik został wybudowany i wysłany na naprawę do zakładu remontowego (...). Zbudowano sprawny silnik. Ze względu na brak dostępnych sprawnych silników zapasowych (był to problem globalny – producent R. (...) nie wyprodukował odpowiedniej ilości silników zapasowych) wymiana silnika była możliwa dopiero 5 lipca 2018 r. Samolot (...) wrócił do eksploatacji już 7 lipca 2018 r. (**dowód:** formularz techniczny, dokumentacja techniczna z boroskopii, (...), (...)(...)

P. S.A., od kwietnia 2018 r., kiedy został ujawniony globalny problem wady projektowej silników zamontowanych w samolotach B. (...), wielokrotnie kontaktowały się z różnymi przewoźnikami w celu wyleasingowania dodatkowych samolotów.

18 lipca 2018 roku pomiędzy J. D. (jako cedentem), a P.[R] S.A. (jako cesjonariuszem) zawarta została umowa cesji wierzytelności, na podstawie której pasażerka przelała na cesjonariusza przysługującą jej wierzytelność z tytułu ww. opóźnionego lotu.

PRZEBIEG POSTĘPOWANIA

SĄD I INSTANCJI

Sąd Rejonowy jako sąd I instancji powództwo oddalił wyrokiem z dnia 3 grudnia 2021r. Zdaniem Sądu Rejonowego pozwana spółka w sposób należyty wykazała zaistnienie okoliczności egzoneracyjnych, o których mowa w art. 5 ust. 3 ww. rozporządzenia nr 261/2004. Na podstawie materiału dowodowego zebranego w sprawie oraz stanowisk stron sąd ustalił, że bezpośrednią przyczyną opóźnienia spornego lotu nr (...) z 2 lipca 2018 r. było zaistnienie wady produkcyjnej silnika R. (...), która została ujawniona 28 czerwca 2018 r. w czasie nieplanowanej boroskopii samolotu o nr (...), który miał wg planu wykonywać 2 lipca 2018 r. lot o nr (...). Samolot, który pierwotnie miał wykonywać lot (...), tj., (...), 28 czerwca 2018 r. przeszedł badania boroskopii, w czasie którego ujawniono wadę produkcyjną silnika R. (...), tj. uszkodzenie łopatek sprężarki wysokiego ciśnienia (...), (...) oraz (...), co

doprowadziło do uznania całego silnika za niesprawny. Co istotne, nie była to planowana boroskopia, a nagła, której potrzeba wynikała z wystąpieniem usterki – pompażu (niestabilnej pracy) silnika (...) (...) wykrytej w czasie lotu samolotu, przy pomocy którego miał być realizowany sporny lot, przez system monitorujący pracę lotu.

W ocenie sądu pozwany podjął wszystkie możliwe racjonalne środki w celu zorganizowania zastępczego samolotu na wykonanie lotu (...) wobec zaistnienia nadzwyczajnej okoliczności, która pozostawała z związku przyczynowym z opóźnieniem. Wobec faktu, że do lotu (...) zostały jedynie 4 dni, pozwany zdecydował się na wykonanie lotu sprawnym (...), który przybył na lotnisko w C. opóźniony wobec nagłej zmiany grafiku, stąd opóźnienie lotu (...). Oczywiście jednak było, że pierwotną przyczyną opóźnienia było uziemienie samolotu (...), u którego wykryto niesprawność silnika.

Należy również wskazać, że w kwietniu 2018 r. pozwany otrzymał od producenta silników R. (...) oraz Biuletyn, które w związku z ujawnieniem wady projektowej silników nakładały szereg ograniczeń na wykorzystanie samolotów D., uzasadnione jest zatem twierdzenie, że pozwany nie mógł rozwiązać tego problemu z uwagi na fakt, że jest to problem globalny. W ocenie sądu postępowanie przewoźnika zgodne z zaleceniami producenta silników uznać należy za racjonalne. Fabrycznej usterki samolotu nie można uznać za typową usterkę, która winna zostać wykryta odpowiednio wcześniej przed przystąpieniem do wykonania lotu przez przewoźnika. Wystąpienie fabrycznej usterki silnika nie należy również traktować jako usterki samolotu powstałej w wyniku eksploatacji samolotu. Zdarzenie to nie było możliwe do przewidzenia, zagrażało bezpieczeństwu lotu i wystąpiło nagle w trakcie rutynowej eksploatacji samolotu, a nadto podkreślić należy, że zagrażało ono bezpośrednio życiu i zdrowiu podróżujących, co również przemawia za tym, iż pozwany przewoźnik zachował się słusznie i profesjonalnie stosując się do zaleceń biuletynu i dyrektywy. Zdaniem sądu pozwana należycie wykazała, że samolot był konserwowany zgodnie z wymaganym programem przeglądów i nie można było mieć zastrzeżeń do jego sprawności. Przewoźnik lotniczy jako podmiot trudniący się zawodowo przewozem osób w ruchu powietrznym musi brać pod uwagę wszelkie trudności związane z działalnością branży lotniczej.

W ocenie Sądu uzasadnione jest twierdzenie, że pozwany nie mógł rozwiązać problemu z uwagi na fakt, iż jest to problem globalny. Pozwany nie mógł podwoić swojej floty, czy posiadać kilka samolotów w tzw. zapasie ponieważ koszty takiej operacji prawdopodobnie doprowadziłyby do braku płynności finansowej spółki. Producent nie był w stanie wymienić wszystkich wadliwych silników u wszystkich przewoźników z uwagi na brak możliwości produkcyjnych i zasobowych. Jeden z elementów silnika – łopatką sprężarki – został wykonany w sposób wadliwy, powodujący pęknięcie tego elementu. W sytuacji w której element ten zostaje uszkodzony samolot nie może kontynuować lotów i konieczna jest wymiana elementu. Pozwany zmuszony jest oczekiwać kilka miesięcy. Zapasowy silnik do samolotu (...) został i tak zorganizowany szybko, albowiem już 5 lipca 2018 r. i samolot ten wrócił do eksploatacji 7 lipca 2018 r., tj. 8 dni po wykryciu wady silnika. Sąd przychylił się do stanowiska pozwanego, potwierdzonego formularzem technicznym wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności Urzędu Lotnictwa Cywilnego, że wykrycie wady w dniu 28 czerwca 2018 r. spowodowało, iż pozwany nie miał wystarczającej ilości czasu aby zorganizować powódce transport zastępczy, który odbyłby się w pierwotnie zaplanowanym terminie. Wskazać nadto należy, że lot nr (...) w dniu 2 lipca 2018 r. miał się odbyć w stosunkowo krótkim czasie od opublikowania informacji o wadzie projektowej silników i biuletynu producenta. Pomiędzy kwietniem a przełomem czerwca i lipca pozwana nie miała wystarczającej ilości czasu, by przeorganizować całą siatkę połączeń.

Przy tym pozwany wykazał, że nie był w stanie znaleźć innego zastępczego samolotu, który mógłby bez opóźnień wykonać lot (...). Pozwany od kwietnia 2018 roku wielokrotnie kontaktował się z różnymi przewoźnikami w celu wyleasingowania dodatkowych samolotów. W konsekwencji właśnie wykonanie skarżonego lotu sprawnym samolotem (...) stanowiło w okolicznościach tej sprawy podjęcie przez pozwanego racjonalnego środka zaradczego.

SĄD II INSTANCJI

Apelację od tego wyroku wniosła strona powodowa do Sądu Okręgowego w Warszawie. W apelacji między innymi zarzuciła błąd w ustaleniach faktycznych, że bezpośrednią przyczyną opóźnienia lotów (...) i (...) była okoliczność nadzwyczajna w postaci wady konstrukcyjnej silników T. (...) marki R. (...), że pozwany przewoźnik podjął wszelkie racjonalne środki w celu usunięcia nieregularności lotu, że problem z silnikami R. (...) był w 2018 r. problemem nowym, nieznanym dotąd przewoźnikowi, podczas gdy pierwsze problemy z tymi silnikami pojawiły się już w 2016 r., że pozwany nie miał wystarczającej ilości czasu, by przeorganizować całą siatkę połączeń. Ponadto zarzuciła naruszenie przepisu art. 5 ust. 4 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy

przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów. uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 259/91, poprzez jego niewłaściwe zastosowanie i przyjęcie, że w przedmiotowej sprawie wystąpiły nadzwyczajne okoliczności, zwalniające przewoźnika z odpowiedzialności z tytułu dużego opóźnienia lotu oraz że pozwany podjął wszelkie racjonalne środki w celu uniknięcia opóźnienia lotu, co skutkowało oddaleniem powództwa i brakiem obowiązku zryczałtowanego odszkodowania na rzecz powoda, naruszenie art. 5 ust. 1 lit. c w zw. z art. 7 ust. 1 lit c rozporządzenia (WE) nr 261/2004 poprzez jego niezastosowanie, co w konsekwencji doprowadziło do oddalenia powództwa i braku obowiązku wypłaty odszkodowania na rzecz powoda, w sytuacji, w której poprzednikowi prawnemu powoda przysługiwało odszkodowanie z tytułu dużego opóźnienia lotu.

PRAWO UNII EUROPEJSKIEJ

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. 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

Motyw 14 i 15

(14) Podobnie jak w konwencji montrealskiej, zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. 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.

(15) Za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów.

Artykuł 5

1. W przypadku odwołania lotu, pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

- a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8; oraz
- b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz
- c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

Art. 5 ust. 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:

- c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

II.

WĄTPLIWOŚCI SĄDU KRAJOWEGO:

Odnosnie pytania nr 1:

1. Spór w sprawie dotyczy wykładni pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” oraz „nieoczekiwanej wady” w rozumieniu motywu 14 i 15 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego odnoszącej się do globalnej wady projektowej silnika R. (...) samolotu D. ale w szczególnym układzie okoliczności. Jak wskazuje się w orzecznictwie TSUE funkcjonowanie statku powietrznego nieuchronnie wiąże się z występowaniem problemów technicznych, przewoźnicy lotniczy są stale narażeni – w ramach prowadzonej działalności – na takie problemy (wyrok W.-H., C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 24, 25). Zgodnie z motywami 14 i 15 oraz art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, w drodze odstępstwa od przepisów art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia, przewoźnik lotniczy jest zatem zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli może dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można by było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., S. i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 69; z dnia 31 stycznia 2013 r., (...), C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 38).

2. Za nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 można uznać zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub swoje źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na skuteczne nad nim panowanie. Takie okoliczności 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 lotniczego obsługującego dany lot (zob. wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., W.-H., C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 21, wyrok z 19 listopada 2009r. (...) C 402/07, i C 432/07).

3. Motyw 14 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 wskazuje na przykładowy katalog nadzwyczajnych okoliczności tj. destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika. Ten katalog nadzwyczajnych okoliczności wskazuje raczej na wąską interpretację pojęcia „nadzwyczajne okoliczności” i tak już dość nieostrego pojęcia jakim jest nadzwyczajna okoliczność (wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., W.-H., C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 23; z dnia 31 stycznia 2013 r., (...), C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 29; a także z dnia 17 września 2015 r., (...), C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 36).

4. W orzecznictwie na tle motywu 14 i 15 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 przyjmuje się, że nadzwyczajnej okoliczności nie stanowi przedwczesna wadliwość pewnych części statku powietrznego, ponieważ awaria tego rodzaju jest nierozzerwalnie związana z systemem funkcjonowania maszyny. Takie niespodziewane zdarzenie powinno bowiem pozostawać pod skuteczną kontrolą przewoźnika lotniczego, gdyż to jego zadaniem jest zapewnienie obsługi technicznej i właściwego funkcjonowania statków powietrznych wykorzystywanych do celów prowadzonej działalności gospodarczej (zob. podobnie wyrok z dnia 17 września 2015 r., (...), C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 41, 43). Pewne problemy techniczne mogą jednak stanowić takie nadzwyczajne okoliczności. Taka sytuacja ma miejsce w szczególności w przypadku ujawnienia przez producenta maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika lotniczego lub przez właściwy organ, że maszyny te, będące już w użyciu, zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów. Podobnie byłoby w odniesieniu do uszkodzeń statków powietrznych w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu (zob. podobnie wyrok W.-H., C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 26).

5. W tym więc katalogu nadzwyczajnych okoliczności z motywu 14 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 mieści się również „nieoczekiwana wada mogąca wpłynąć na bezpieczeństwo lotu”. W odniesieniu do problemów technicznych statku powietrznego, z orzecznictwa Trybunału wynika, że takie problemy można zaliczyć do nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu i mieszczących się w takich okolicznościach. Jednak faktem jest, że okoliczności związane z wystąpieniem takich problemów mogą zostać uznane za „nadzwyczajne” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które – na wzór okoliczności wymienionych w motywie 14 tego rozporządzenia – nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło (zob. podobnie wyrok W.-H., C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 23).

6. W przedmiotowej przyczynie opóźnienia spornego lotu z 2 lipca 2018 r. było zaistnienie wady produkcyjnej silnika R. (...), która została ujawniona 28 czerwca 2018 r. w czasie nieplanowanej boroskopii samolotu o nr (...) w samolocie B. (...).

7. Nie ulega wątpliwości, że przewoźnik zamawiając samoloty od przedsiębiorstwa, które ma ugruntowaną pozycję na rynku w produkcji samolotów może oczekiwać, że dostarczony statek powietrzny będzie sprawny technicznie oraz zaprojektowany i wykonany w taki sposób, że będzie on wolny od wad ukrytych pojawiających się w toku jego eksploatacji. Samolot jest przecież certyfikowany przez producenta oraz właściwe organy lotnicze. Zdarza się jednak, że takie wady ukryte występują. Co do zasady, wadą ukrytą jest wada, która nie wynika ze sposobu samej eksploatacji, a występuje ona już na etapie projektowania/produkcji, a więc użytkownik nie ma na jej wystąpienie żadnego wpływu. Choć może się zdarzyć, że sposób eksploatacji może przyspieszyć ujawnienie takiej wady ukrytej w danym towarze, to jednak nie sposób przypisywać z tego tytułu winy użytkownikowi. Podobnie orzekł Trybunał, wyrażając pogląd, że skoro funkcjonowanie statków powietrznych nieuchronnie prowadzi do problemów technicznych, to przewoźnicy lotniczy są stale narażeni na takie problemy w ramach swojej działalności. Z tego względu problemy techniczne, które ujawniają się podczas przeglądu statków powietrznych lub w wyniku nieprzeprowadzenia przeglądu, nie mogą same w sobie stanowić „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

8. Natomiast niektóre zdarzenia, takie jak ukryta wada produkcyjna, która zagraża bezpieczeństwu lotu, lub uszkodzenie statku powietrznego w wyniku aktów sabotażu lub terroryzmu, mogą nie wpisywać się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. W związku z tym, należy oddzielić problemy techniczne wynikające z użytkowania, a problemy techniczne wynikające z ujawnionej wady ukrytej (fabrycznej). Tak samo, orzekł też Trybunał w wyroku C-257/14, wyrażając pogląd, że pewne problemy techniczne mogą jednak stanowić takie nadzwyczajne okoliczności. Taka sytuacja ma miejsce w szczególności w przypadku ujawnienia przez producenta maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika lotniczego lub przez właściwy organ, że maszyny te, będące już w użyciu, zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów. Podobnie byłoby w odniesieniu do uszkodzeń statków powietrznych w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu (zob. podobnie wyrok W.-H., C-549/07). Trybunał orzekł, że ukryta wada fabryczna jest zdarzeniem zewnętrznym (zob. wyroki z dnia 22 grudnia 2008 r., W.-H. (C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 26), z dnia 17 września 2015 r., (...) (C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 38).

9. Ukryta wada silnika w przedmiotowej sprawie stanowi więc zdarzenie zewnętrzne w stosunku do obsługującego przewoźnika lotniczego. Prawidłowe działanie silników samolotów ma kluczowe znaczenie dla bezpieczeństwa lotów. Szczególnie podczas rejsów długodystansowych, których trasa nierzadko przebiega nad oceanami czy terenami pozbawionymi odstepu do lotnisk, nieprawidłowa praca silnika może skutkować incydem lotniczym, a nawet wypadkiem.

10. Wątpliwość dotyczy jednak tego czy w pojęciu nadzwyczajnej okoliczności i nieoczekiwanej wady mieści się także taka wada produkcyjna, której wystąpienie zostało niejako zapowiedziane, a więc była w pewnym sensie przewidywalna. Słownikowa definicja słowa „przewidywalność” oznacza „dający się przewidzieć, domyślić, odgadnąć z wyprzedzeniem”. Dla oceny tej przesłanki konieczne jest zatem ocena, na ile prawdopodobne było, żeby przewoźnik lotniczy mógł przewidzieć wystąpienie i ujawnienie się przedmiotowej wady ukrytej silnika oraz same skutki tego zdarzenia.

Trybunał w sprawie C-832/18 wskazuje bowiem, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy nie może w celu uwolnienia się od obowiązku odszkodowania powoływać się na „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, związane z wystąpieniem usterki tzw. części „on condition”, tj. części, którą wymienia się wyłącznie w przypadku jej usterki, również gdy stale dysponuje on zapasową częścią zamienną, chyba że – czego zweryfikowanie należy do sądu odsyłającego – tego rodzaju usterka stanowi zdarzenie, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala mu na skuteczne nad nim zapanowanie, przy czym usterki tej nie należy uważać za tego rodzaju zdarzenie, jeśli jest ona co do zasady nierozzerwalnie związana z systemem funkcjonowania samolotu (wyrok w sprawie C 832/18 F. z dnia 12 marca 2020 r.).

11. W niniejszej sprawie mamy do czynienia z wadą fabryczną silnika, a więc zdarzeniem zewnętrznym, ujawnioną jednak przez producenta. W tym miejscu należy wskazać, że przewoźnik otrzymał w kwietniu 2018 r. informację, od producenta silników odnośnie wykrycia i ujawnienia wady projektowej silników. Owa informacja obejmowała Dyrektywę i Biuletyn, które nakładały szereg ograniczeń na wykorzystanie samolotu. Przypomnieć należy, że sporny lot odbył się w dniu 2 lipca 2018 r., a wykrycie wady w tym konkretnym samolocie, mającym obsługiwać lot tego dnia, w dniu 28 czerwca 2018 r. Niemniej wada nie musiała się ujawnić albowiem nie każda inspekcja ujawniała pęknięcie podstawy łopatki (...). Producent nie zalecał natychmiastowego uziemienia wszystkich samolotów jak też nie wskazywał, że samoloty nie mogą wykonywać lotów. Odpowiedzi zatem wymaga ustalenie, czy

usterka ta pozostawała poza zakresem kontroli przewoźnika co do jej przewidywalności. Można było jedynie domniemywać, że w pewnym procencie silników zostanie ujawniona niesprawność wykluczająca je z eksploatacji. Nie można jednak było przewidzieć faktycznie czy w danym przypadku niesprawność zaistnieje.

12. W tej kwestii należy zauważyć, że w dziedzinie zarobkowych przewozów lotniczych przewoźnicy lotniczy muszą przestrzegać ścisłych procedur technicznych i administracyjnych przy wykonywaniu swojej działalności. Orzecznictwo trybunału stoi na stanowisku, że co do zasady, obsługujący przewoźnik lotniczy nie może twierdzić, że nie panuje skutecznie nad swoją organizacją i personelem. W rzeczywistości przewoźnik lotniczy musi podjąć wszelkie niezbędne środki, aby zapobiec wszelkim problemom, które mogłyby dotyczyć członków jego załóg, a w szczególności problemom, które mogłyby dotyczyć pilotów. Ten pogląd można również odnieść do kwestii problemów technicznych samolotów bez względu na ich przyczynę. Przewoźnik lotniczy powinien posiadać stosowne procedury, albo w razie ich braku - na przykład ze względu na specyficzność danego zdarzenia – podjąć wszelkie niezbędne, możliwe i znajdujące racjonalne uzasadnienie kroki, aby przeciwdziałać zdarzeniu, które może powodować opóźnienie lub odwołanie lotu.

13. W przedmiotowej sprawie takie procedury zostały zachowane. Producent, który ujawnił wadę zalecał użytkownikom silnika wykonywanie przeglądów w zakresie i częstotliwości podanej w biuletynie. Sam więc fakt wykonywania przeglądów wpisuje się w normalną działalność przewoźnika. Niemniej przegląd mógł choć nie musiał ujawnić wystąpienie usterki. Przewoźnik dokonywał koniecznych przeglądów technicznych, a usterka silnika była niewątpliwie zdarzeniem niezależnym od niego, na którym nie miał panowania mogła ona wystąpić lub nie. Innymi słowy, nawet stosowanie danej procedury, czy podjęcie niezbędnych kroków nie gwarantowały możliwości zapanowania nad danym zdarzeniem. W rezultacie oceny wymaga wykładnia pojęcia nadzwyczajnych okoliczności oraz nieoczekiwanych wad i czy w tym pojęciu mieści się wada konstrukcyjna silnika, ujawniona przez producenta i możliwa do przewidzenia, czyli w jakimś stopniu „oczekiwana” lub której prawdopodobieństwo wystąpienia było możliwe do przewidzenia ale nie znaczy to równocześnie, że przewoźnik miał możliwość panowania nad tym zdarzeniem.

Odnosnie pytania 2

1. Zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 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. Orzecznictwo odsyła również aby sądy indywidualne badały czy faktycznie przewoźnik podjął wszelkie racjonalne środki in concreto.

2. W orzecznictwie podaje się różne definicje „wszelkich racjonalnych środków” Trybunał uznał, że do obsługującego przewoźnika lotniczego należy wdrożenie wszelkich środków ludzkich, materialnych i finansowych, którymi dysponuje aby uniknąć zdarzenia (...)- W. P., EU:C:2019:288 z dnia 4 kwietnia 2019 r. (C-501/17)). W przywołanym już wyroku W.-H. (Wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r. (C-549/07)) Trybunał orzekł, że fakt, iż obsługujący przewoźnik lotniczy przestrzegał minimalnych zasad przeglądów statku powietrznego, nie wystarcza do stwierdzenia, że przewoźnik podjął wszelkie racjonalne środki. Ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zatem zwolnieniem z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania, na podmiocie, który zamierza się na nie powołać, spoczywa obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można by było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków, to jest środków, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika lotniczego (wyrok z dnia 12 maja 2011 r., E. i R., C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 25 i przytoczone tam orzecznictwo wyrok z dnia 23 marca 2021 r., A., C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo). Podmiot ten musi zatem wykazać, że nawet przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w sposób oczywisty nie mógł, bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie, uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały odwołaniem lotu lub jego opóźnieniem wynoszącym w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny (zob. podobnie wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., S. i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 61; z dnia 12 maja 2011 r., E. i R., C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 25).

3. Z jednej więc strony pojawia się odwołanie do kategorii poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości przedsiębiorstwa przewoźnika, z drugiej strony do kategorii bardziej pragmatycznej środków, które w chwili wystąpienia

nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika. Literalnie pojęcie racjonalne oznacza: rozsądne, rozumne; rzeczowe, sensowne, słuszne, trafione, trafne.

4. Trybunał przyjął zatem indywidualne i elastyczne pojęcie „racjonalnego środka”, pozostawiając sądowi krajowemu ocenę, czy w okolicznościach danej sprawy można uznać, iż przewoźnik lotniczy podjął dostosowane do sytuacji środki (zob. podobnie wyrok z dnia 12 maja 2011 r., E. i R., C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 30).

5. Co do zasady wystąpienie usterki technicznej samolotu jako nieoczekiwane zdarzenie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, jako że przewoźnik ten jest stale narażony na tego typu niespodziewane problemy techniczne. W orzecznictwie przyjmuje się, że przewoźnik lotniczy powinien skutecznie panować nad zapobieganiem takiej awarii lub nad jej naprawą, w tym wymianą części przedwcześnie wadliwych, ponieważ to do tego przewoźnika należy zapewnienie obsługi technicznej i właściwego funkcjonowania statku powietrznego wykorzystywanego do celów prowadzonej działalności gospodarczej, zob. podobnie wyrok z dnia 17 września 2015 r., (...), C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 41, 43). Pytanie, czy w tych okolicznościach jeśli są spełnione warunki nieoczekiwane zdarzenia, skoro ujawnienie się usterki było jednak pewną niewiadomą, dotyczy tego jakie przewoźnik powinien podjąć środki zapobiegawcze aby mogły one być uznane za racjonalne.

6. Prima facie wydaje się, że okres od kwietnia do początku lipca pozwalał na podjęcie wszelkich niezbędnych i racjonalnych kroków w celu wyeliminowania sytuacji opóźnienia lub odwołania lotu z tego powodu. W związku z tym należy jednoznacznie wskazać, że przewoźnik mógł przewidywać, że usterka techniczna silnika dotyczyć będzie również samolotów znajdujących się w jego posiadaniu.

7. Niemniej fabrycznej usterki nie można uznać za typową usterkę, którą łatwo jest wykryć wcześniej, przed wykonywaniem lotu. Jak zostało już wspomniane fabryczna wada ukryta nie jest wadą wynikającą z eksploatacji. Jednak nie sposób zgodzić się, że z uwagi na przekazanie informacji przez producenta silnika, nie można było takiej usterki przewidzieć. Można rozważyć, czy w takim przypadku nie powinna zostać podjęta przez przewoźnika próba wymiany silnika (jeszcze sprawnego) z uwagi na bezpieczeństwo podróży lub uziemienie samolotu do czasu, gdy producent nie rozwiąże problemów z naprawą lub dostarczeniem nowych silników. Dodatkowo, należy przypomnieć, że zapasowy silnik do tego konkretnego samolotu został zorganizowany już w dniu 5 lipca 2018 r., a samolot w dniu 7 lipca 2018 r. wrócił do eksploatacji, a więc osiem dni po wykryciu wady silnika. Jednak przewoźnik wskazuje, że nie było możliwe zapewnienie takiej liczby nowych silników jak też, że zmiana silnika wiązałaby się z koniecznością zmiany konstrukcji skrzydła samolotu i pylonu. Uziemienie samolotów też nie było rozwiązaniem, gdyż bez połączeń atlantyckich pozwana nie byłaby w stanie prowadzić działalności gospodarczej.

8. Należy zatem rozważyć, czy przewoźnik nie powinien jednak znając sytuację od kwietnia zorganizować planu naprawczego i samolotów zastępczych. Od kwietnia 2018r. przewoźnik mógł oszacować ile samolotów zastępczych może być koniecznych w celu zaradzenia możliwym usterkom technicznym i podjąć decyzje, czy samoloty te będą wchodziły w skład jego floty czy też będą leasingowane od innych przewoźników. Pytanie czy w takim przypadku przewoźnik nie powinien opracować planu w celu zaradzenia mogącym się ujawnić usterkom. Pytanie dotyczy więc standardu działań jakich należy oczekiwać od racjonalnie działającego przewoźnika i ich relacji do ochrony praw pasażera.

9. Nie ulega wątpliwości, że nie można oczekiwać od przewoźnika poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie, czym mogłoby być oczekiwanie, aby zapewnił on zastępczy samolot, będący w każdej chwili w gotowości. Niemniej w tej sprawie pozwany miał wiedzę od kwietnia, że w pewnej liczbie samolotów ujawnić się może usterka. Od kwietnia zwrócił się do 8 firm przewoźników celem wypożyczenia samolotu. Powód zaś zarzuca, że tylko wśród przewoźników europejskich można znaleźć 471 samolotów, które mogłyby zastąpić B. (...) i że pozwany zaniechał zwrócenia się do co najmniej 18 przewoźników, w tym do firm, które zajmują się świadczeniem usług typu wet lease, czyli dzierżawy samolotu wraz z załogą i usługami pokładowymi. Pozwany potwierdził, że od 7 września 2018r. stale leasingował jedną z maszyn, zaś w sierpniu 2018r. podpisał dwie umowy leasingowe.

10. Te okoliczności zdaniem powoda świadczą o opieszałym działaniu, którego celem nie było rzeczywiste wynajęcie maszyn, a jedynie zabezpieczenie materiału dowodowego. Zdaniem powoda współczesną praktyką linii lotniczych jest jednak utrzymywanie samolotów zapasowych na wypadek wystąpienia usterek i konieczności wysłania maszyn zastępczych. Pozwany z kolei wywodzi, że nie było racjonalne aby stale posiadał w zapasie wolne samoloty z pełną załogą. Koszty zaś leasingowania i utrzymywania samolotów są ogromne, a pozwany prowadzi działalność gospodarczą nastawioną na osiągnięcie zysku. Nie byłoby więc racjonalne stawienie

wymogu aby stale posiadał niejako „w zapasie” samoloty z pełną załogą, które mogłaby wykonywać zaplanowane loty w nagłych i niespodziewanych okolicznościach. Nie sposób odmówić racji pozwanemu, że tego rodzaju zabezpieczenia z pewnością wpłynęłyby również na ceny oferowanych usług. Rozważania więc wymaga pojęcie „wszelkich racjonalnych środków” określonych przez motyw 14 i art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 i czy w ich granicach należy oczekiwać od przewoźnika lotniczego, aby biorąc pod uwagę prawdopodobne ujawnienie wady konstrukcyjnej silnika samolotu podjął prewencyjne działania mające na celu utrzymanie w gotowości samolotów zastępczych w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 dla zwolnienia go z ciężącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia.

Sędzia Aneta Łazarska