Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 13 czerwca 2024 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 5 ust. 3 – Odszkodowanie dla pasażerów w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu – Zwolnienie z obowiązku odszkodowania – Nadzwyczajne okoliczności – Racjonalne środki zapobiegawcze – Usterki techniczne spowodowane ukrytą wadą konstrukcyjną – Wada konstrukcyjna silnika statku powietrznego – Obowiązek dysponowania przez przewoźnika lotniczego zastępczymi statkami powietrznymi

W sprawie C-411/23

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Sąd Okręgowy w Warszawie (Polska) postanowieniem z dnia 26 maja 2023 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 3 lipca 2023 r., w postępowaniu:

D. S.A.

przeciwko

P. S.A.,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: N. Piçarra, prezes izby, N. Jääskinen i M. Gavalec (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: L. Medina,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu D. S.A. – P. Gad, K. Puchalska i K. Żbikowska, adwokaci,

– w imieniu P. S.A. – E. Cieplak-Greszta, adwokat,

– w imieniu rządu polskiego – B. Majczyna, w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu Komisji Europejskiej – N. Yerrell i B. Sasinowska, w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: polski.

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznik generalnej, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 5 ust. 3 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 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy D. S.A., dawniej P.[R] (zwaną dalej „powódką w postępowaniu głównym"), cesjonariuszem praw przysługujących J.D., a P. S.A., przewoźnikiem lotniczym (zwanym dalej „przewoźnikiem lotniczym, którego dotyczy postępowanie główne"), w przedmiocie odmowy wypłacenia przez tego przewoźnika odszkodowania na rzecz J.D., pasażera, którego lot miał duże opóźnienie przy przylocie.

Ramy prawne

3 Motywy 1, 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004 brzmią następująco:

„(1) Działanie Wspólnoty [Europejskiej] w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu, między innymi, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto, powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów.

[…]

(14) Podobnie jak w konwencji [o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawartej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. i zatwierdzonej w imieniu Wspólnoty Europejskiej decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001, L 194, s. 38)], 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".

4 Artykuł 5 tego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi:

„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.

[…]”.

5 Artykuł 7 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, przewiduje w ust. 1:

„W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;

b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;

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

[…]”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

6 W dniu 2 lipca 2018 r. J.D. zawarł z przewoźnikiem lotniczym, którego dotyczy postępowanie główne, umowę przewozu lotniczego obejmującą lot z Krakowa (Polska) do Chicago (Stany Zjednoczone).

7 Wcześniej, w kwietniu 2018 r., producent silnika zamontowanego w samolocie przeznaczonym do wykonania wskazanego lotu przekazał temu przewoźnikowi dyrektywę i biuletyn, które ujawniły istnienie ukrytej wady konstrukcyjnej łopatek sprężarki wysokiego ciśnienia w silnikach zamontowanych w samolotach tego samego modelu (zwanej dalej „wadą konstrukcyjną silnika”) i nakładały szereg ograniczeń na korzystanie z tych samolotów. Wspomniany przewoźnik utrzymuje, że od tego momentu wielokrotnie kontaktował się z różnymi przewoźnikami w celu wyleasingowania dodatkowych samolotów, tak aby zaradzić ewentualnemu pojawieniu się wady konstrukcyjnej silnika któregoś z samolotów należących do jego floty.

8 W dniu 28 czerwca 2018 r., czyli cztery dni przed planowanym lotem, doszło do nieprawidłowości w pracy silnika w trakcie lotu obsługiwanego przez samolot, który miał wykonać lot zarezerwowany przez J.D. Zgodnie z zaleceniami producenta silnika przewoźnik lotniczy, którego dotyczy postępowanie główne, dokonał inspekcji w trybie pilnym odnośnego silnika i zidentyfikował wadę konstrukcyjną silnika. Po konsultacji z producentem silnika odnośny silnik uznano za niesprawny, a następnie zdemontowano i wysłano w celu naprawy do zakładu remontowego. Wobec braku natychmiastowo dostępnego silnika zapasowego z powodu globalnego niedoboru silników wymiana wadliwego silnika była możliwa dopiero w dniu 5 lipca 2018 r., tak że samolot wrócił do eksploatacji w dniu 7 lipca 2018 r.

9 W tym kontekście przewoźnik ten wykonał lot zaplanowany na dzień 2 lipca 2018 r. w tym samym dniu nie za pomocą pierwotnie przewidzianego samolotu, lecz za pomocą samolotu zastępczego, który miał opóźnienie przy przylocie wynoszące ponad trzy godziny w stosunku do planowanego czasu przylotu.

10 W dniu 18 lipca 2018 r. J.D. przeniósł na powódkę w postępowaniu głównym swoją wierzytelność z tytułu dużego opóźnienia lotu.

11 Wobec odmowy wypłacenia przez przewoźnika lotniczego, którego dotyczy postępowanie główne, odszkodowania w wysokości 600 EUR przewidzianego w art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 na tej podstawie, że przyczyną opóźnienia przylotu było wykrycie wady konstrukcyjnej silnika maszyny i że przewoźnik ten podjął wszelkie możliwe działania mające na celu zminimalizowanie nieregularności podczas zaplanowanego rejsu, w dniu 29 marca 2019 r. powódka w postępowaniu głównym wniosła powództwo do Sądu Rejonowego dla m.st. Warszawy w Warszawie (Polska).

12 Orzeczeniem z dnia 3 grudnia 2021 r. ów sąd pierwszej instancji orzekł, że wada konstrukcyjna silnika odkryta podczas inspekcji przeprowadzonej w trybie pilnym w dniu 28 czerwca 2018 r. stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 i że przewoźnik lotniczy, którego dotyczy postępowanie główne, podjął wszystkie możliwe racjonalne środki w celu zorganizowania zastępczego samolotu dla potrzeb wykonania lotu.

13 Powódka w postępowaniu głównym wniosła apelację od tego orzeczenia do Sądu Okręgowego w Warszawie (Polska), który jest sądem odsyłającym.

14 O ile sąd ten wychodzi z założenia, że przyczyną opóźnienia odnośnego lotu jest zaistnienie wady konstrukcyjnej silnika, którą wykryto w dniu 28 czerwca 2018 r. podczas inspekcji odnośnego samolotu przeprowadzonej w trybie pilnym, o tyle ma on wątpliwości dwojakiego rodzaju.

15 W pierwszej kolejności sąd ten zastanawia się, czy wada konstrukcyjna silnika ujawniona przez producenta silnika odnośnemu przewoźnikowi lotniczemu w kwietniu 2018 r. poprzez przekazanie dyrektywy i biuletynu, które nakładały szereg ograniczeń na korzystanie z samolotu, może być objęta pojęciem „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, stosownie do jego wykładni dokonanej przez Trybunał w wyrokach: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), z dnia 17 września 2015 r., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618), i z dnia 12 marca 2020 r., Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204), mimo że wystąpienie tej wady stało się przewidywalne.

16 W tym względzie sąd odsyłający żywi wątpliwości co do tego, czy wada konstrukcyjna silnika nieuchronnie by wystąpiła, ponieważ inspekcje przeprowadzone w innych maszynach nie ujawniły pęknięcia podstawy łopatki. Sąd ten podkreśla także okoliczność, że producent silnika nie zalecał natychmiastowego uziemienia wszystkich samolotów ani nie wskazywał, iż samoloty nie mogą wykonywać lotów.

17 W tym kontekście sąd odsyłający zauważa również, że przewoźnicy lotniczy muszą przestrzegać szczególnie ścisłych procedur technicznych i administracyjnych. I tak, przewoźnik lotniczy nie może co do zasady twierdzić, że nie panuje skutecznie nad wystąpieniem problemów technicznych w samolotach, niezależnie od ich przyczyny, ponieważ powinien on zastosować wszelkie odpowiednie procedury lub podjąć wszelkie niezbędne, możliwe i znajdujące racjonalne uzasadnienie kroki, aby przeciwdziałać wystąpieniu zdarzenia, które może powodować opóźnienie lub odwołanie lotu.

18 W niniejszym zaś przypadku takie procedury były przestrzegane, a przewoźnik lotniczy zastosował się do zaleceń producenta silnika, wykonując przeglądy w podanym zakresie i ze wskazaną częstotliwością. Można zatem twierdzić, że wykonywanie tych przeglądów wpisuje się w ramy normalnej działalności przewoźnika. Zastosowanie tych procedur nie oznacza jednak zdaniem sądu odsyłającego, że przewoźnik lotniczy ma możliwość skutecznego zapanowania nad wykryciem ukrytej wady konstrukcyjnej w silniku danego samolotu.

19 W drugiej kolejności sąd odsyłający zastanawia się nad wykładnią pojęcia „wszelkich racjonalnych środków” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, których można oczekiwać od przewoźnika lotniczego, w razie gdy zetknie się z zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności”. Zgodnie bowiem z orzecznictwem Trybunału, ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłacenia pasażerom odszkodowania, na przewoźniku lotniczym, który zamierza się na nie powołać, spoczywa jeszcze obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można by było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków, czyli środków, które w chwili wystąpienia tych okoliczności odpowiadają warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez niego. Nie można wymagać od wspomnianego przewoźnika poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia jego możliwości.

20 W tym kontekście sąd ten zastanawia się w istocie nad poziomem „racjonalnych środków” o charakterze zapobiegawczym, jakich można by oczekiwać od przewoźnika lotniczego, w sytuacji gdy wykrycie ukrytej wady konstrukcyjnej dotyczącej jednej z jego maszyn pozostaje niepewne. Konkretniej, o ile sąd ten ma wątpliwości co do tego, czy można wymagać od tego przewoźnika lotniczego tytułem podjęcia tych „racjonalnych środków” o charakterze zapobiegawczym wymiany silnika jeszcze przed faktycznym wykryciem wady konstrukcyjnej lub uziemienia maszyny do czasu rozwiązania problemu z wadą konstrukcyjną silnika przez jego producenta, o tyle nie wyklucza on, że można oczekiwać od tego przewoźnika lotniczego opracowania planu dotyczącego dysponowania flotą maszyn „w zapasie” z pełną załogą mogących wykonywać zaplanowane loty w razie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności.

21 Wreszcie, sąd odsyłający wskazuje, że od kwietnia 2018 r. odnośny przewoźnik lotniczy skontaktował się tylko z ośmioma przewoźnikami w celu wydzierżawienia samolotu zastępczego, co jest niewystarczające w opinii powódki w postępowaniu głównym, która twierdzi, że przewoźnik lotniczy, którego dotyczy postępowania główne, zaniechał zatem zwrócenia się do 18 innych przewoźników lotniczych, w tym przewoźników świadczących usługi wet lease, czyli wydzierżawiania samolotów wraz z załogą. Ponadto powódka w postępowaniu głównym

zauważa, że działania podjęte przez tego przewoźnika w celu wydzierżawienia maszyny zastępczej odniosły skutek we wrześniu 2018 r., co świadczy o opieszałej reakcji wspomnianego przewoźnika w obliczu prawdopodobnego wystąpienia wady konstrukcyjnej w silniku jednej z jego maszyn.

22 W tych okolicznościach Sąd Okręgowy w Warszawie postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy ujawniona przez producenta wada konstrukcyjna silnika samolotu stanowi »nadzwyczajną okoliczność« i czy mieści się ona w pojęciu »nieoczekiwanych wad« w rozumieniu motyw[ów] 14 i 15 rozporządzenia [nr 261/2004] – jeśli przewoźnik wiedział o możliwej wadzie konstrukcyjnej kilka miesięcy przed lotem?

2) Jeżeli wada konstrukcyjna silnika, o której mowa [w pytaniu pierwszym,] stanowi »nadzwyczajną okoliczność« w rozumieniu motyw[ów] 14 i 15 rozporządzenia [nr 261/2004], to czy w ramach przedsięwzięcia »wszelkich racjonalnych środków« określonych przez motyw 14 i art. 5 ust. 3 [tego rozporządzenia] 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 [wspomnianego rozporządzenia] dla zwolnienia go z ciążącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

23 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że wykrycie ukrytej wady konstrukcyjnej silnika samolotu, który miał wykonać lot, jest objęte pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, nawet jeśli przewoźnik lotniczy został poinformowany o istnieniu wady tego rodzaju przez producenta silnika kilka miesięcy przed danym lotem.

24 Na wstępie należy przypomnieć, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów i mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu (zob. podobnie wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 69).

25 Artykuł 5 ust. 3 wspomnianego rozporządzenia interpretowany świetle jego motywów 14 i 15 zwalnia przewoźnika lotniczego z tego obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli może on dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie przy przylocie jest spowodowane zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności”, których nie można było uniknąć, nawet gdyby podjęto wszelkie racjonalne środki, a w razie zaistnienia takiej okoliczności – że podjął środki dostosowane do sytuacji poprzez wykorzystanie wszelkich środków personalnych lub materiałowych oraz środków finansowych, którymi dysponował, aby uniknąć, by sytuacja ta doprowadziła do odwołania lub dużego opóźnienia danego lotu (zob. podobnie wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo).

26 Ponieważ ów art. 5 ust. 3 stanowi odstępstwo od zasady prawa pasażerów do odszkodowania i mając na uwadze cel rozporządzenia nr 261/2004, którym jest – jak wynika z motywu 1 tego rozporządzenia – zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu wspomnianego art. 5 ust. 3 należy poddawać ścisłej wykładni (zob. podobnie wyrok z dnia 17 kwietnia 2018 r., Krüsemann i in., C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 i od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

27 W tym względzie należy przypomnieć, że pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 obejmuje zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza zakresem jego skutecznej kontroli, przy czym te dwie przesłanki są kumulatywne i ich poszanowanie wymaga przeprowadzenia oceny każdego przypadku z osobna (zob. podobnie wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo).

28 Tak więc, o ile nie spełniają dwóch kumulatywnych przesłanek przypomnianych w poprzednim punkcie, usterki techniczne nie stanowią same w sobie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 25; z dnia 12 marca 2020 r., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, pkt 39).

29 To w tym kontekście należy dokonać oceny, czy wykrycie ukrytej wady konstrukcyjnej silnika statku powietrznego skutkującej dużym opóźnieniem przylotu, i to w sytuacji, gdy przewoźnik lotniczy został poinformowany o istnieniu wady tego rodzaju przez producenta silnika kilka miesięcy przed tym lotem, może stanowić „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

30 W pierwszej kolejności należy ustalić, czy ukryta wada konstrukcyjna mająca cechy wymienione w poprzednim punkcie może ze względu na swój charakter lub źródło stanowić zdarzenie, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego.

31 W tym względzie Trybunał orzekł, że biorąc pod uwagę szczególne warunki, w jakich wykonywany jest transport lotniczy, oraz stopień zaawansowania technologicznego maszyn, jako że funkcjonowanie samolotu nieuchronnie wiąże się z występowaniem problemów technicznych, awarii lub przedwczesnej i niespodziewanej wadliwości pewnych części statku powietrznego, przewoźnicy powietrzni są stale narażeni – w ramach prowadzonej działalności – na takie problemy (zob. podobnie wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo).

32 Wynika z tego, że uznaje się, że rozwiązanie problemu technicznego związanego z awarią, brakiem przeglądu maszyny czy też przedwczesną i niespodziewaną wadliwością pewnych części statku powietrznego wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 25; z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 41, 42; a także z dnia 12 marca 2020 r., Finnair, C-832/18, EU:C:2020:204, pkt 41).

33 Jednakże nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, a tym samym może być objęta pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności”, usterka techniczna, w odniesieniu do której producent maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika powietrznego

lub właściwy organ ujawnia po oddaniu do użytku maszyn, że maszyny te zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 26; z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 38).

34 W niniejszej sprawie, jak wynika z postanowienia odsyłającego, ustalono, że samolot pierwotnie przewidziany do wykonania opóźnionego lotu zawierał ukrytą wadę konstrukcyjną dotyczącą wszystkich silników tego samego typu i mającą wpływ na bezpieczeństwo lotu, która to wada została ujawniona przez producenta silnika kilka miesięcy przed jej wykryciem w odnośnej maszynie. Zgodnie z orzecznictwem przytoczonym w poprzednim punkcie takie zdarzenie nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego.

35 W drugiej kolejności należy dokonać oceny, czy wykrycie ukrytej wady konstrukcyjnej silnika mającej cechy wymienione w pkt 29 niniejszego wyroku należy uznać za zdarzenie pozostające całkowicie poza zakresem skutecznej kontroli danego przewoźnika lotniczego, czyli za zdarzenie, nad którym przewoźnik lotniczy nie panuje w żaden sposób (zob. podobnie wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 36).

36 Jest prawdą, że co do zasady usterka techniczna lub awaria nie pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego, ponieważ zapobieganie takim usterkom i awariom lub ich naprawa stanowi element spoczywającego na tym przewoźniku lotniczym obowiązku zapewnienia obsługi technicznej i właściwego funkcjonowania statku powietrznego wykorzystywanego przez niego do celów gospodarczych (wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 43). Jednakże inaczej jest w przypadku ukrytej wady konstrukcyjnej silnika statku powietrznego.

37 Po pierwsze bowiem, o ile na przewoźniku lotniczym spoczywa obowiązek zapewnienia obsługi technicznej i właściwego funkcjonowania statku powietrznego wykorzystywanego przez niego do celów gospodarczych, o tyle można wątpić, czy w przypadku ujawnienia ukrytej wady konstrukcyjnej przez producenta danego statku powietrznego lub producenta silnika, lub też przez właściwy organ dopiero po oddaniu do użytku tego statku powietrznego przewoźnik ten rzeczywiście dysponuje kwalifikacjami w zakresie ustalenia i usunięcia tej wady, wobec czego nie można uznać, iż panuje on nad wystąpieniem takiej wady.

38 Po drugie, z orzecznictwa Trybunału dotyczącego pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że zdarzenia, których pochodzenie ma charakter „wewnętrzny”, należy odróżnić od zdarzeń, których pochodzenie ma charakter „zewnętrzny” wobec przewoźnika lotniczego, jako że tylko te ostanie mogą pozostawać poza zakresem skutecznej kontroli tego przewoźnika. Pojęcie „zdarzeń mających pochodzenie zewnętrzne” obejmuje zdarzenia, które wynikają z działalności przewoźnika lotniczego i z okoliczności zewnętrznych, spotykanych w praktyce z różną częstotliwością, nad którymi jednak przewoźnik lotniczy nie panuje, ponieważ są one spowodowane zachowaniem osoby trzeciej, takiej jak inny przewoźnik lotniczy lub podmiot publiczny, względnie prywatny, ingerujący w działalność lotniczą lub działalność portu lotniczego [wyrok z dnia 7 lipca 2022 r., SATA International – Azores Airlines (Awaria systemu dostawy paliwa), C-308/21, EU:C:2022:533, pkt 25 i przytoczone tam orzecznictwo].

39 Należy zatem ustalić w niniejszym przypadku, czy zgłoszenie lub uznanie przez producenta silnika istnienia ukrytej wady konstrukcyjnej silnika maszyny mogącej wpłynąć na bezpieczeństwo lotu wykonywanego przed danym opóźnionym lotem może stanowić zachowanie osoby trzeciej ingerującej w działalność lotniczą przewoźnika, a tym samym stanowić zdarzenie mające pochodzenie zewnętrzne.

40 W tym względzie należy uściślić, że z orzecznictwa przytoczonego w pkt 33 i 38 niniejszego wyroku nie wynika, by Trybunał uzależnił zakwalifikowanie ukrytej wady konstrukcyjnej jako „nadzwyczajnej okoliczności" od warunku, aby producent samolotu, producent silnika lub właściwy organ ujawnili istnienie tej wady przed wystąpieniem usterki technicznej spowodowanej wspomnianą wadą. Chwila, w której związek między usterką techniczną a ukrytą wadą konstrukcyjną został ujawniony przez producenta samolotu, producenta silnika lub właściwy organ, jest bowiem pozbawiona znaczenia, w sytuacji gdy ukryta wada konstrukcyjna istniała w momencie odwołania lub dużego opóźnienia lotu, a przewoźnik nie dysponował żadnymi środkami kontroli pozwalającymi na zaradzenie jej.

41 Zakwalifikowanie sytuacji takiej jak rozpatrywana w postępowaniu głównym jako „nadzwyczajnej okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 jest zgodne z celem, jakim jest zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych, realizowanym za pomocą tego rozporządzenia, jak to zostało sprecyzowane w motywie 1 tego rozporządzenia. Cel ten oznacza bowiem, że nie należy zachęcać przewoźników lotniczych do rezygnacji od podejmowania środków, jakie są wymagane wobec zaistnienia takiego zdarzenia, co prowadziłoby do przedkładania zachowania i punktualności lotów nad troskę o zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów (zob. analogicznie wyroki: z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 25; a także z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 28).

42 Przy uwzględnieniu powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, iż art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że wykrycie ukrytej wady konstrukcyjnej silnika samolotu, który miał wykonać lot, jest objęte pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu tego przepisu, nawet jeśli przewoźnik lotniczy został poinformowany o istnieniu wady tego rodzaju przez producenta silnika kilka miesięcy przed danym lotem.

W przedmiocie pytania drugiego

43 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że tytułem „wszelkich racjonalnych środków", jakie przewoźnik lotniczy jest zobowiązany podjąć, aby uniknąć wystąpienia i skutków „nadzwyczajnej okoliczności" w rozumieniu tego przepisu, takiej jak wykrycie ukrytej wady konstrukcyjnej silnika w jednej z jego maszyn, powinien on zastosować środek zapobiegawczy polegający na utrzymaniu w gotowości floty zastępczych statków powietrznych.

44 Jak przypomniano w pkt 25 niniejszego wyroku, w przypadku wystąpienia „nadzwyczajnej okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 przewoźnik jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia tylko wtedy, gdy jest w stanie dowieść, że podjął środki dostosowane do sytuacji, czyli środki, które w chwili wystąpienia tych „nadzwyczajnych okoliczności" odpowiadają w szczególności warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez niego (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 40; z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 31).

45 Przewoźnik ten musi zatem dowieść, 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 lub dużym opóźnieniem lotu (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 41; a także z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 29).

46 Trybunał przyjął zatem elastyczne i zindywidualizowane rozumienie pojęcia „racjonalnych środków", pozostawiając sądowi krajowemu ocenę, czy w konkretnej sytuacji można uznać, iż przewoźnik lotniczy podjął środki dostosowane do sytuacji, czyli środki, które były technicznie i ekonomicznie wykonalne dla tego przewoźnika lotniczego w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 42; z dnia 12 maja 2011 r., Eglītis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 30; a także z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 30).

47 Z powyższego wynika, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 nie można interpretować w ten sposób, że nakłada on na przewoźnika lotniczego w sposób ogólny i niezróżnicowany tytułem „racjonalnych środków", o których mowa w tym przepisie, obowiązek przyjęcia danego środka zapobiegawczego, takiego jak ten polegający na utrzymaniu w gotowości floty zastępczych statków powietrznych oraz odpowiedniej załogi, gdy zostanie on poinformowany o istnieniu wady konstrukcyjnej silnika ujawnionej przez producenta silnika, w celu zapobieżenia wystąpieniu nadzwyczajnych okoliczności i skutkom tych okoliczności.

48 Niemniej jednak w celu dokonania oceny, czy przewoźnik lotniczy podjął „wszelkie racjonalne środki" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, do sądu odsyłającego należy dokonanie całościowej oceny uwzględniającej, po pierwsze, wszystkie środki podjęte przez przewoźnika lotniczego od dnia powzięcia przez niego wiadomości o istnieniu wady konstrukcyjnej silnika ujawnionej przez producenta tego silnika w świetle wszystkich środków, jakie mógł on podjąć w celu zabezpieczenia się na wypadek wystąpienia takiej nadzwyczajnej okoliczności w jednej z jego maszyn, oraz po drugie, działania podjęte przez tego przewoźnika w następstwie wykrycia tej wady w jednym z silników odnośnego statku powietrznego w celu uniknięcia odwołania lub dużego opóźnienia danego lotu.

49 W tym względzie należy przypomnieć, że przestrzeganie minimalnych wymogów w zakresie przeglądów statku powietrznego nie wystarcza samo w sobie do wykazania, że przewoźnik lotniczy podjął „wszelkie racjonalne środki" w rozumieniu tego przepisu (zob. podobnie wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 43).

50 W tym kontekście do sądu krajowego należy dokonanie oceny przy uwzględnieniu finansowych, materialnych i ludzkich zasobów przewoźnika lotniczego, czy był on w stanie wydzierżawić samoloty tytułem wsparcia na różne istniejące sposoby, czyli dry lease/wet lease, lub czy mógł on, biorąc pod uwagę te same środki, zapobiegawczo zastąpić silnik w ramach planu naprawy lub uziemić samolot do czasu naprawy lub wymiany silnika przez producenta. W tym celu wspomniany sąd powinien wziąć pod uwagę niewielką dostępność silników zamiennych w kontekście globalnego niedoboru silników, a także czas niezbędny do zamontowania nowego silnika od chwili ujawnienia się wady konstrukcyjnej.

51 Wreszcie, w kontekście owej całościowej analizy należy jeszcze zauważyć, że co do zasady nic nie stoi na przeszkodzie temu, aby przewoźnik lotniczy, który został poinformowany o istnieniu wady konstrukcyjnej silnika i jej ewentualnym ujawnieniu się w jednym z wykorzystywanych przez niego samolotów, był zobowiązany utrzymywać w gotowości, jako środek zapobiegawczy, flotę zastępczych statków powietrznych z odpowiednią załogą, jeżeli środek ten jest technicznie, ekonomicznie i pod względem zasobów ludzkich możliwy do przyjęcia przez niego, czego ocena należy do sądu odsyłającego.

52 Natomiast jest wykluczone, by do wszelkich „racjonalnych środków", jakich można oczekiwać od przewoźnika lotniczego, zaliczał się środek zaproponowany przez D. w uwagach na piśmie, polegający na zobowiązaniu przewoźnika lotniczego do automatycznego dostosowania skali siatki połączeń proporcjonalnie do jego zdolności operacyjnych. Taki środek może bowiem zakładać, na etapie planowania lotów, odwołanie lub duże opóźnienie licznych lotów z powodu hipotetycznego wystąpienia wady konstrukcyjnej, co może wymagać od przewoźnika poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa.

53 Przy uwzględnieniu powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, iż art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że tytułem „wszelkich racjonalnych środków", jakie przewoźnik lotniczy jest zobowiązany podjąć, aby uniknąć wystąpienia i skutków „nadzwyczajnej okoliczności" w rozumieniu tego przepisu, takiej jak wykrycie ukrytej wady konstrukcyjnej silnika w jednej z jego maszyn, może on zastosować środek zapobiegawczy polegający na utrzymaniu w gotowości floty zastępczych statków powietrznych, pod warunkiem że środek ten pozostaje technicznie i ekonomicznie wykonalny w świetle możliwości przewoźnika w odnośnym momencie.

W przedmiocie kosztów

54 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (ósma izba) orzeka, co następuje:

1) Artykuł 5 ust. 3 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 295/91

należy interpretować w ten sposób, że:

wykrycie ukrytej wady konstrukcyjnej silnika samolotu, który miał wykonać lot, jest objęte pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu tego przepisu, nawet jeśli przewoźnik lotniczy został poinformowany o istnieniu wady tego rodzaju przez producenta silnika kilka miesięcy przed danym lotem.

2) Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004

należy interpretować w ten sposób, że:

tytułem „wszelkich racjonalnych środków”, jakie przewoźnik lotniczy jest zobowiązany podjąć, aby uniknąć wystąpienia i skutków „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, takiej jak wykrycie ukrytej wady konstrukcyjnej silnika w jednej z jego maszyn, może on zastosować środek zapobiegawczy polegający na utrzymaniu w gotowości floty zastępczych statków powietrznych, pod warunkiem że środek ten pozostaje technicznie i ekonomicznie wykonalny w świetle możliwości przewoźnika w odnośnym momencie.

Piçarra Jääskinen Gavalec

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 13 czerwca 2024 r.

Sekretarz
A. Calot Escobar

Prezes izby
N. Piçarra