



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 – Usterki techniczne spowodowane ukrytą wadą konstrukcyjną ujawnioną przez producenta po odwołaniu lotu – System pomiaru ilości paliwa statku powietrznego

W sprawie C-385/23

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Korkein oikeus (sąd najwyższy, Finlandia) postanowieniem z dnia 22 czerwca 2023 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 22 czerwca 2023 r., w postępowaniu:

Matkustaja A

przeciwko

Finnair Oyj,

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 Matkustaja A – K. Väänänen, kuluttaja-asiamies, i M.J. Suurla, johtava asiantuntija,
- w imieniu Finnair Oyj – T. Väätäinen, asianajaja,
- w imieniu rządu fińskiego – M. Pere, w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu niderlandzkiego – M.K. Bulterman i J.M. Hoogveld, w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: fiński.

– w imieniu Komisji Europejskiej – T. Simonen i N. Yerrell, w charakterze pełnomocników,
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 między Matkustaja A (zwanym dalej „A”), pasażerem, a Finnair Oyj, przewoźnikiem lotniczym, w przedmiocie odmowy wypłacenia przez tego przewoźnika odszkodowania na rzecz wspomnianego pasażera, którego lot został odwołany.

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 ujednoczeniu 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:

- (i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub
- (ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej [nie więcej niż] dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub
- (iii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.

[...]

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 wewnątrzspółnotowych 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 A zarezerwował w Finnairze lot zaplanowany na dzień 25 marca 2016 r. z Helsinek (Finlandia) do Bangkoku (Tajlandia). Lot ten miał być obsługiwany przez statek powietrzny, który był oddany do użytku od nieco ponad pięciu miesięcy.

- 7 Podczas napełniania zbiornika tuż przed startem wystąpiła usterka techniczna dotycząca wskaźnika poziomu paliwa w tym statku powietrznym. Uznawszy, że usterka ta miała istotny wpływ na bezpieczeństwo lotu, Finnair odwołał planowany lot, który jak wskazuje sąd odsyłający, odbył się dopiero następnego dnia, czyli w dniu 26 marca 2016 r., za pomocą samolotu zapasowego. Samolot ten dotarł do celu z około 20-godzinnym opóźnieniem.
- 8 Biorąc pod uwagę okoliczność, że model samolotu pierwotnie przewidywanego do obycia lotu był nowy, rozpatrywana wada, która ujawniła się po raz pierwszy w skali globalnej, była nieznaną przed wystąpieniem wspomnianej usterki. W konsekwencji ani producent tego samolotu, ani organ ds. bezpieczeństwa lotniczego nie wiedzieli o tej wadzie przed jej ujawnieniem się, a zatem nie mogli o niej powiadomić.
- 9 Finnair natychmiast rozpoczął badanie przyczyny usterki wskaźnika poziomu paliwa. Po około 24 godzinach usunięto tę usterkę poprzez opróżnienie zbiornika, a następnie jego ponowne napełnienie paliwem. Samolot ten był wówczas ponownie zdolny do lotu.
- 10 W wyniku późniejszego bardziej szczegółowego dochodzenia przeprowadzonego przez producenta odnośnego samolotu okazało się, że wspomniana usterka była spowodowana ukrytą wadą konstrukcyjną dotyczącą wszystkich statków powietrznych tego samego typu.
- 11 Do czasu ostatecznego usunięcia tejże usterki w lutym 2017 r. za pomocą aktualizacji oprogramowania statki powietrzne kontynuowały jednak loty.
- 12 Jako że Finnair odmówił zapłaty na rzecz A kwoty 600 EUR tytułem odszkodowania ryczałtowego przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, A wniósł powództwo do käräjaoikeus (sądu pierwszej instancji, Finlandia). Finnair podniósł, że rozpatrywana usterka stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia i że podjął wszelkie środki, jakich można było od niego racjonalnie oczekiwać.
- 13 Sąd ten uwzględnił skargę A, orzekając, że usterka rozpatrywana w postępowaniu głównym była wprawdzie spowodowana trudną do przewidzenia wadą konstrukcyjną, lecz wpisywała się ona w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego. Sama okoliczność, że producent samolotu nie dostarczył Finnairowi instrukcji dotyczących sposobu reagowania w przypadku takiej usterki mającej wpływ na nowy typ samolotu, nie czyniła zdaniem sądu rozpatrywanego zdarzenia wyjątkowym.
- 14 Finnair wniósł apelację od wyroku käräjaoikeus (sądu pierwszej instancji, Finlandia) do hovioikeus (sądu apelacyjnego, Finlandia). Sąd ten orzekł, że usterka wskaźnika poziomu paliwa stanowi „nadzwyczajną okoliczność”, ponieważ nie wpisuje się ona w ramy normalnego wykonywania działalności Finnaira i ze względu na swój charakter lub źródło pozostaje poza zakresem skutecznej kontroli Finnaira.
- 15 A wniósł środek odwoławczy do Korkein oikeus (sądu najwyższego, Finlandia), który jest sądem odsyłającym.
- 16 Sąd ten zastanawia się, czy usterka techniczna taka jak ta rozpatrywana w postępowaniu głównym, która dotyczy nowego samolotu, stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

- 17 Ma on w szczególności wątpliwości co do tego, czy usterka techniczna, która wiąże się z bezpieczeństwem lotu i co do której producent uznaje dopiero po odwołaniu tego lotu, że została ona spowodowana ukrytą wadą konstrukcyjną dotyczącą wszystkich samolotów tego samego typu, stanowi zdarzenie mające pochodzenie zewnętrzne w rozumieniu wyroku z dnia 7 lipca 2022 r., SATA International – Azores Airlines (Awaria systemu dostawy paliwa) (C-308/21, EU:C:2022:533), a tym samym „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia.
- 18 W przypadku odpowiedzi przeczącej sąd ten zastanawia się, czy orzecznictwo Trybunału dotyczące przedwczesnej wadliwości niektórych części technicznych ma zastosowanie do przypadku ukrytej wady konstrukcyjnej, która ujawnia się po raz pierwszy w nowym typie statku powietrznego. Nie jest bowiem niczym niezwykłym, że nowy model samolotu wykazuje ukryte wady w początkowej fazie wprowadzania do eksploatacji.
- 19 W tych okolicznościach Korkein oikeus (sąd najwyższy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „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 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?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

- 20 Poprzez swoje dwa pytania, które należy rozpatrzyć łącznie, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że wystąpienie niespodziewanej i niemającej precedensu usterki technicznej, która dotyczy nowego modelu statku powietrznego niedawno oddanego do użytku i która skutkuje odwołaniem lotu przez przewoźnika lotniczego, jest objęte pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, jeżeli producent tego statku powietrznego uznaje po odwołaniu tego lotu, że usterka ta była spowodowana ukrytą wadą konstrukcyjną, która dotyczyła wszystkich statków powietrznych tego samego typu i miała wpływ na bezpieczeństwo lotu.
- 21 Na wstępie należy przypomnieć, że w przypadku odwołania lotu art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia przewiduje, że pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia, chyba że zostali uprzednio poinformowani o odwołaniu z zachowaniem terminów przewidzianych w art. 5 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia.

- 22 Artykuł 5 ust. 3 tegoż rozporządzenia interpretowany świątlenie jego motywów 14 i 15 zwalnia przewoźnika lotniczego z tego obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli może on dowieść, że odwołanie 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).
- 23 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).
- 24 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).
- 25 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).
- 26 To w tym kontekście należy ocenić, czy niezapowiedziana i niemająca precedensu usterka techniczna, która dotyczy nowego modelu samolotu niedawno oddanego do użytku i która okazuje się, po odwołaniu lotu, spowodowana ukrytą wadą konstrukcyjną dotyczącą wszystkich samolotów tego samego typu i mającą wpływ na bezpieczeństwo lotu, może stanowić „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.
- 27 W pierwszej kolejności należy ustalić, czy usterka techniczna 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.
- 28 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).

- 29 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).
- 30 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).
- 31 W niniejszej sprawie, jak wynika z postanowienia odsyłającego, ustalono, że przyczyną usterki technicznej jest ukryta wada konstrukcyjna dotycząca wszystkich samolotów tego samego typu i mająca wpływ na bezpieczeństwo lotu, w związku z czym należy uznać, że zgodnie z orzecznictwem przytoczonym w poprzednim punkcie zdarzenie to nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego.
- 32 W drugiej kolejności należy dokonać oceny, czy usterkę techniczną mającą cechy wymienione w pkt 26 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).
- 33 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 statku powietrznego.
- 34 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 przez właściwy organ dopiero po odwołaniu lotu przewoźnik ten rzeczywiście dysponuje kwalifikacjami w zakresie ustalenia i usunięcia tej wady, wobec czego nie można uznać, iż panuje on nad wystąpieniem takiej wady.
- 35 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 ostatnie 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].

- 36 Należy zatem ustalić w niniejszym przypadku, czy zgłoszenie lub uznanie przez producenta istnienia w maszynie ukrytej wady konstrukcyjnej mogącej wpłynąć na bezpieczeństwo lotu po podjęciu przez przewoźnika lotniczego decyzji o odwołaniu lotu może stanowić zachowanie osoby trzeciej ingerującej w działalność lotniczą przewoźnika, a tym samym stanowić zdarzenie mające pochodzenie zewnętrzne.
- 37 W tym względzie należy uściślić, że z orzecznictwa przytoczonego w pkt 30 i 35 niniejszego wyroku nie wynika, by Trybunał uzależnił zakwalifikowanie ukrytej wady konstrukcyjnej jako „nadzwyczajnej okoliczności” od warunku, aby producent samolotu 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 lub właściwy organ, jest bowiem pozbawiona znaczenia, w sytuacji gdy ta ukryta wada konstrukcyjna istniała w momencie odwołania lotu, a przewoźnik nie dysponował żadnymi środkami kontroli pozwalającymi na zaradzenie jej.
- 38 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 prowadziłyby 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).
- 39 Przy uwzględnieniu powyższych rozważań na zadane pytania należy odpowiedzieć, iż art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że wystąpienie niespodziewanej i niemającej precedensu usterki technicznej, która dotyczy nowego modelu statku powietrznego niedawno oddanego do użytku i która skutkuje odwołaniem lotu przez przewoźnika lotniczego, jest objęte pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu jeżeli producent tego statku powietrznego uznaje po tym odwołaniu, że usterka ta była spowodowana ukrytą wadą konstrukcyjną dotyczącą wszystkich statków powietrznych tego samego typu i mającą wpływ na bezpieczeństwo lotu.

W przedmiocie kosztów

- 40 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:

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:

wystąpienie niespodziewanej i niemającej precedensu usterki technicznej, która dotyczy nowego modelu statku powietrznego niedawno oddanego do użytku i która skutkuje odwołaniem lotu przez przewoźnika lotniczego, jest objęte pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, jeżeli producent tego statku powietrznego uznaje po tym odwołaniu, że usterka ta była spowodowana ukrytą wadą konstrukcyjną dotyczącą wszystkich statków powietrznych tego samego typu i mającą wpływ na bezpieczeństwo lotu.

Podpisy