

sygn. akt I C 1388/21

WYROK

W IMIENIU RZECZYPOSPOLITEJ POLSKIEJ

26 października 2021 roku

Sąd Rejonowy dla miasta stołecznego Warszawy w Warszawie w I Wydziale Cywilnym w składzie:

Przewodniczący: asesor sądowy M. J.

po rozpoznaniu na rozprawie 19 października 2021 roku w W.

przy udziale protokolanta Natalii Barańskiej

połączonych do wspólnego rozpoznania i rozstrzygnięcia spraw przeciwko (...) **Spółce Akcyjnej z siedzibą w W.** o zapłatę:

1. z powództwa **G. K.**,
2. z powództwa **R. W.**

I. w sprawie z powództwa G. K.:

1. oddała powództwo;
2. zasądza od powódki na rzecz pozwanej 917 (dziewięćset siedemnaście) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu;

II. w sprawie z powództwa R. W.:

3. oddała powództwo;
4. zasądza od powoda na rzecz pozwanej 917 (dziewięćset siedemnaście) złotych tytułem zwrotu kosztów procesu.

UZASADNIENIE

I. Stanowiska stron

G. K. wniosła o zasądzenie od (...) S.A. z siedzibą w W. 600 euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Wskazała, że dochodzi zryczałtowanego odszkodowania za opóźnienie lotu na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 (pozew k. 2-3).

R. W. wniósł o zasądzenie od (...) S.A. z siedzibą w W. 600 euro z odsetkami ustawowymi za opóźnienie od dnia wniesienia pozwu do dnia zapłaty oraz zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Wskazał, że dochodzi zryczałtowanego odszkodowania za odwołanie lotu na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 (pozew k. 2-3 dołączonych akt I C 1389/21).

Sprawy obydwójga powodów zostały połączone do wspólnego rozpoznania i rozstrzygnięcia z uwagi na analogiczną przyczynę nieregularności lotu (postanowienie k. 58 dołączonych akt I C 1389/21).

Pozwana wniosła o oddalenie obydwu powództw i zasądzenie od powodów zwrotu kosztów procesu według norm przepisanych. Powołała się na wystąpienie nadzwyczajnej okoliczności, której nie można było uniknąć mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków tj. ujawnienia się nieoczekiwanej i niemożliwej do wcześniejszego wykrycia usterki silnika samolotu zagrażającej bezpieczeństwu lotu, która wynikała z wady konstrukcyjnej (sprzeciwu k. 27-28 oraz k. 19-20 dołączonych akt I C 1389/21).

II. Ustalenia faktyczne

G. K. miała potwierdzoną rezerwację na obsługiwany przez pozwaną lot łączony na trasie B. – W. – N. ((...)) 11 października 2019 r. Składał się on z rejsu (...) planowanego w godzinach 7.00-8.20 oraz rejsu (...) planowanego w godzinach 12.15-15.30 (bezsporne, ponadto e-bilet k. 4). Odległość między lotniskiem w B. a lotniskiem w N. mierzona po ortodromie wynosi ponad 7 000 km (bezsporne, nadto wiedza powszechnie dostępna). Powódka stawiała się na odprawę w B. (bezsporne, nadto karta pokładowa k. 5). Jednakże druga część lotu ((...)) była opóźniona – samolot wystartował z W. o 16.15 i wylądował w N. o 19.44 tj. z opóźnieniem 4 godziny 14 minut (bezsporne, nadto tablica przylotów k. 6, wydruk z systemu hubinfo k. 39).

R. W. miał potwierdzoną rezerwację na obsługiwany przez pozwaną lot łączony na trasie W. – W. – Singapur ((...)) 17-18 grudnia 2019 r. Składał się on z rejsu (...) planowanego w godzinach 19.35-20.55 oraz rejsu (...) planowanego w godzinach 23.00-17.40 (bezsporne, ponadto e-bilet k. 5 dołączonych akt I C 1389/21). Odległość między lotniskiem w W. a lotniskiem w Singapurze mierzona po ortodromie wynosi ponad 9 000 km (bezsporne, nadto wiedza powszechnie dostępna). Lot został odwołany na dzień przed wylotem (bezsporne, nadto wydruk z hubinfo k. 31 dołączonych akt I C 1389/21). Pasażerowi zapewniono lot alternatywny W. – K. – Singapur ((...)) w tym samym dniu tj. 17-18 grudnia 2019 r., składający się z obsługiwanych przez A. France lotów (...) planowanego w godzinach 12.05-14.20 oraz (...) planowanego w godzinach 20.50-16.35 (bezsporne, nadto wydruk z systemu rezerwacyjnego k. 46-47 dołączonych akt I C 1389/21, karty pokładowe k. 7 dołączonych akt I C 1389/21), w konsekwencji podróz według planu rozpoczęła się 7,5 godziny przed planowanym czasem, a zakończyła 1 godzinę 5 minut przed planowanym czasem.

Obydwie nieregularności były skutkiem nagłej, nieoczekiwanej i nierozpoznanej w tamtym czasie usterki silników, w które wyposażone były samoloty, mające wykonać zaplanowane rejsy, będącej efektem wady konstrukcyjnej.

Faktem jest, że w latach 2016-2018 na skutek stwierdzonej konstrukcyjnej wady dotyczącej zdecydowanie szybszego niż przewidziany przez producenta (i wynikający z obecnego poziomu technologicznego) tempa zużywania się łopatek sprężarki w silniku odrzutowym R. R. T. 1000, dyrektywami zdatności nałożono na operatorów samolotów Boeing 787 D. wyposażonych w ten silnik obowiązek częstych, cyklicznych inspekcji (boroskopii), które w ok. 20% przypadków skutkują stwierdzeniem uszkodzeń wyłączających dany silnik z użytku i wymuszających jego remont. Te usterki łopatek są więc na obecnym etapie i były w 2019 roku usterekami oczekiwanymi (przewoźnicy zdają sobie z nich sprawę). Co więcej, są one możliwe do wykrycia. Właśnie z tego powodu i w tym celu nałóżono na przewoźników obowiązek dokonywania regularnych, nadzwyczaj częstych boroskopii (częściowo zeznania świadka M. L. e-protokół rozprawy z 19 października 2021 r., 00:02:13-01:00:09, częściowo wiedza znana sądowi z urzędu, częściowo wiedza powszechnie dostępna, w tym w postaci publikowanych przez (...) dyrektyw zdatności, biuletyn producenta k. 35-38).

Zupełnie inaczej rzecz się przedstawia w przypadku wystąpienia pompażu. P. jest nie tyle usterką, ile zjawiskiem. Polega na niestabilnej pracy sprężarki. Nie jest jednak efektem pękających łopatek (znanej od lat i tym samym „oczekiwanej” wady). Cały problem związany z występowaniem pompażu w sprężarkach silników odrzutowych R. R. T. 1000 polegał na tym, że usterka silnika, która zjawisko to powodowała, pozostawała początkowo (tj. na jesieni 2019 roku) nieznana – i to nie tylko dla przewoźników, ale również dla inżynierów producenta tych silników. W szczególności po wystąpieniu pompażu przeprowadzane były boroskopie i w ich wyniku nie stwierdzano żadnych uszkodzeń na łopatkach. Demontowano cały silnik, badano poszczególne podzespoły i nie wiadomo, jaka jest przyczyna wystąpienia pompażu. A pompaż tj. niestabilna praca sprężarki z jednej strony, jest zjawiskiem krótkotrwałym, trwającym chwilę (czas rzędu kilku, kilkunastu sekund), co jest rejestrowane przez system sterowania silnikiem, po czym ustępuje, co znacznie utrudnia późniejszą diagnostykę, z drugiej natomiast strony, jest zjawiskiem wysoce niebezpiecznym, grożącym wyłączeniem się silnika w trakcie lotu, co zagraża pasażerom. P. występujące u pozwanej na jesieni 2019 roku stanowiły nowe, nierozpoznane, bardzo niebezpieczne zjawiska, nad których rozwiązaniem pracował sztab inżynierów firmy (...), pozostając w stałym kontakcie, w trybie 24 godziny na dobę, ze sztabami inżynierów operatorów tych silników, w szczególności z działem technicznym pozwanej. Ponieważ nie było wiadomo, jaka jest ich przyczyna, nie było żadnych dostępnych na tamtym etapie narzędzi pozwalających na

zapobieżenie im, innymi słowy na wykrycie przed ich wystąpieniem usterki, która je powoduje (zeznania świadka M. L. e-protokół rozprawy z 19 października 2021 r., 00:02:13-01:00:09, korespondencja k. 46-47).

Dopiero na początku 2020 roku zjawisko to zostało wyjaśnione. Okazało się, że pompaże wywoływane są usterką układu sterowania przepływem powietrza, w którym pojawiały się luzy. Usterka ta stanowiła wadę konstrukcyjną silników i była usterką nieprzewidzianą w engine maintenance manualu. Silnik powinien bez remontu tego elementu zrobić co najmniej 40 000 godzin nalogu. Okazało się jednak, że mimo zgodnej z instrukcją eksploatacji samolotu, konieczne było wydanie przez producenta (firmę (...)) biuletynu w styczniu 2020 roku, który przewidywał remont silnika w zakresie tego układu po 24 000 godzinach nalogu (lub 8 000 cykli). Taka częstotliwość remontowania tego układu nie była przewidywana i nie jest zgodna ze współczesnym stanem techniki, bowiem jest skutkiem nieznanymi wcześniej wad konstrukcyjnych, które wystąpiły na skutek nieprawidłowości w projektowaniu silników przez firmę (...). Wyjście na jaw po dopuszczeniu silnika do użytku, że konieczne jest jego remontowanie dwa razy wcześniej niż wedle zapewnień producenta z chwili dopuszczenia silnika na rynek, jest zjawiskiem bez precedensu w historii współczesnego lotnictwa. Obecnie, na skutek stosowania wydanej przez (...) 29 stycznia 2020 r. dyrektywy, nakazującej cykliczne, zgodnie z nowymi zaleceniami producenta, dwukrotnie częstsze niż pierwotnie przewidywane, remontowanie silników – pompaże przestały występować (zeznania świadka M. L. e-protokół rozprawy z 19 października 2021 r., 00:02:13-01:00:09, dyrektywa zgodności AD 2020- (...) k. 33-34v).

P. w silniku nr 1 samolotu SP- (...) wystąpił podczas lotu 7 października 2019 roku. Konieczne było przeprowadzenie badań i wysłanie ich celem weryfikacji do producenta tak szybko, jak to możliwe, przy czym niekoniecznie natychmiast. Przystąpiono do tego 9 października 2019 r. tj. w pierwszym możliwym wynikającym z harmonogramu eksploatacji samolotu czasie – tak jak jest to wymagane. Raporty z pracy silnika i z badań przekazano do inżynierów R. R.. Mimo pozostawania z nimi w stałym kontakcie przez inżynierów pozwanej, nie zdecydowali się oni początkowo na dopuszczenie samolotu SP- (...) do użytku, zezwolili natomiast na to dopiero 13 października 2019 roku. Nie było więc możliwe zrealizowanie tym samolotem zaplanowanego na 11 października 2019 r. rejsu LO6 powódki G. K. (zeznania świadka M. L. e-protokół rozprawy z 19 października 2021 r., 00:02:13-01:00:09, korespondencja k. 46-47v, raport z boroskopii „after surge” k. 45).

P. w silniku nr 2 samolotu SP- (...) wystąpił podczas lotu (...) 6 grudnia 2019 r. Konieczne było przeprowadzenie badań i wysłanie ich celem weryfikacji do producenta tak szybko, jak to możliwe, przy czym niekoniecznie natychmiast. Przystąpiono do tego 8 grudnia 2019 r. tj. w pierwszym możliwym wynikającym z harmonogramu eksploatacji samolotu czasie – tak jak jest to wymagane. Raporty z pracy silnika i z badań przekazano do inżynierów R. R.. Mimo pozostawania z nimi w stałym kontakcie przez inżynierów pozwanej, nie zezwolili na dalsze używanie silnika. Samolot został dopuszczony ponownie do służby dopiero 21 grudnia 2019 r. po zorganizowaniu nowego silnika. Nie było więc możliwe zrealizowanie tym samolotem zaplanowanego na 17 grudnia 2019 r. rejsu (...) powoda R. W. (zeznania świadka M. L. k. 77-78v, korespondencja k. 42-43 dołączonych akt I C 1389/21, raport z boroskopii „after surge” k. 32-38, raport z pompażu k. 39 dołączonych akt I C 1389/21, raport z przywrócenia samolotu do służby k. 40-41 dołączonych akt I C 1389/21).

III. Ocena dowodów

Przeprowadzone w postępowaniu dowody nie budziły wątpliwości sądu, co więcej, nie były kwestionowane przez żadną ze stron. Spór sprowadzał się w istocie do kwestii prawnych tj. oceny, czy dana okoliczność podpada pod hipotezę art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

Należy jednakowoż zwrócić uwagę na dwie kwestie.

Po pierwsze, że argumentacja pełnomocnika powodów w istocie dotyczyła innego stanu faktycznego niż zaistniałego na gruncie rozpoznawanych spraw, skoro pełnomocnik ten odwoływał się do możliwości przewidzenia, że inspekcja, tak jak 20% przeprowadzanych inspekcji, będzie skutkowałą wyłączeniem silnika z użytku (k. 57 oraz k. 55v dołączonych akt I C 1389/21), tymczasem w niniejszych sprawach inspekcja w ogóle nie była planowana, tylko była skutkiem niespodziewanego zjawiska (pompażu) i została przeprowadzona niezwłocznie po jego wystąpieniu, nie

można więc było – jak sugeruje pełnomocnik powodów – na etapie planowania siatki tego w jakikolwiek sposób przewidzieć. Pełnomocnik powodów sugeruje też, że pozwana, znając awaryjność silników R. R. T. 1000, powinna spodziewać się awarii i być na nią przygotowana – jednak nie do obrony jest stanowisko, że w związku z znanym pozwanej problemem uszkadzających się ponadnormatywnie łopatek sprężarek, czego w związku z tym, eksploatując te samoloty, ponosi pełne ryzyko – powinna też z tego tylko powodu być obciążana ryzykiem wszelkich innych, chociażby niepozostających w związku z usterkami łopatek, awarii tego silnika (jak np. nieznanego w czasie, w którym nastąpiły rozpoznawane w sprawie nieregularności – usterki części układu sterowania przepływem powietrza). Istotą stosowania rozporządzenia nr 261/2004 jest właśnie ściśle rozróżnienie okoliczności wpisujących się w ryzyko przewoźnika i okoliczności nadzwyczajnych – w zakresie tych drugich przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za „nieprzygotowanie się” na nie – z ich istoty wynika bowiem (nieoczekiwany charakter) wynika, że nie można ich planować.

Po drugie, pozwana zaoferowała dowód z zeznań świadka będącego inżynierem eksploatacji statków powietrznych, dysponującego szeroką wiedzą i ocenionego przez sąd jako w pełni wiarygodny. Pełnomocnik powodów miał możliwość wziąć udział w jego przesłuchaniu i tym sposobem skonfrontować swoje twierdzenia czy hipotezy z wiedzą świadka o konkretnych faktach związanych z eksploatacją konkretnych samolotów pozwanej, z czego nie skorzystał.

IV. Ocena prawna

Powództwa nie zasługiwały na uwzględnienie.

Zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. W ocenie sądu pozwana skutecznie wykazała wszystkie wynikające z ww. przepisu przesłanki, które łącznie zwalniają ją z obowiązku wypłaty zryczałtowanych odszkodowań.

„Nadzwyczajne okoliczności” to pojęcie autonomiczne prawa unijnego. Nie może być ono interpretowane swobodnie, stosownie do poglądów czy wrażliwości rozpatrujących daną konkretną sprawę składów sądu. Wyłącznym organem uprawnionym do wykładni tego pojęcia jest Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, którego wykładnia jest wiążąca dla każdego sądu państwa członkowskiego, który rozpatruje sprawę na gruncie rozporządzenia nr 261/2004.

Konieczne jest w tym miejscu zaakcentowanie, że stosowanie prawa unijnego (a taki charakter ma niewątpliwie rozporządzenie nr 261/2004) różni się zasadniczo od stosowania prawa krajowego. O ile bowiem stosowanie prawa krajowego oparte jest na paradygmacie prawa stanowionego, w świetle którego źródłem prawa są przepisy, a nigdy orzeczenia, które mogą stanowić jedynie opinie, cenne aczkolwiek niewiążące niezależnych sądów, o tyle w przypadku prawa unijnego mamy do czynienia z wyodrębnieniem wykładni tego prawa i powierzeniem jej Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej z pozostawieniem sądom krajowym stosowania prawa (wyłożonego przez (...)) w okolicznościach faktycznych konkretnej rozpoznawanej sprawy. Istotą bowiem prawa unijnego jest jego jednolity charakter na całym wspólnym rynku. Żeby uniknąć nadmiernej długości wyводу, dość wskazać, na przykładzie niniejszej sprawy, że zaprzeczeniem istoty prawa unijnego (jednolitego) byłaby sytuacja, gdyby w zależności od wytoczenia niniejszego powództwa przed sądem polskim czy węgierskim albo austriackim (a takie sądy wchodziły w grę w przypadku tej sprawy) – prawo to byłoby w inny sposób rozumiane. Celem jednolitej regulacji co do odpowiedzialności przewoźników za opóźnienia i odwołania lotów jest zapewnienie równego traktowania wszystkim unijnym pasażerom, niezależnie od tego, z usług jakiego z sądów korzystają, a także równego traktowania linii lotniczych, tak żeby mogły prowadzić uczciwą, niezachwianą rozbieżnościami na gruncie wykładni prawa, konkurencję – co byłoby niemożliwe, gdyby przykładowo sądy polskie, co do zasady rozpoznające sprawy przeciwko polskim przewoźnikom przyjmowały bardziej restrykcyjną wykładnię niż sądy austriackie rozpoznające co do zasady sprawy przeciwko austriackim przewoźnikom.

Wracając do realiów niniejszej sprawy, konieczne jest dostrzeżenie, że Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wiążąco przesądził, że sądy stosujące rozporządzenie nr 261/2004 obowiązane są różnicować problemy techniczne, w tym w sposób szczególny podchodzić do wad konstrukcyjnych (wyrok C-549/07, pkt. 26-27), a mianowicie „do sądu krajowego należy sprawdzenie, czy problemy techniczne (...) są następstwem zdarzeń, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie”, stwierdzając ponadto, że przykładem takich problemów technicznych (niewpisujących się w te ramy i wymykających z możliwości skutecznego nad nimi panowania) byłoby „ujawnienie przez konstruktora maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika powietrznego lub przez właściwy organ, że maszyny te, będące już w użyciu, zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów”.

Mając na uwadze powyższą, wiążącą wszystkie sądy, w tym sąd rozpoznający niniejszą sprawę, wykładnię art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 dokonaną przez (...), skonstatować należy, że jaskrawym naruszeniem prawa unijnego byłoby przyjęcie, wbrew ww. wiążącej wykładni, że żaden problem techniczny nie stanowi okoliczności nadzwyczajnej zwalniającej przewoźnika z odpowiedzialności za odwołanie albo opóźnienie lotu. Podobnie uchyceniem się od nałożonego przez (...) na każdy sąd państwa członkowskiego obowiązku badania każdego problemu technicznego ad casum byłoby stwierdzenie, że w związku ze stwierdzoną awaryjnością jednego z komponentów sprężarki w silnikach R. R. T. 1000, awaria jakiegokolwiek innego komponentu, chociażby stanowiąca wadę konstrukcyjną ujawnioną przez konstruktora silnika już po wystąpieniu awarii u przewoźnika, która spowodowała nieregularność, nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności, „bo należało założyć, że skoro wadzie konstrukcyjnej podlega jeden komponent, to zapewne i inne mogą mieć inną wadę”.

Stanowczego podkreślenia wymaga zatem, że w sprawach dotyczących nieregularności związanych z awariami silnika R. R. T. 1000 stosowanego we wszystkich eksploatowanych przez pozwaną samolotach Boeing 787 D., a tym samym w całej flocie pozwanej wykonującej rejsy długodystansowe, konieczne jest skrupulatne analizowanie każdej konkretnej przyczyny każdej konkretnej nieregularności. W ramach tych silników występuje bowiem cały wachlarz różnych problemów, poczynając od dawno rozpoznanego i przewidywalnego pęknięcia łopatek w sprężarkach, przez nieoczekiwane i nierozpoznane co do ich przyczyn na etapie jesieni 2019 roku pompaże przechodząc, na niewywiązaniu się producenta z umówionej usługi czy dostawy kończąc. Ilustrując nieporozumienie, jakim jest niedokonywanie rozróżnień problemów dotyczących silniki R. R. T. 1000, wskazać można, że samoloty z tymi silnikami również zderzają się z ptakami, które wlatują do silnika – a jednak na gruncie tego jednego przypadku nie budzi niczyjej wątpliwości, że fakt, że ptak wleciał akurat do silnika RR T. 1000, nie pozwala na uznanie, że „przewoźnik powinien być przygotowany, że silnik RR T. 1000 w ten czy inny sposób się uszkodzi” – dokładnie z tego samego powodu nie można przekładać problemu z łopatkami (znanego od lat) na problem pompażu (na jesieni 2019 roku zjawiska niewyjaśnionego przez samego producenta). Przekładanie „jeden do jednego” linii orzeczniczej trafnej na gruncie jednego z problemów występującego w danym czasie na inny problem albo chociażby ten sam ale występujący w innym czasie, skutkować może nierozpoznanie przez sąd istoty sprawy.

Zatem z jednej strony, nie budzi wątpliwości, że „dochowanie należytej staranności” przez przewoźnika, a więc eksploatowanie i serwisowanie samolotu w prawidłowy sposób (tudzież zakupienie wysokiej klasy samolotów renomowanego producenta), nie zwalnia go z odpowiedzialności za ujawnione mimo zachowania tych procedur usterki – bowiem wówczas oznaczałoby to zaprzeczenie istoty odpowiedzialności na zasadzie ryzyka, a taką odpowiedzialność przewiduje rozporządzenie. Innymi słowy, w miejsce wąskiej przesłanki egzoneracyjnej „nadzwyczajnych okoliczności” wprowadzona zostałaby zasada (domniemanej) winy. Jeszcze od innej strony rzecz wyjaśniając, skoro przewoźnicy sami przyznają, że stosują filozofię serwisowania „on condition”, czyli prostym językiem mówiąc: wymieniają (niektóre) części dopiero wtedy, jak się zepsują, to nie mogą ci sami przewoźnicy jednocześnie twierdzić, że usterki tych części nie wpisują się w ramy ich normalnej działalności, która wszak opiera się na filozofii, która zakłada regularne ujawnianie się usterek tych części. Dokładnie tak samo jest z uszkodzającymi się (co wykrywane jest przy planowych, wynikających z dyrektyw zdatowności (...), boroskopiach) łopatkami sprężarek w silnikach R. R. T. 1000 – tak częste inspekcje tych łopatek nakazano bowiem nie bez przyczyny – właśnie dlatego, że wiadomym (na obecnym etapie, a to on jest relevantny dla oceny, czy usterka jest oczekiwana – a nie np. moment

zakupu samolotu) jest, że łopatki te się wcześniej uszkadzają, to przewoźnik ma do wyboru – albo je od razu wymienić, albo przez pewien czas (po wykonaniu przez nie pewnej liczby cykli lotu aż do końca eksploatacji) co kilkadziesiąt cykli dokonywać uciążliwych boroskopii i liczyć się ciągle, że za którymś razem samolot zostanie unieruchomiony. To, że przy którejś z kolei boroskopii samolot zostaje uziemiony z powodu wykrycia uszkodzenia łopatek sprężarki – jest prostą konsekwencją wyboru przez przewoźnika takiego a nie innego modelu serwisowania sprężarki (on condition – niewymieniania łopatek aż do wykrycia podczas boroskopii że łopatki są uszkodzone).

Jednakże równie niebudzące wątpliwości jest, że pewne usterki techniczne stanowią nadzwyczajną okoliczność zwalniającą przewoźnika z odpowiedzialności. Pozostaje zrekonstruowanie kryteriów, które usterka musi spełnić, żeby spełnić wymogi z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 i odniesienie ich do realiów niniejszej sprawy.

Pierwszym, wskazywanym przez (...) w wiążącym i przytoczonym wyżej orzecznictwie kryterium, jest charakter wady jako wady konstrukcyjnej, którą producent ujawnił już po dopuszczeniu samolotu do użytku. Nie ulega wątpliwości, że kryterium to jest spełnione na gruncie niniejszych połączonych do wspólnego rozpoznania spraw. Problem pompażu na etapie nieregularności z jesieni 2019 roku był bowiem jeszcze nierozpoznany, a diagnoza i sposób procedowania został opracowany dopiero na początku roku 2020, co skutkowało wydaniem dyrektywy AD No. 2020- (...) przez (...), zmieniającej drastycznie przewidziany pierwotnie przez producenta sposób serwisu samolotów.

Drugim, wskazywanym w innym orzeczeniu (...) (C-832/18) jest, że dana usterka „nie jest nierozzerwanie związana z systemem funkcjonowania samolotu” (co ad casum ma obowiązek ustalić sąd krajowy). Oczywiście jest, że tego typu wada, wyrażająca się w niestabilnej pracy sprężarki silnika odrzutowego, grożąca wyłączeniem się tego silnika, nie jest usterką, która nierozzerwalnie wiąże się z systemem funkcjonowania samolotu. Tego typu usterki w lotnictwie są bezwzględnie eliminowane, żeby nie było żadnego ryzyka zajścia takich zdarzeń. Ponadto, jak doskonale widać na gruncie niniejszej sprawy, niezwłocznie po ustaleniu przyczyn wystąpienia pompażu, wskutek wydanych w porozumieniu z producentem przez (...) dyrektyw, problem ten został skutecznie zażegnany. Problem ten nie wynikał zatem z „systemu funkcjonowania samolotu” tylko z niespotykanej w historii współczesnego lotnictwa, cechującego się konserwatyżmem, wyrażającym się w ustalaniu restrykcyjnych norm i ewentualnie później ich luzowaniu, dopuszczeniu do użytku takich wadliwie zaprojektowanych części, które – jak się okazało – zużywały się dwukrotnie szybciej niż w świetle obecnego poziomu technologicznego i wszelkich racjonalnych oczekiwań – powinny.

Trzecim kryterium, które można wywieść z orzecznictwa (...), jest „niemożność skutecznego panowania” nad daną okolicznością. Oczywiście za relewantny punkt odniesienia należy przyjąć czas wystąpienia konkretnej usterki w konkretnej rozpatrywanej sprawie pasażerskiej. Na gruncie spraw rozpoznawanych w niniejszym postępowaniu (jesień 2019 roku) nie było jeszcze żadnych procedur, bo nie była jeszcze zdiagnozowana przyczyna występowania pompażu w silnikach R. R. T. 1000. Nie można było zatem w żaden skuteczny sposób panować nad tym, niezrozumiałym na tamtym etapie, w tym przez samego producenta silników i jego inżynierów, zjawiskiem.

Czwartym kryterium, wynikającym wprost z motywu 14 preambuły do rozporządzenia nr 261/2004, jest, żeby wada była „nieoczekiwana”. Nie budzi wątpliwości, że pompaż był zjawiskiem nieoczekiwanym. Nie zwiastowały go żadne objawy nieprawidłowej pracy silnika oraz żadne dostępne na tamtym etapie procedury diagnostyczne nie ujawniały problemów będących przyczyną pompażu. Co najważniejsze, nie znano nawet przyczyn pompażu w tamtym czasie. Ponadto producent silników – co wynika z korespondencji trafnie do pozwu przez pozwaną załączonej – usilnie szukał przyczyny, zlecając przeprowadzanie pozwanej wszelkich możliwych do przeprowadzenia badań silnika, a więc tym samym w najwyraźniejszy możliwy sposób ujawniając, że nie ma na danym etapie pojęcia, co konkretnie może powodować tak groźne zjawisko.

Podsumowując, na gruncie rozpoznawanych w niniejszym postępowaniu spraw mamy do czynienia z typowym, sztandarowym przykładem uziemienia samolotów wskutek nieoczekiwanej wady, której nie dało się w tamtym czasie w żaden sposób przewidzieć, a tym bardziej uniknąć, nie były dostępne bowiem żadne procedury, a nawet post factum nie można było ustalić przyczyn awarii. Jak powszechnie się przyjmuje, i wiążąco wskazuje na to (...) (tytułem przykładu, w wyroku C-315/15), podstawową wartością w lotnictwie jest nie regularność tylko

bezpieczeństwo pasażerów – zatem wykluczone jest dokonywanie takiej wykładni rozporządzenia nr 261/2004, którego celem jest zapewnienie pasażerom najwyższego poziomu ochrony (motyw 1), żeby przewoźnicy, celem uniknięcia odpowiedzialności za nieregularność, zachęceni byli do wykonywania za wszelką cenę rejsów, mimo że ujawniają się nagle, niespodziewane, niewpisujące się w normalne ramy ich działalności i niemożliwe do uniknięcia wady konstrukcyjne, których producent silników na danym etapie nie potrafi jeszcze w pełni wyjaśnić i im skutecznie zapobiec.

Jeśli natomiast chodzi o działania pozwanej mające na celu zminimalizowanie niedogodności dla powodów, sąd nie ma wątpliwości co do wywiązania się pozwanej z tego obowiązku. Powódka G. K. dotarła bowiem z zaledwie 4-godzinnym opóźnieniem, natomiast niedogodność powoda R. W. sprowadzała się do wylotu 7,5 godziny wcześniej niż było to planowane (co zaakceptował). Mając na uwadze, że rzecz dotyczyła łączonych lotów międzykontynentalnych (w pierwszym wypadku – do USA, w drugim – do Singapuru), gdzie rejsy nie startują co godzinę, a także brak jakiegokolwiek konkretnego zarzutu powodów w tej mierze (wskazanie na konkretny sposób, w jaki w ich ocenie pozwana powinna zorganizować im podróż alternatywną), a jednocześnie przedstawienia przez pozwaną siatki wykorzystania swojej floty długodystansowej (netline) wskazującej brak dysponowania wolnymi statkami, sąd uznał, że pozwana podjęła wszelkie racjonalne środki celem minimalizacji negatywnych skutków nadzwyczajnej okoliczności.

V. Koszty procesu

O kosztach sąd orzekł na podstawie odpowiedzialności za wynik procesu stosownie do art. 98 § 1 i 3 k.c. Powodowie jako przegrywający obowiązani są zwrócić poniesione przez pozwaną koszty, na które złożyły się: opłata skarbową od złożonego dokumentu pełnomocnictwa (17 zł w każdej ze spraw) i wynagrodzenie adwokata stosownie do § 2 pkt 3 rozporządzenia Ministra Sprawiedliwości w sprawie opłat za czynności adwokackie (900 zł w każdej ze spraw).

Z. zdzenia:

- odnotować uzasadnienie;
- odpis wyroku z uzasadnieniem doręczyć pełnomocnikowi powodów r. pr. T. D. przez umieszczenie w portalu informacyjnym.

W., 19 listopada 2021 roku asesor sądowy M. J.