

Problemy techniczne statku powietrznego a klauzula „nadzwyczajnych okoliczności” jako podstawa zwolnienia przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty odszkodowania w przypadku dużego opóźnienia lotów.

Glosa do wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej
z dnia 17 września 2015 r.

w sprawie C-257/14

Corina van der Lans przeciwko Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV¹

Spis treści:

- I. Uwagi wstępne
- II. Stan faktyczny sprawy
- III. Ustalenia prawne Trybunału Sprawiedliwości
- IV. Komentarz

JEL: K13, L93

I. Uwagi wstępne

W dniu 17 września 2015 r. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (dalej: Trybunał lub TS) wydał wyrok w trybie odpowiedzi na pytanie prejudycjalne wystosowane przez Rechtbank Amsterdam (sąd rejonowy w Amsterdamie). Wątpliwości podniesione przez sąd odsyłający dotyczyły wykładni przepisów rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady nr 261/2004², w kontekście dopuszczalności kwalifikowania jako „nadzwyczajnych okoliczności” przypadków wystąpienia niespodziewanych problemów technicznych samolotu, skutkujących dużym opóźnieniem lotu. Postępowanie toczące się przed sądem rejonowym w Amsterdamie było rezultatem odmowy ze strony linii lotniczej Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (dalej: KLM) wypłacenia Pani Corine van der Lans odszkodowania w związku z opóźnieniem jej lotu.

Komentowane orzeczenie wpisuje się w szersze spektrum spraw rozpoznawanych przez Trybunał, w których pojawia się problem uwzględnienia „sprawiedliwej równowagi interesów” przewoźników lotniczych (przedsiębiorców) oraz pasażerów (konsumentów)³. Z jednej bowiem strony przesłanki odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika nie powinny być interpretowane w sposób, który poważnie utrudni lub nawet uniemożliwi zainteresowanemu podmiotowi

¹ ECLI:EU:C:2015:618.

² Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 261/2004 z 11.02.2004 r. ustanawiające 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; Dz. Urz. UE z 17.02.2004 r., L46/1.

³ Zob. np. wyr. Trybunału Sprawiedliwości z 6.05.2010 r. w sprawie C-63/09 *Alex Walz* przeciwko *Clickair SA*, ECLI:EU:C:2010:251, pkt 33.

wykonywanie działalności gospodarczej. Z drugiej zaś, interpretując odnośne przesłanki, należy mieć na uwadze konieczność zapewnienia wysokiego poziomu ochrony praw pasażerów w międzynarodowym przewozie lotniczym oraz właściwej rekompensaty szkód powodowanych dużym opóźnieniem lotu lub jego odwołaniem bez właściwego uprzedzenia.

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości w sprawie *Corina van der Lans* posiada szczególne znaczenie z punktu widzenia praw pasażera linii lotniczych. Rozstrzygnięcie TS istotnie zawężyło możliwość powoływania się przewoźników lotniczych na nieoczekiwane problemy techniczne samolotu, jako podstawę stwierdzenia wystąpienia „nadzwyczajnych okoliczności”, skutkujących wyłączeniem odpowiedzialności odszkodowawczej z tytułu dużego opóźnienia lotu. Komentowane orzeczenie powinno jednocześnie stanowić pewną wskazówkę dla przewoźników lotniczych, którzy niezwykle często uzasadniają odwoływanie lotów lub ich znaczne opóźnienie wystąpieniem awarii technicznej samolotu.

II. Stan faktyczny sprawy

Pani Corina van der Lans zarezerwowała bilet lotniczy na lot obsługiwany przez KLM z Quito do Amsterdamu. Zgodnie z pierwotnym rozkładem samolot miał wystartować 13 sierpnia 2009 r. o godz. 9.15 czasu lokalnego. Nastąpiło to jednak dopiero następnego dnia w godzinach wieczornych. W efekcie samolot wylądował w Amsterdamie z 29 – godzinnym opóźnieniem.

Przewoźnik uzasadniał opóźnienie tym, że podczas tzw. procedury *push-back*, polegającej na wypychaniu samolotu za pomocą pojazdu, jeden z silników maszyny nie uruchomił się. Usterka polegała na uszkodzeniu pompy paliwowej oraz zespołu hydro-mechanicznego samolotu. Części te nie były dostępne w Ekwadorze, musiały więc zostać sprowadzone z Amsterdamu. Dopiero po ich zamontowaniu samolot mógł wykonać planowany lot.

W tych okolicznościach skarżąca wystąpiła do przewoźnika z roszczeniem o wypłatę odszkodowania w kwocie 600 euro z tytułu powstałego opóźnienia. Swoje żądania oparła na treści art. 7 w zw. z art. 5 ust. 1 lit. c rozporządzenia nr 261/2004.

KLM nie podzielił tej argumentacji. Powołał się na wyjątek przewidziany w art. 5 ust. 3 wspomnianego rozporządzenia, zgodnie z którym przewoźnik może uwolnić się od obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli „odwołanie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków”⁴. Zdaniem KLM uszkodzone części nie przekroczyły średniego okresu ich używalności, a producent nie udzielił żadnych szczegółowych informacji co do możliwości wcześniejszego wystąpienia usterek. Ponadto, techniczna obsługa samolotu była prawidłowa, a części, które następnie okazały się wadliwe, były kontrolowane zgodnie z obowiązującą procedurą podczas ostatniego tzw. check A przeprowadzonego około miesiąc przed lotem. W konsekwencji KLM stanął na stanowisku, że usterka, która wystąpiła samoistnie i nie jest następstwem nieprawidłowej obsługi technicznej

⁴ Należy w tym miejscu zauważyć, że przedmiotowa sprawa nie dotyczyła zasadniczo odwołania lotu, tylko jego znacznego opóźnienia. Niemniej jednak, zgodnie z utrwalonym orzecznictwem TS, pasażerowie opóźnionych lotów powinni być traktowani, jak pasażerowie lotów odwołanych dla celów stosowania prawa do odszkodowania przewidzianego art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Podstawowym warunkiem jest jednak to, aby ponieśli stratę wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli przybyli do miejsca docelowego z minimum trzygodzinnym opóźnieniem w stosunku do pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godziny przylotu. Zob. wyr. Trybunału Sprawiedliwości z 19.11.2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 *Christopher Sturgeon, Gabriel Sturgeon, Alana Sturgeon przeciwko Condor Flugdienst GmbH* oraz *Stefan Böck, Cornelia Lepuschitz przeciwko Air France SA*, ECLI:EU:C:2009:716, pkt 69; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 23.10.2012 r. w sprawach połączonych C-581/10 i C-629/10 *Emeka Nelson, Bill Chinazo Nelson, Brian Cheimezie Nelson przeciwko Deutsche Lufthansa AG* oraz *TUI Travel plc i in. przeciwko Civil Aviation Authority*, ECLI:EU:C:2012:657, pkt 40.

samolotu ani nie została wykryta (i nie mogła zostać wykryta) podczas wykonywania regularnej kontroli, może stanowić „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

III. Ustalenia prawne Trybunału Sprawiedliwości

Przed przystąpieniem do merytorycznego rozstrzygnięcia sprawy, Trybunał musiał ustosunkować się do zarzutu zgłoszonego przez rząd francuski, który kwestionował dopuszczalność wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym. Władze francuskie stały na stanowisku, że art. 3 ust. 1 lit. b rozporządzenia nr 261/2004 nie znajduje zastosowania w zaistniałym sporze, gdyż prawo ekwadorskie przewiduje mechanizm odszkodowawczy dla pasażerów opóźnionych lotów, z którego Pani Corina van der Lans może skorzystać.

Odnosząc się do podniesionego zarzutu, TS zauważył, iż pomiędzy poszczególnymi wersjami językowymi art. 3 ust. 1 lit. b występuje pewna rozbieżność. Niektóre jego tłumaczenia wyłączają prawo domagania się odszkodowania w sytuacji, gdy pasażerowie opóźnionego lotu faktycznie otrzymali rekompensatę w państwie trzecim. Inne natomiast sugerują, że stosowanie rozporządzenia nr 261/2004 będzie wyłączone także wtedy, gdy pasażerom przysługuje prawo do otrzymania takiej rekompensaty, ale niekoniecznie ją już uzyskali⁵. Występowanie rozbieżności językowych wymaga, zdaniem Trybunału, interpretowania przepisu w świetle kontekstu i celu uregulowania, którego jest częścią. Celem odnośnego rozporządzenia jest niewątpliwie zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. W związku z tym, że z posiadanych w postępowaniu prejudycjalnym materiałów nie wynikało jednoznacznie, że cel odszkodowań, przesłanki i mechanizm ich egzekwowania znajdują się na poziomie zbliżonym do gwarantowanego przepisami unijnymi, Trybunał nie wykluczył, że rozporządzenie nr 261/2004 znajdzie zastosowanie w badanej sprawie. Uznał tym samym wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym za dopuszczalny⁶.

Przechodząc następnie do rozstrzygnięcia sprawy co do istoty, Trybunał podkreślił, że niektóre problemy techniczne statków powietrznych mogą być kwalifikowane jako nieoczekiwane wady posiadające wpływ na bezpieczeństwo lotu. Okoliczności związane z wystąpieniem takich wad zostaną jednak uznane za „nadzwyczajne” (a tym samym zwolnią przewoźnika z odpowiedzialności odszkodowawczej) tylko wtedy, gdy odnoszą się do zdarzenia, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego i nie pozwala, ze względu na charakter lub źródło zdarzenia, na skuteczne nad nim panowanie⁷.

Zasadnicze znaczenie dla przyjętej przez TS oceny posiada fakt, że funkcjonowanie statków powietrznych jest nierozdzielnie związane z występowaniem problemów technicznych. Przewoźnicy lotniczy, w ramach prowadzonej działalności, są stale narażeni na występowanie takich problemów i powinni mieć tego pełną świadomość. Dlatego też usterki wykryte w trakcie regularnego przeglądu statków powietrznych albo ze względu na brak takiego przeglądu nie mogą

⁵ Przywołany artykuł posiada w polskiej wersji językowej brzmienie następujące: „Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie: (...) b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w Państwie Członkowskim, do którego ma zastosowanie Traktat, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym”.

⁶ Zob. pkt 23–31 komentowanego wyroku.

⁷ Ibidem, pkt 36.

być traktowane jako „nadzwyczajne okoliczności”, stanowiące podstawę zwolnienia przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania za duże opóźnienie lotu⁸.

Powyższa konkluzja nie oznacza jednak, że problemy techniczne statku powietrznego w żadnym przypadku nie wyczerpią znamion przepisu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Trybunał zauważył, iż pewne usterki samolotu mogą stanowić „nadzwyczajne okoliczności”, jeżeli właściwy organ lub producent maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika ujawni, że maszyny będące w użyciu zawierają ukrytą wadę produkcyjną, która zagraża bezpieczeństwu lotów. W badanej sprawie TS stwierdził, że problem techniczny dotyczył wyłącznie jednego konkretnego samolotu, a kompetentne podmioty nie ujawniły ukrytych wad produkcyjnych pozostałych statków powietrznych wchodzących w skład floty KLM⁹.

Skład orzekający zgodził się z tezą, że awaria spowodowana przedwczesną wadliwością pewnych części statku powietrznego rzeczywiście może być uznana za nieoczekiwane zdarzenie mające wpływ na bezpieczeństwo lotu. Niemniej jednak awarie techniczne są nieodłącznym elementem wykorzystywania samolotów w trudnych, a często nawet ekstremalnych warunkach (w szczególności meteorologicznych). Co więcej, poszczególne elementy maszyny zużywają się i to w różnym tempie. Przewoźnik musi zatem liczyć się z tym, że nieoczekiwane problemy techniczne samolotu wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności w zakresie przewozu lotniczego i powinien być przygotowany na tego typu sytuacje oraz skutecznie im przeciwdziałać¹⁰.

Mając wszystkie poczynione ustalenia na uwadze, Trybunał, w sentencji wyroku stwierdził, że „problem techniczny taki jak ten w postępowaniu głównym, który wystąpił niespodziewanie i nie jest następstwem nieprawidłowej obsługi technicznej ani nie został wykryty podczas wykonywania regularnej kontroli, nie mieści się w pojęciu „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu (przepis art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 – przyp. aut.)”.

IV. Komentarz

Komentowane orzeczenie dotyczy niezwykle istotnej i aktualnej kwestii, jaką jest zwolnienie przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności odszkodowawczej względem pasażerów opóźnionych lotów. Trybunał zdecydował się podtrzymać swoją linię orzeczniczą z wyroku w sprawie *Wallentin-Hermann*, w którym uznał, że prawo pasażerów do odszkodowania w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotów powinno być, w świetle interpretowanych uregulowań, traktowane jako zasada. Okoliczności umożliwiające przewoźnikowi uwolnienie się od odpowiedzialności stanowią bez wątpienia odstępstwo od tej zasady i w związku z tym muszą być interpretowane wąsko¹¹. Podejście takie wydaje się w sposób najpełniejszy uwzględniać cele rozporządzenia nr 261/2004, które polegają na konieczności zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów oraz przeciwdziałania niedogodnościom związanym z odwołaniem lub dużym opóźnieniem ich lotu. Odnośne cele mają być realizowane m.in. poprzez wprowadzenie ujednoliconego, szybkiego, a przede

⁸ Ibidem, pkt 37.

⁹ Ibidem, pkt 38–40.

¹⁰ Ibidem, pkt 41–44.

¹¹ Por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 22.12.2009 r. w sprawie *Friederike Wallentin-Hermann przeciwko Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA*, ECLI:EU:C:2008:771, pkt 20.

wszystkim skutecznego mechanizmu rekompensaty szkód poniesionych przez pasażerów¹². Należy ponadto zauważyć, iż z orzecznictwa TS wynika jasno, że względy ochrony konsumentów (w tym pasażerów lotniczych) mogą uzasadniać negatywne konsekwencje gospodarcze dla niektórych przedsiębiorców, nawet wtedy jeśli są one duże¹³.

Mając powyższy aspekt na uwadze, Trybunał dokonał stosunkowo restrykcyjnej wykładni klauzuli „nadzwyczajnych okoliczności”. Decydujące znaczenie przypisał ustaleniu czy problem techniczny statku powietrznego był spowodowany zdarzeniem, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przez przewoźnika lotniczego. Mało tego, nawet jeżeli odnośny warunek został spełniony, ale przewoźnik jest w stanie skutecznie zapanować nad takim zdarzeniem (tzn. poddać je swojej kontroli), to klauzula „nadzwyczajnych okoliczności” nie znajdzie zastosowania¹⁴. Podejście to koresponduje bardzo wyraźnie z podkreślaną w sprawach o podłożu gospodarczym zasadą, że termin „nadzwyczajne okoliczności” obejmuje swym zakresem tylko te zdarzenia, które nie wystąpiłyby normalnie w obrocie handlowym¹⁵.

Z punktu widzenia pasażerów linii lotniczych, orzeczenie w sprawie *Corina van der Lans* nie zasługuje na krytykę, gdyż wprowadza bardzo szeroki standard ochrony ich praw. Trybunał uznaje bowiem, że przedwczesna i niespodziewana wadliwość pewnych części statku powietrznego stanowi immanentny element funkcjonowania samolotów, wykorzystywanych przez przewoźników w bardzo różnych warunkach. Przesłanka ta nie może więc być podstawą odmowy wypłaty odszkodowania za duże opóźnienie lotu z powołaniem się na zaistnienie „nadzwyczajnych okoliczności”. Poza przypadkiem awarii samolotu spowodowanej aktem terroryzmu lub sabotażu, TS dopuszcza zasadniczo tylko ujawnienie ukrytej wady produkcyjnej samolotu zagrażającej bezpieczeństwu lotów, jako problemu technicznego, który w myśl art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 mieści się w pojęciu „nadzwyczajne okoliczności”. W tym celu koniecznym jest, aby ukryta wada produkcyjna została ujawniona także w pozostałych statkach powietrznych, które wchodziły w skład floty danego przewoźnika. Może oczywiście pojawić się pytanie, co w przypadku, gdy przedmiotowa usterka nie zostanie ujawniona przynajmniej w jednej z maszyn podlegających przeglądowi?. Rzecznik generalny w opinii przedstawionej we wcześniejszej, ale podobnej sprawie proponował, aby stosować inne kryterium, mianowicie „niecodzienny charakter i częstotliwość konkretnego problemu technicznego”. Podnosił, że niespodziewane problemy techniczne samolotu zostaną uznane za „nadzwyczajne okoliczności” tylko wówczas, gdy nie stanowią typowych problemów, które pojawiają się od czasu do czasu we wszystkich samolotach lub w określonym typie samolotów i jeżeli nie należą do rodzaju problemów, o których wiadomo, że już wystąpiły w przeszłości w danym statku powietrznym¹⁶. Wydaje się, że choć propozycja Rzecznika generalnego jest o wiele korzystniejsza dla przewoźników lotniczych, to jednak odznacza się małą precyzją użytych pojęć i rodzi niebezpieczeństwo poważnych nadużyć względem

¹² Por. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z 10.01.2006 r. w sprawie C-344/04 *International Air Transport Association, European Law Fares Airline Association* przeciwko *Department of Transport*, ECLI:EU:C:2006:10, pkt 82.

¹³ Por. wyr. Trybunału Sprawiedliwości z 8.06.2010 r. w sprawie C-58/08 *Vodafone Ltd. i in.* przeciwko *Secretary of State for Business, Enterprise and Regulatory Reform*, ECLI:EU:C:2010:321, pkt 69.

¹⁴ Wniosek taki płynie z wyr. Trybunału Sprawiedliwości z 31.01.2013 r. w sprawie C-12/11 *Denise McDonagh* przeciwko *Ryanair Ltd.*, ECLI:EU:C:2013:43, pkt 29.

¹⁵ Zob. przykładowo wyr. Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11.11.1999 r. w sprawie C-48/98 *Söhl & Söhlke* przeciwko *Hauptzollamt Bremen*, ECLI:EU:C:1999:548, pkt 74.

¹⁶ Zob. Opinia Rzecznika generalnego Eleanor Sharpston przedstawiona 27.09.2007 r. w sprawie C-396/06 *Eivind F. Kramme* przeciwko *SAS Scandinavian Airlines Danmark A/S*, ECLI:EU:C:2007:555, pkt 59–61.

pasażerów. Słusznie zatem Trybunał nie wziął pod uwagę tej opinii, wydając komentowane orzeczenie.

W kontekście ustaleń poczynionych na kanwie sprawy *Corina van der Lans*, pewien niedosyt pozostawia tylko fakt, że Trybunał nie wypowiedział się w przedmiocie racjonalnych środków, jakie w myśl art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 przewoźnik powinien był podjąć w celu rozwiązania problemu. Uzasadnił to stwierdzeniem, że awaria techniczna, której dotyczyło postępowanie główne, nie mieściła się w pojęciu „nadzwyczajne okoliczności”, a w związku z tym nie było potrzeby zajmowania stanowiska w sygnalizowanej kwestii. Problem jednak w tym, że zasada pewności prawa, jako jedna z zasad ogólnych prawa UE, wymaga, aby stosowanie przepisów do konkretnych sytuacji faktycznych było przewidywalne¹⁷. Jeżeli więc przewoźnik lotniczy pragnie wykazać, że duże opóźnienie lotu spowodowane było zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności”, których nie można było uniknąć, pomimo wdrożenia wszelkich racjonalnych środków, powinien wiedzieć, jakiego rodzaju działania zapobiegawcze są wymagane. Przewoźnicy lotniczy i tak już podlegają bardzo surowym przepisom i procedurom, które mają na celu wyeliminowanie możliwości wystąpienia problemów technicznych samolotów i zapewnienie bezpieczeństwa żeglugi powietrznej. Zmobilizowanie całości zasobów ludzkich i materiałowych (np. przechowywanie części zamiennych samolotu we wszystkich obsługiwanych przez przewoźnika portach lotniczych lub czarterowanie samolotów zastępczych w ilości odpowiadającej liczbie samolotów wchodzących w skład floty przewoźnika) nie jest raczej rozwiązaniem realnym i trudno uznać je za środek racjonalny w rozumieniu przepisów rozporządzenia nr 261/2004.

Na zakończenie należy odnotować, że komentowane orzeczenie wpisuje się w zakres zmian niektórych przepisów rozporządzenia nr 261/2004, przedstawionych w 2013 r. przez Komisję Europejską. We wniosku skierowanym do Parlamentu Europejskiego i Rady instytucja ta zauważyła, że dodatkowe koszty nakładane na przewoźników lotniczych przez proponowane regulacje będą wyrównywane w drodze rewizji globalnej kwoty odszkodowania. Na pewnym etapie prac rozważano już tylko dwa warianty takich zmian: podniesienie progu czasowego, po przekroczeniu którego opóźnienie lotu daje pasażerowi prawo do odszkodowania z obecnych 3 do 5 godzin lub objęcie większości problemów technicznych klauzulą „nadzwyczajnych okoliczności”. Ostatecznie zdecydowano się na pierwsze rozwiązanie, gdyż, jak zauważono, utrzymanie przewidzianego wariantem drugim zbyt niskiego progu opóźnienia mogłoby prowadzić do wzrostu liczby odwołanych lotów¹⁸. Podkreślenia wymaga natomiast fakt dostrzeżenia potrzeby wprowadzenia bardziej precyzyjnej definicji terminu „nadzwyczajne okoliczności”. Wprawdzie zaproponowana przez Komisję definicja odpowiada ustaleniom TS w sprawach *Corina van der Lans* i *Wallentin-Herman*, niemniej jednak w większym stopniu uwzględnia zasadę pewności prawa dla przewoźników lotniczych oraz pasażerów. Postulat ten został zrealizowany poprzez zamieszczenie w osobnym załączniku niewyczerpującego wykazu okoliczności uważanych za nadzwyczajne. Zaliczono do nich m.in. „problemy techniczne niestanowiące części normalnego działania statku powietrznego,

¹⁷ Zob. np. wyr. Trybunału Sprawiedliwości z 29.10.2009 r. w sprawie C-29/08 *Skatteverket* przeciwko *AB SKF*, ECLI:EU:C:2009:665, pkt 77. Trybunał przypomniał jednocześnie, że „wymóg pewności prawa jest szczególnie rygorystyczny wówczas, gdy chodzi o przepis, który może wiązać się z obciążeniami finansowymi, gdyż ma on umożliwić zainteresowanym dokładne zapoznanie się z zakresem nakładanych przezeń na nich obowiązków”.

¹⁸ Wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowań i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu, Bruksela, 18.03.2013 r., COM (2013) 130 final, s. 5–6.

take jak wykrycie w trakcie danego lotu usterki uniemożliwiającej jego normalną kontynuację lub ukryta usterka konstrukcyjna ujawniona przez producenta lub właściwy organ, mająca wpływ na bezpieczeństwo lotu”. Zaznaczono jednocześnie, że do „nadzwyczajnych okoliczności” nie należą „problemy techniczne stanowiące część normalnego działania statku powietrznego, takie jak problem zidentyfikowany podczas rutynowego przeglądu lub kontroli statku powietrznego przed lotem bądź też powstający w wyniku nieprawidłowego przeprowadzenia takiego przeglądu lub kontroli przed lotem”¹⁹. Obecnie (według stanu na 05.01.2016 r.) w Parlamencie Europejskim i Radzie trwają prace legislacyjne nad wnioskiem Komisji.

dr Lidia Brodowski

adiunkt w Zakładzie Prawa Międzynarodowego i Prawa Europejskiego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Rzeszowskiego

dr Marcin Pączek

adiunkt w Zakładzie Prawa Międzynarodowego i Prawa Europejskiego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Rzeszowskiego

¹⁹ Ibidem, s. 32.