



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 26 czerwca 2019 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 5 ust. 3 – Odszkodowanie dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów – Zakres – Zwolnienie z obowiązku odszkodowania – Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” – Obecność paliwa na pasie startowym na lotnisku

W sprawie C-159/18

mającej za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez juge de paix du troisième canton de Charleroi (sąd pokoju dla trzeciego kantonu w Charleroi, Belgia) postanowieniem z dnia 31 stycznia 2018 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 27 lutego 2018 r., w postępowaniu:

André Moens

przeciwko

Ryanair Ltd,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: M. Vilaras, prezes izby, K. Jürimäe, D. Šváby (sprawozdawca), S. Rodin i N. Piçarra, sędziowie,

rzecznik generalny: E. Tanchev,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu A. Moensa przez N. Leysa, advocaat,
- w imieniu Ryanair Ltd przez adwokata Ch. Price’a,
- w imieniu rządu niemieckiego początkowo przez T. Henzego, M. Hellmanna i A. Berg, następnie przez M. Hellmanna i A. Berg, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu polskiego przez B. Majczynę, działającego w charakterze pełnomocnika,

* Język postępowania: francuski.

– w imieniu Komisji Europejskiej przez J. Hottiaux oraz N. Yerrell, działające w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 19 grudnia 2018 r.,

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 Andrém Moensem a spółką Ryanair Ltd będącą przewoźnikiem lotniczym w przedmiocie odmowy wypłaty przez tego przewoźnika odszkodowania na rzecz wspomnianego pasażera, którego lot doznał dużego opóźnienia.

Ramy prawne

Prawo Unii

- 3 Motywy 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004 stanowią:
 - „(14) Podobnie jak w konwencji [o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (Konwencja montrealaska) (Dz.U. 2001, L 194, s. 39)], 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, [...]
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 omawianego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, stanowi 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;
[...]”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 6 A. Moens dokonał u spółki Ryanair rezerwacji lotu z Treviso (Włochy) do Charleroi (Belgia).
- 7 Lot ten odbył się w dniu 21 grudnia 2015 r. z opóźnieniem wynoszącym cztery godziny i dwadzieścia trzy minuty, przy czym opóźnienie to wynikało z obecności paliwa na pasie startowym lotniska w Treviso, które spowodowało zamknięcie wspomnianego pasa przez okres ponad dwóch godzin, a następnie odroczenie wylotu samolotu obsługującego odnośny lot.
- 8 Z powodu tego ponad trzygodzinnego opóźnienia A. Moens zwrócił się do spółki Ryanair o zapłatę odszkodowania w wysokości 250 EUR przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z jego art. 7 ust. 1 lit. a).
- 9 Po tym jak Ryanair odmówił uwzględnienia tego żądania z tego powodu, że omawiane duże opóźnienie lotu wynikało z „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, A. Moens zwrócił się do juge de paix du troisième canton de Charleroi (sądu pokoju dla trzeciego kantonu w Charleroi, Belgia) w celu uzyskania dochodzonego odszkodowania.
- 10 Sąd ten zmierza zatem do ustalenia, czy obecność paliwa na jednym z pasów startowych na lotnisku w Treviso będącą powodem takiego opóźnienia można zaklasyfikować jako „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu tego przepisu.
- 11 W tych okolicznościach juge de paix du troisième canton de Charleroi (sąd pokoju dla trzeciego kantonu w Charleroi) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) [...] Czy okoliczność stanowiąca przedmiot niniejszego sporu, to jest wyciek paliwa na pas startowy, który doprowadził do zamknięcia tego pasa, jest objęta pojęciem »zdarzenia« w rozumieniu pkt 22 wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), czy też pojęciem »nadzwyczajnej okoliczności« w rozumieniu motywu 14 [rozporządzenia nr 261/2004], tak jak jest ono interpretowane w wyroku z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), lub też czy oba te pojęcia pokrywają się?
- 2) [...] Czy art. 5 ust. 3 [rozporządzenia nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że zdarzenie, takie jak sporne w niniejszym postępowaniu, to znaczy wyciek paliwa na pas startowy powodujący zamknięcie tego pasa, trzeba uznać za zdarzenie, które wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, w związku z czym nie może ono zostać zakwalifikowane jako »nadzwyczajna okoliczność«, która mogłaby zwolnić przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty na rzecz pasażerów odszkodowania z tytułu dużego opóźnienia lotu obsługiwanego przez ten samolot?

- 3) Jeżeli zdarzenie, takie jak to będące przedmiotem niniejszego sporu, to jest wyciek paliwa na pas startowy, który doprowadził do zamknięcia tego pasa, należy uznać za »nadzwyczajną okoliczność«, to czy na tej podstawie trzeba wnioskować, że dla przewoźnika lotniczego chodzi tu o »nadzwyczajną okoliczność«, której nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków?».

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego i drugiego

- 12 Tytułem wstępu należy zauważyć, że ze wskazówek sądu odsyłającego nie wynika, czy paliwo rozlane na pasie startowym będące powodem dużego opóźnienia lotu omawianego w postępowaniu głównym pochodziło ze statku powietrznego przewoźnika obsługującego ten lot, to znaczy spółki Ryanair.
- 13 W tych okolicznościach pytania pierwsze i drugie, które trzeba rozpatrzyć łącznie, należy rozumieć w ten sposób, że za ich pośrednictwem sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z jego motywami 14 i 15 należy interpretować w ten sposób, że obecność paliwa na jednym z pasów startowych lotniska, która spowodowała jego zamknięcie, a w konsekwencji duże opóźnienie wylotów i przylotów z tego lotniska, jest objęta pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, jeżeli paliwo to nie pochodzi ze statku powietrznego przewoźnika, który obsługiwał ów lot.
- 14 Zamiarem prawodawcy Unii było uregulowanie obowiązków przewoźników lotniczych, o których mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, na wypadek odwołania lub dużego opóźnienia lotu, to jest wynoszącego co najmniej trzy godziny (wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 19 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 15 Zgodnie z motywami 14 i 15 oraz art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia w drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 tego artykułu przewoźnik lotniczy jest w ten sposób zwolniony z ciążącego na nim obowiązku naprawienia szkody na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli jest on w stanie dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny po planowanym przylocie wynika z „nadzwyczajnych okoliczności”, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, lub że w przypadku zaistnienia takiej okoliczności przyjął środki dostosowane do sytuacji poprzez wykorzystanie wszelkich dostępnych mu zasobów personalnych lub materialnych, a także zasobów finansowych w celu uniknięcia, aby okoliczność ta nie doprowadziła do odwołania lub dużego opóźnienia danego lotu (wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 19 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 16 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem jako „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 można zakwalifikować wydarzenia, które ze względu na swój charakter lub źródło nie są właściwe dla normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza zakresem jego skutecznej kontroli, przy czym te dwa warunki są kumulatywne (wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 20 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 17 W tym względzie należy zauważyć, że kwalifikowania jako „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu tego przepisu powinno się dokonywać jedynie w odniesieniu do okoliczności leżącej u podstaw odwołania lub dużego opóźnienia danego lotu, bez konieczności dokonywania uprzedniej oceny, jak wydaje się rozważać sąd odsyłający, czy wspomniana okoliczność stanowi „zdarzenie” w rozumieniu pkt 22 wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

- 18 Jeżeli chodzi o to, czy obecność paliwa na jednym z pasów startowych danego lotniska, która spowodowała jego zamknięcie, a w konsekwencji duże opóźnienie wylotu lub przylotu z tego lotniska, należy do zakresu pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, jeżeli paliwo to nie pochodzi ze statku powietrznego przewoźnika obsługującego ten lot, należy zauważyć, że z definicji nie można uznać takiej okoliczności za nierozzerwalnie związaną z działaniem statku powietrznego obsługującego ten lot (zob. analogicznie wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 24).
- 19 Tym samym takiej okoliczności nie można uznać za właściwą ze względu na swój charakter lub źródło dla normalnego wykonywania działalności przez danego przewoźnika lotniczego (zob. analogicznie wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 26).
- 20 Ponadto znajduje się ona poza skuteczną kontrolą przewoźnika lotniczego, ponieważ utrzymanie pasów startowych w żaden sposób nie należy do jego kompetencji (zob. podobnie wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 26) oraz ponieważ decyzja o zamknięciu pasów startowych danego portu lotniczego podjęta przez właściwe organy lotniska zobowiązuje przewoźnika lotniczego.
- 21 W związku z tym obecność paliwa na pasie startowym lotniska powodująca jego zamknięcie, a w konsekwencji duże opóźnienie lotu, należy zaklasyfikować jako „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia 261/2004.
- 22 Z uwagi na powyższe rozważania na pytania pierwsze i drugie trzeba odpowiedzieć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z jego motywami 14 i 15 należy interpretować w ten sposób, że obecność paliwa na jednym z pasów startowych lotniska, która doprowadziła do jego zamknięcia, a w konsekwencji do dużego opóźnienia lotu z lub do tego lotniska, jest objęta pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, jeżeli paliwo to nie pochodzi ze statku powietrznego przewoźnika obsługującego ten lot.

W przedmiocie pytania trzeciego

- 23 Poprzez pytanie trzecie sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z jego motywami 14 i 15 należy interpretować w ten sposób, że obecność paliwa na jednym z pasów startowych lotniska, która doprowadziła do zamknięcia tego pasa, w odniesieniu do której został stwierdzony jej charakter „nadzwyczajnej okoliczności”, należy uznać za okoliczność, której nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków w rozumieniu tego przepisu.
- 24 W tym zakresie należy przypomnieć, co wynika również z pkt 15 niniejszego wyroku, że przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli może dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można by było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.
- 25 Ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zatem zwolnieniem z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom, to na podmiocie, który zamierza się na nie powołać, spoczywa obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można by było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków, to jest środków, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika lotniczego (wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 28).

- 26 To on musi zatem wykazać, że nawet przy użyciu wszystkich dostępnych mu zasobów osobowych lub materialnych, a także zasobów finansowych, w sposób oczywisty nie mógł – bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w danym czasie – uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności doprowadziły do odwołania lotu lub do opóźnienia tego lotu wynoszącego trzy godziny po planowanym przylocie (wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 29).
- 27 Trybunał przyjął zatem elastyczne i zindywidualizowane znaczenie pojęcia „racjonalnego środka”, pozostawiając sądowi krajowemu zadanie dokonania oceny, czy w okolicznościach danej sprawy należy uznać, że przewoźnik lotniczy przyjął środki dostosowane do sytuacji (wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 30), wskazując jednocześnie, że należy brać pod uwagę jedynie środki, które mogą rzeczywiście do niego należeć, z wyłączeniem środków należących do kompetencji osób trzecich, takich jak między innymi zarządzający portem lotniczym lub właściwi kontrolerzy lotów (wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 43).
- 28 W niniejszej sprawie, jak podnosi zasadniczo rzecznik generalny w pkt 35 i 36 opinii, skonfrontowany z decyzją organów lotniska o zamknięciu pasa startowego lotniska przewoźnik lotniczy ma obowiązek dostosować się do niej i poczekać na decyzję tych organów o ponownym otwarciu tego pasa lub innego alternatywnego środka. W związku z tym przewoźnik lotniczy, taki jak omawiany w postępowaniu głównym, nie miał prawa do przyjęcia ewentualnych rozsądnych środków w celu uniknięcia spornej nadzwyczajnej okoliczności.
- 29 Z powyższych rozważań wynika, że na pytanie trzecie trzeba odpowiedzieć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z jego motywami 14 i 15 należy interpretować w ten sposób, że obecność paliwa na pasie startowym na lotnisku powodująca jego zamknięcie, w odniesieniu do której został wykazany jej charakter „nadzwyczajnej okoliczności”, należy uznać za okoliczność, której nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszystkich rozsądnych środków w rozumieniu tego przepisu.

W przedmiocie kosztów

- 30 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 (czwarta 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, w związku z jego motywami 14 i 15 należy interpretować w ten sposób, że obecność paliwa na jednym z pasów startowych lotniska, która doprowadziła do jego zamknięcia, a w konsekwencji do dużego opóźnienia lotu z lub do tego lotniska, jest objęta pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, jeżeli paliwo to nie pochodzi ze statku powietrznego przewoźnika obsługującego ten lot.**
- 2) **Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z jego motywami 14 i 15 należy interpretować w ten sposób, że obecność paliwa na pasie startowym na lotnisku powodująca jego zamknięcie, w odniesieniu do której został wykazany jej charakter „nadzwyczajnej okoliczności”, należy uznać za okoliczność, której nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszystkich rozsądnych środków w rozumieniu tego przepisu.**

Vilaras
Rodin

Jürimäe

Šváby
Piçarra

Wyrok ogłoszono na posiedzeniu jawnym w Luksemburgu w dniu 26 czerwca 2019 r.

Sekretarz
A. Calot Escobar

Prezes IV izby
M. Vilaras