

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 12 maja 2011 r. *

W sprawie C-294/10

mającej za przedmiot wniosek o wydanie na podstawie art. 267 TFUE orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Augstākās Tiesas Senāts (Łotwa) postanowieniem z dnia 9 czerwca 2010 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 15 czerwca 2010 r., w postępowaniu

Andrejs Eglitis,

Edvards Ratnieks

przeciwko

Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija,

przy udziale:

Air Baltic Corporation AS,

* Język postępowania: łotewski.

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes izby, D. Šváby, R. Silva de Lapuerta, E. Juhász i J. Malenovský (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: E. Sharpston,
sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija przez J. Pūcego, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu polskiego przez K. Rokicką, działającą w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu Zjednoczonego Królestwa przez L. Seeborutha, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez A. Saukę oraz K. Simonssona, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 5 ust. 3 i art. 6 ust. 1 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. L 46, s. 1).

- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między A. Eglītisem i E. Ratnieksiem, dwoma pasażerami lotu Kopenhaga – Ryga, a przedsiębiorstwem lotniczym Air Baltic Corporation AS (zwanym dalej „Air Baltic”), dotyczącego odmowy z jego strony wypłacenia odszkodowania pasażerom, których lot BT 140, przewidziany na dzień 14 lipca 2006 r., został odwołany.

Ramy prawne

3 Motywy 1 i 2 rozporządzenia nr 261/2004 mają następującą treść:

„(1) Działanie Wspólnoty 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.

(2) Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów”.

4 Motywy 13–15 rzeczono rozporządzenia stanowią:

„(13) Pasażerowie, których loty zostały odwołane, powinni mieć możliwość otrzymania zwrotu należności za ich bilety albo oferty zmiany trasy podróży na satysfakcjonujących warunkach, a w czasie oczekiwania na późniejszy lot powinni zostać otoczeni należyłą opieką.

(14) Podobnie jak w konwencji montrealskiej, 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”.

5 Artykuł 5 tego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi w ust. 1, że:

„W przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

- a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8; oraz
- b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

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 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”.

6 Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi:

„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”.

7 Artykuł 6 tego rozporządzenia, zatytułowany „Opóźnienie”, stanowi w ust. 1:

„Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowego startu:

- a) o dwie lub więcej godzin w przypadku lotów do 1500 kilometrów; lub
- b) o trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości pomiędzy 1500 a 3500 kilometrów; lub
- c) o cztery lub więcej godzin w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

pasażerowie otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego:

- i) pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2; oraz
- ii) gdy oczekiwany w sposób uzasadniony czas odlotu nastąpi co najmniej dzień po terminie poprzednio zapowiedzianego odlotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

iii) gdy opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin, pomoc określoną w art. 8 ust. 1 lit. a)”.
lit. a)”.
lit. a)”.

8 Artykuł 7 rzeczonego 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;

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).

Przy określaniu odległości podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu”.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

- 9 W dniu 14 lipca 2006 r. od godziny 20.30 szwedzka przestrzeń powietrzna nad regionem Malmö została zamknięta z powodu przerw w dostawie energii elektrycznej, w wyniku czego nastąpiło nieprawidłowe funkcjonowanie radarów i lotniczego systemu nawigacyjnego. W tym dniu rozpoczęcie lotu Kopenhaga – Ryga obsługiwanego przez Air Baltic zostało przewidziane na godzinę 20.35.
- 10 Pasażerowie zostali wpuszczeni do samolotu i pozostali tam w oczekiwaniu na wylot trochę dłużej niż dwie godziny, to jest do około 22.45. O godzinie 22.45 pasażerowie zostali poinformowani, że lot został odwołany, i poproszono ich o opuszczenie samolotu.
- 11 Uważając, że w wyniku odwołania lotu przysługiwało im prawo do uzyskania odszkodowania ze strony Air Baltic, dwaj pasażerowie, A. Eglītis i E. Ratnieks, zwrócili do Patērētāju tiesību aizsardzības centrs (urzędu ochrony praw konsumentów, zwanego dalej „urzędem”).
- 12 Urząd oddalił ich skargę. Decyzja ta została potwierdzona decyzją z dnia 22 marca 2007 r. wydaną przez Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija (ministerstwo ds. gospodarki Republiki Łotewskiej, zwane dalej „ministrija”).
- 13 Skarżący w postępowaniu przed sądem krajowym wnieśli skargę od decyzji ministrija, kolejno do Administratīvā rajona tiesa (rejonowego sądu administracyjnego), a następnie do Administratīvā apgabaltiesa (apelacyjnego sądu administracyjnego). Ponieważ ich środki zaskarżenia zostały oddalone, wnieśli oni kasację do sądu odsyłającego.
- 14 Urząd, ministrija, a następnie sąd administracyjny pierwszej instancji i sąd apelacyjny uznały, że Air Baltic nie miał obowiązku na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 wypłacenia odszkodowania skarżącym, ponieważ należało uznać, że

odwołanie lotu nastąpiło w nadzwyczajnych okolicznościach niezależnych od woli rzeczonoego przedsiębiorstwa lotniczego.

- 15 Skarżący w postępowaniu przed sądem krajowym twierdzą z kolei, że przyczyną odwołania lotu nie było zamknięcie szwedzkiej przestrzeni lotniczej, lecz wpływ dozwolonego czasu pracy załogi tego lotu. Nie zaprzeczają, że zamknięcie szwedzkiej przestrzeni lotniczej w wyniku przerw w dostawie energii elektrycznej można zakwalifikować jako „nadzwyczajną okoliczność” wymykającą się spod kontroli przedsiębiorstwa lotniczego. Jednakże ich zdaniem zdarzenie to tłumaczy jedynie początkowe opóźnienie lotu, to znaczy pomiędzy godziną 20.35 a godziną 22.45. Decyzja o odwołaniu lotu została podjęta o godzinie 22.45, ponieważ dozwolony czas pracy załogi nie wystarczał na zakończenie całego lotu.
- 16 Sąd krajowy z kolei uważa, że można stwierdzić, iż o godzinie 20.35, w chwili rozpoczęcia przewidzianego lotu, istniały nadzwyczajne okoliczności, to jest w niniejszym przypadku zamknięcie przestrzeni powietrznej nad regionem Malmö – okoliczności, których operator lotu nie mógł uniknąć. Niemniej jednak sąd krajowy dodaje, że przewoźnicy lotniczy co do zasady nie mają w zwyczaju odwoływania lotów za każdym razem, gdy wylot nie jest możliwy dokładnie o przewidzianej godzinie. Zdaniem tego sądu z uwagi na specyfikę działalności transportu lotniczego, biorąc pod uwagę, iż pasażerowie nie mają prawie żadnej możliwości skorzystania z innych lotów lub innych środków transportu, lub tras, a także to, że przedsiębiorstwa lotnicze nie mogą zmienić przeznaczenia swoich zasobów, w szczególności poza lotniskiem, z którym są powiązane, przewoźnicy i lotniska zazwyczaj podejmują wysiłki, aby w miarę możliwości zapewnić jednak przewidziany lot.
- 17 W tych okolicznościach sąd ten zastanawia się, czy niemożliwość wylotu dokładnie o godzinie przewidzianej dla tego lotu jest wystarczającym powodem do podjęcia decyzji o jego odwołaniu. W szczególności zastanawia się on, czy jeżeli niemożliwość

wylotu o przewidzianej godzinie w wyniku nadzwyczajnych okoliczności ma charakter krótkotrwały, rzeczony nadzwyczajne okoliczności mogą uzasadniać odwołanie lotu.

- 18 Sąd krajowy zastanawia się w związku z tym, czy przewidując, że przewoźnicy lotniczy zwolnieni są z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom, jeżeli podjęli wszystkie racjonalne środki w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 zalicza do tych środków obowiązek takiego zorganizowania przez przewoźników zasobów, których część stanowi załoga, aby mogli oni przeprowadzić lot w trakcie określonego przedziału czasowego w przypadku zaistnienia takich okoliczności.
- 19 Jeżeli chodzi o definicję owego „przedziału czasowego”, skarżący w postępowaniu przed sądem krajowym uważają, że należy przewidzieć wystarczającą rezerwę zasobów, aby móc zapewnić lot co najmniej w dwie kolejne godziny po pierwotnie przewidzianej godzinie wylotu. W tym zakresie ich argumentacja przed sądem krajowym opiera się na przepisach rozporządzenia nr 261/2004, które ustala obowiązki przewoźników lotniczych w przypadku opóźnienia. Zgodnie z art. 6 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy przewiduje, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowanego startu o dwie lub więcej godzin w przypadku lotów do 1500 kilometrów, powinien on zaoferować pasażerom pomoc przewidzianą przez to rozporządzenie. Wnioskują na tej podstawie, że dwugodzinne opóźnienie w niniejszej sprawie jest „normalne”, to znaczy, że niemożliwość zapewnienia lotu w przeciągu dwóch godzin nie jest sama w sobie okolicznością, która uzasadnia odwołanie tego lotu.
- 20 Sąd krajowy z kolei uważa, że pierwszym celem art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 nie jest uregulowanie tych kwestii w sposób, w jaki sugerują to skarżący w postępowaniu przed sądem krajowym, lecz nie można wykluczyć, że ów przepis może posłużyć przy systemowej wykładni art. 5 ust. 3 rzeczony rozporządzenia.

21 W tych okolicznościach Augstākās Tiesas Senāts postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy art. 5 ust. 3 [rozporządzenia nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy, aby można było uznać, iż podjął on wszelkie racjonalne środki w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, ma obowiązek rozplanowania swoich zasobów we właściwym czasie, tak aby można było wykonać przewidziany lot po ustaniu wcześniej nieprzewidzianych nadzwyczajnych okoliczności, to znaczy w określonym przedziale czasowym po przewidzianej godzinie wylotu?
- 2) W przypadku twierdzącej odpowiedzi na pytanie pierwsze, czy art. 6 ust. 1 rozporządzenia [nr 261/2004] ma zastosowanie przy określaniu minimalnej rezerwy czasu, którą powinien przewidzieć przewoźnik przy rozplanowywaniu swych zasobów we właściwym czasie, jako ewentualne przewidywalne opóźnienie na wypadek wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności?”

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

22 Przez dwa pytania, które należy rozpatrywać łącznie, sąd krajowy zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 powinien być interpretowany w ten sposób, że przewoźnik lotniczy ma obowiązek – tytułem racjonalnych środków, jakie powinien podjąć w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności – rozplanowania swych zasobów we właściwym czasie, w celu dysponowania określoną minimalną „rezerwą czasu” po przewidzianej godzinie wylotu, tak aby być w stanie

w miarę możliwości wykonać lot po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności. Zastanawia się w szczególności nad tym, czy owa „rezerwa czasu” może zostać określona poprzez odesłanie do art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.

- 23 Tytułem wstępu należy podnieść, że na podstawie art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, otrzymują od przewoźnika lotniczego na warunkach określonych w tym ustępie, po pierwsze, pomoc zgodnie z art. 8 tego rozporządzenia, to znaczy prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży, po drugie, pokrycie kosztów posiłków i napojów, zakwaterowania i rozmów telefonicznych, przewidziane w art. 9 tego rozporządzenia, oraz, po trzecie, odszkodowanie ryczałtowe na warunkach przewidzianych w jego art. 7, chyba że zostali oni poinformowani we właściwym czasie o odwołaniu lotu.
- 24 Niemniej jednak zgodnie z art. 5 ust. 3 rzeczonego rozporządzenia w drodze wyjątku od postanowień ust. 1 tego artykułu przewoźnik lotniczy jest zwolniony ze swoich obowiązków, to znaczy z obowiązku zapłaty odszkodowania pasażerom, jeżeli jest w stanie udowodnić, że odwołanie lotu wynika z zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.
- 25 W tym zakresie w pkt 40 wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 Walentin-Hermann, Zb.Orz. s. I-11061, Trybunał orzekł, że wynika z tego, iż ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłacenia pasażerom odszkodowania, na tym, kto zamierza się na nie powołać, spoczywa ponadto 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. Przewoźnik musi zatem, jak wyjaśnił Trybunał w pkt 41 tego wyroku, dowieść, że nawet przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w sposób oczywisty nie mógł, bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie, uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały odwołaniem lotu.

- 26 W pierwszej kolejności należy podkreślić, że zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności bardzo często utrudnia, a nawet uniemożliwia wykonanie lotu w przewidzianych godzinach. Ryzyko opóźnienia lotu, które wreszcie może spowodować jego odwołanie, stanowi zatem w związku z tym typowy niekorzystny skutek dla pasażerów, a tym samym możliwy do przewidzenia przy zaistnieniu nadzwyczajnych okoliczności.
- 27 Z powyższego wynika, że przewoźnik lotniczy, ponieważ na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 ma obowiązek podjęcia wszelkich rozsądnych środków w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, powinien rozsądnie na etapie planowania lotu wziąć pod uwagę ryzyko opóźnienia związanego z ewentualnym zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności.
- 28 W szczególności w celu uniknięcia tego, by każde opóźnienie, nawet nieznaczne, wynikające z zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności nie prowadziło w nieunikniony sposób do odwołania lotu, rozsądny przewoźnik lotniczy powinien rozplanować swe zasoby we właściwym czasie, w celu dysponowania określoną rezerwą czasu, aby być w stanie, w miarę możliwości, wykonać rzeczony lot po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności. Jeżeli w takiej sytuacji przewoźnik lotniczy nie dysponuje z kolei żadną rezerwą czasu, nie można uznać, iż podjął on wszystkie racjonalne środki przewidziane w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.
- 29 Jeżeli chodzi, po pierwsze, o ustalenie w sposób ogólny minimalnej rezerwy czasu, na którą powołuje się sąd krajowy, należy przypomnieć, że w pkt 42 ww. wyroku w sprawie Wallentin-Hermann Trybunał orzekł w ten sposób, iż do sądu krajowego należało sprawdzenie, czy dany przewoźnik lotniczy podjął dostosowane do konkretnej sytuacji środki, czyli takie, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, których istnienie wykaże, odpowiadały między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez tego przewoźnika.

- 30 Trybunał przyjął zatem indywidualne i elastyczne pojęcie racjonalnego środka, pozostawiając sądowi krajowemu ocenę, czy w okolicznościach danej sprawy można uznać, iż przewoźnik lotniczy podjął dostosowane do sytuacji środki.
- 31 Z powyższego wynika, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 nie może być interpretowany jako nakładający obowiązek – tytułem racjonalnych środków – zaplanowania w ogólny i jednolity sposób minimalnej rezerwy czasu, mającej zastosowanie bez różnicy do wszystkich przewoźników lotniczych w każdej sytuacji zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności.
- 32 Po drugie, jeżeli chodzi o ocenę racjonalnego charakteru podjętych środków w celu utworzenia rezerwy czasu, która mogłaby pozwolić w miarę możliwości na uniknięcie sytuacji, w której opóźnienie wynikające z nadzwyczajnych okoliczności prowadzi do odwołania lotu, w pierwszej kolejności należy stwierdzić, że ocena ta powinna być dokonana nie tak, jak wydaje się sugerować sąd krajowy, z punktu widzenia stwierdzonego opóźnienia w stosunku do przewidzianej godziny wylotu samolotu, lecz z uwzględnieniem opóźnienia, które mogło istnieć po zakończeniu lotu odbytego w nowych warunkach, wynikających z zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności.
- 33 W rzeczywistości bowiem w ramach takiej oceny znaczenie ma jedynie możliwość wykonania przez przewoźnika lotniczego całego przewidzianego lotu, rozumianego jako „odcinek” transportu obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę (zob. podobnie wyrok z dnia 10 lipca 2008 r. w sprawie C-173/07 Emirates Airlines, Zb.Orz. s. I-5237, pkt 40), pomimo zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, które spowodowały określone opóźnienie. Tymczasem stwierdzone pierwotnie opóźnienie w chwili ustania rzeczonych nadzwyczajnych okoliczności lub w stosunku do godziny przewidywanego wylotu może ulec następnie wydłużeniu w wyniku zbiegu poszczególnych wtórnych komplikacji związanych z okolicznością, iż dany lot nie mógł już zostać wykonany prawidłowo, w przewidzianym czasie, takich jak trudności dotyczące ponownego przydziału korytarzy powietrznych lub warunki dostępności lotniska lądowania, włączywszy w to ewentualne całkowite lub częściowe

zamknięcie tego lotniska w pewnych godzinach nocnych. Z powyższego wynika, że pod koniec lotu lot ten zanotowałby ostatecznie zdecydowanie większe opóźnienie niż opóźnienie stwierdzone na początku.

- 34 W konsekwencji ocena racjonalnego charakteru środków podjętych przez przewoźnika lotniczego w trakcie planowania lotu powinna również uwzględniać wtórne ryzyka w zakresie, w jakim składające się na nie elementy są przewidywalne i obliczalne.
- 35 Jeżeli chodzi o możliwość wykonania przez przewoźnika lotniczego całego lotu przewidzianego w tych warunkach, powinna ona być oceniana w świetle kryteriów ustalonych przez Trybunał w ww. wyroku w sprawie Wallentin-Hermann. Taka ocena powinna być dokonana z troską o to, aby wymagany zakres rezerwy czasu nie skutkował doprowadzeniem przewoźnika lotniczego do dokonywania nadmiernych poświęceń z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w odnośnym momencie.
- 36 Ponadto należy dodać, że w trakcie oceny racjonalnego charakteru środków podjętych w celu utworzenia owej rezerwy czasu nie znajduje zastosowania art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004. W rzeczywistości bowiem przepis ten dotyczy poszczególnych kategorii „opóźnień”, za których winę można przypisać przewoźnikowi lotniczemu i które nie są związane z zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszystkich racjonalnych środków.
- 37 Z uwagi na powyższe rozważania na przedstawione pytania należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 powinien być interpretowany w ten sposób, iż przewoźnik lotniczy, ponieważ jest zobowiązany do podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, powinien rozsądnie na etapie planowania lotu uwzględnić ryzyko opóźnienia związanego z ewentualnym zaistnieniem takich okoliczności. Powinien w związku z tym przewidzieć określoną

rezerwę czasu pozwalającą mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności. Z kolei rzezonny przepis nie może być interpretowany jako nakładający – tytułem racjonalnych środków – obowiązek planowania w sposób ogólny i jednolity minimalnej rezerwy czasu, mającej zastosowanie bez różnicy do wszystkich przewoźników lotniczych we wszystkich sytuacjach zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności. Ocena zdolności przewoźnika lotniczego do zapewnienia całego przewidzianego lotu w nowych warunkach wynikających z zaistnienia tych okoliczności powinna być dokonywana z troską o to, aby wymagany zakres rezerwy czasu nie skutkował doprowadzeniem przewoźnika lotniczego do dokonywania nadmiernych poświęceń z punktu widzenia możliwości jego przedsięwzięcia w danym momencie. Artykuł 6 ust. 1 nie ma zastosowania w ramach takiej oceny.

W przedmiocie kosztów

- ³⁸ Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia 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, powinien być interpretowany w ten sposób, że przewoźnik lotniczy, ponieważ

jest zobowiązany do podjęcia wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności, powinien rozsądnie na etapie planowania lotu uwzględnić ryzyko opóźnienia związanego z ewentualnym zaistnieniem takich okoliczności. Powinien w związku z tym przewidzieć określoną rezerwę czasu pozwalającą mu, w miarę możliwości, na wykonanie całego lotu po ustaniu nadzwyczajnych okoliczności. Z kolei rzeczony przepis nie może być interpretowany jako nakładający – tytułem racjonalnych środków – obowiązek planowania w sposób ogólny i jednolity minimalnej rezerwy czasu, mającej zastosowanie bez różnicy do wszystkich przewoźników lotniczych we wszystkich sytuacjach zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności. Ocena zdolności przewoźnika lotniczego do zapewnienia całego przewidzianego lotu w nowych warunkach wynikających z zaistnienia tych okoliczności powinna być dokonywana z troską o to, aby wymagany zakres rezerwy czasu nie skutkował doprowadzeniem przewoźnika lotniczego do dokonywania nadmiernych poświęceń z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie. Artykuł 6 ust. 1 rzeczonego rozporządzenia nie ma zastosowania w ramach takiej oceny.

Podpisy