



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 31 stycznia 2013 r.*

Transport lotniczy — Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 — Pojęcie „nadzwyczajne okoliczności” — Obowiązek zapewnienia pasażerom pomocy w razie odwołania lotu z powodu „nadzwyczajnych okoliczności” — Wybuch wulkanu powodujący zamknięcie przestrzeni powietrznej — Wybuch islandzkiego wulkanu Eyjafjallajökull

W sprawie C-12/11

mającej za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Dublin Metropolitan District Court (Irlandia) postanowieniem z dnia 10 listopada 2010 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 10 stycznia 2011 r., w postępowaniu:

Denise McDonagh

przeciwko

Ryanair Ltd,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Lenaerts, pełniący obowiązki prezesa trzeciej izby, E. Juhász, G. Arestis, T. von Danwitz i D. Šváby (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: R. Şereş, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 9 lutego 2012 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu D. McDonagh przez J. Hennessy’ego, solicitor,
- w imieniu Ryanair Ltd przez G. Berrischa, Rechtsanwalt, M. Haydena, Senior Counsel, oraz R. Aylwarda, Barrister-at-Law,
- w imieniu rządu niemieckiego przez T. Henzgo i J. Kemper, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu francuskiego przez G. de Bergues’a i M. Perrota, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: angielski.

- w imieniu rządu polskiego przez M. Szpunara, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu Zjednoczonego Królestwa przez S. Ossowskiego, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Parlamentu Europejskiego przez L.G. Knudsen i A. Troupiotisa, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Rady Unii Europejskiej przez E. Karlsson i A. De Elerę, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez K. Simonssona oraz N. Yerrell, działających w charakterze pełnomocników

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 22 marca 2012 r.,

wyduje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni i oceny ważności art. 5 ust. 1 lit. b) i art. 9 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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46, s. 1).
- 2 Wniosek został złożony w ramach sporu między D. McDonagh a spółką Ryanair Ltd (zwaną dalej „Ryanaiem”) w przedmiocie odmowy przez tę spółkę zapewnienia D. McDonagh opieki, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, w następstwie wybuchu islandzkiego wulkanu Eyjafjallajökull, który spowodował odwołanie jej lotu, a ogólniej zamknięcie części europejskiej przestrzeni powietrznej.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

- 3 Zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. Konwencja o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (zwana dalej „konwencją montrealską”) została podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona w jej imieniu na mocy decyzji Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. L 194, s. 38).
- 4 Ostatni akapit preambuły konwencji montrealskiej stanowi:
„przekonane, że zbiorowe działanie państw dla dalszej harmonizacji i kodyfikacji niektórych zasad regulujących międzynarodowy przewóz lotniczy, poprzez nową konwencję, jest najwłaściwszym środkiem do osiągnięcia sprawiedliwej równowagi interesów [...]”.
- 5 Artykuł 29 konwencji stanowi, co następuje:
„W przewozie osób, bagażu i ładunku jakiegokolwiek powództwo dla uzyskania odszkodowania, jakkolwiek uzasadnione, zarówno na podstawie niniejszej konwencji, jak i z umowy lub deliktu, może zostać wszczęte wyłącznie z zastrzeżeniem warunków i takich granic odpowiedzialności, jak określone

w niniejszej konwencji, bez uszczerbku dla tego, kim są osoby mające prawo wniesienia pozwu i jakie są ich odpowiednie uprawnienia. W każdym takim postępowaniu sądowym zadośćuczynienie, odszkodowania z nawiązką lub jakiegokolwiek inne odszkodowanie niekompensacyjne nie są zasądzone”.

Prawo Unii

6 Motywy 1, 2, 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004 stanowią:

„(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.

[...]

(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”.

7 Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi:

„1. 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.

[...]

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.

[...]”.

- 8 Artykuł 8 omawianego rozporządzenia określa zasady zapewnienia przez przewoźnika lotniczego pomocy pasażerom w zakresie przysługującego im prawa do zwrotu należności lub zmiany planu podróży.

- 9 Artykuł 9 omawianego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do opieki”, brzmi następująco:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują bezpłatnie:

- a) posiłki oraz napoje w ilościach adekwatnych do czasu oczekiwania;
- b) zakwaterowanie w hotelu w przypadku:
 - gdy występuje konieczność pobytu przez jedną albo więcej nocy, lub
 - gdy zachodzi konieczność pobytu dłuższego niż planowany przez pasażera;
- c) transport pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania (hotelem lub innym).

2. Ponadto pasażerom bezpłatnie przysługują dwie rozmowy telefoniczne, dwa dalekopisy, dwie przesyłki faksowe lub e-mailowe.

[...]”.

- 10 Artykuł 12 ust. 1 omawianego rozporządzenia, zatytułowany „Dalsze odszkodowanie”, stanowi, że „[n]iniejsze rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia może zostać potrącone z takiego odszkodowania”.

- 11 Artykuł 16 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Naruszenia”, stanowi:

„1. Każde państwo członkowskie wyznacza organ odpowiedzialny za wykonywanie postanowień niniejszego rozporządzenia w odniesieniu do lotów z lotnisk znajdujących się na jego terytorium oraz lotów z krajów trzecich na te lotniska. W razie konieczności organ ten podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania praw pasażerów. Państwa członkowskie informują Komisję o organie wyznaczonym na podstawie niniejszego ustępu.

[...]

3. Ustanowione przez państwa członkowskie sankcje za naruszenia niniejszego rozporządzenia powinny być skuteczne, proporcjonalne i odstrasające”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 12 W dniu 11 lutego 2010 r. D. McDonagh dokonała w Ryanairze rezerwacji lotu z Faro (Portugalia) do Dublinia (Irlandia) na dzień 17 kwietnia 2010 r., za kwotę 98 EUR. W dniu 20 marca 2010 r. rozpoczęła się aktywność islandzkiego wulkanu Eyjafjallajökull. W dniu 14 kwietnia 2010 r. wulkan wszedł w fazę erupcji, wyrzucając chmurę popiołu wulkanicznego w europejską przestrzeń powietrzną. W dniu 15 kwietnia 2010 r. służby ruchu lotniczego zamknęły przestrzeń powietrzną nad wieloma państwami członkowskimi ze względu na zagrożenie dla statków powietrznych.
- 13 W dniu 17 kwietnia 2010 r. lot D. McDonagh został odwołany z powodu zamknięcia irlandzkiej przestrzeni powietrznej. Loty Ryanairu między Europą kontynentalną a Irlandią wznowiono w dniu 22 kwietnia 2010 r. D. McDonagh mogła dotrzeć do Dublinia dopiero w dniu 24 kwietnia 2010 r.
- 14 W dniach 17–24 kwietnia 2010 r. Ryanair nie zapewnił skarżącej w postępowaniu głównym opieki na zasadach określonych w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004.
- 15 Denise McDonagh wystąpiła do sądu odsyłającego z powództwem przeciwko Ryanairowi, żądając odszkodowania w kwocie 1 129,41 EUR, odpowiadającej kosztom posiłków, napoi, zakwaterowania i transportu poniesionych przez nią we wskazanym okresie.
- 16 Ryanair podnosi, że zamknięcie przestrzeni powietrznej w części Europy wskutek wybuchu wulkanu Eyjafjallajökull stanowi nie tyle „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004, ile „wybitnie nadzwyczajne okoliczności”, zwalniające go nie tylko z obowiązku odszkodowania, lecz również z obowiązków zapewnienia opieki na podstawie art. 5 i 9 omawianego rozporządzenia.
- 17 W obliczu wątpliwości co do tego, czy obowiązek zapewnienia omawianej opieki może podlegać ograniczeniom w okolicznościach takich jak te będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, oraz uznawszy, że Trybunał nie orzekał dotychczas w tym przedmiocie, Dublin Metropolitan District Court postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
 - „1) Czy okoliczności takie jak zamknięcie europejskiej przestrzeni powietrznej wskutek erupcji wulkanu Eyjafjallajökull na Islandii, która spowodowała powszechne i przedłużające się utrudnienia w ruchu lotniczym, wykraczają poza zakres pojęcia »nadzwyczajne okoliczności« w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004?
 - 2) Czy udzielenie odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze oznacza wyłączenie, na podstawie art. 5 i 9 [rozporządzenia nr 261/2004], odpowiedzialności z tytułu zobowiązania do zapewnienia opieki pasażerom?
 - 3) Czy udzielenie odpowiedzi przeczącej na pytanie drugie oznacza, że art. 5 i 9 [rozporządzenia nr 261/2004] są nieważne, ponieważ naruszają zasadę proporcjonalności, zasadę niedyskryminacji, zasadę »sprawiedliwej równowagi interesów« ustanowioną w konwencji montrealskiej oraz art. 16 i 17 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej [zwanej dalej »kartą«]?
 - 4) Czy art. 5 i 9 [rozporządzenia nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że wynikające z nich zobowiązanie do zapewnienia opieki pasażerom w przypadkach odwołania lotu z powodów »nadzwyczajnych okoliczności« jest ograniczone w dorozumiany sposób pod względem czasowym lub pieniężnym?

- 5) Czy udzielenie odpowiedzi przeczącej na pytanie czwarte oznacza, że art. 5 i 9 [rozporządzenia nr 261/2004] są nieważne, ponieważ naruszają zasadę proporcjonalności, zasadę niedyskryminacji, zasadę »sprawiedliwej równowagi interesów« ustanowioną w konwencji montrealskiej oraz art. 16 i 17 [karty]?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie dopuszczalności

- 18 Rada Unii Europejskiej podnosi w istocie, że pytania są niedopuszczalne ze względu na to, że nie są one istotne dla rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym, ponieważ w razie odwołania lotu, bez względu na jego przyczynę, pasażerowie linii lotniczych nie mogą powoływać się przed sądem krajowym na niewypełnienie przez przewoźnika lotniczego obowiązku zapewnienia opieki, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) i w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004, w celu uzyskania od niego odszkodowania.
- 19 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego pomoc, o której mowa w art. 9 omawianego rozporządzenia, na warunkach określonych w przytoczonym przepisie, w postaci pokrycia kosztów posiłków, zakwaterowania i komunikacji.
- 20 Trybunał przy innej sposobności wyjaśnił już, że jeżeli przewoźnik lotniczy uchybia zobowiązaniom, które na nim ciążyą na mocy przywołanego art. 9, pasażer linii lotniczych jest uprawniony do wystąpienia z żądaniem odszkodowania na podstawie przesłanek wskazanych w zawartych tam przepisach (zob. podobnie wyrok z dnia 13 października 2011 r. w sprawie C-83/10 Sousa Rodríguez i in., Zb.Orz. s. I-9469), pkt 44), gdyż tego rodzaju żądanie nie może być rozumiane jako żądanie zmierzające do uzyskania odszkodowania mającego na celu naprawienie, na zasadzie zindywidualizowanej, szkody wynikłej z odwołania danego lotu, na warunkach określonych w szczególności w art. 22 konwencji montrealskiej (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Sousa Rodríguez i in., pkt 38).
- 21 Żądanie takie jak to będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym ma bowiem na celu uzyskanie od przewoźnika lotniczego równoważnego świadczenia spełniającego ciążące na nim zobowiązanie do zapewnienia opieki wynikające z art. 5 ust. 1 lit. b) i z art. 9 rozporządzenia nr 261/2004, co do którego należy pamiętać, iż działa na etapie wcześniejszym niż przepisy konwencji montrealskiej (zob. wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 Wallentin-Hermann, Zb.Orz. s. I-11061, pkt 32; a także z dnia 23 października 2012 r. w sprawach połączonych C-581/10 i C-629/10 Nelson i in., pkt 57).
- 22 Okoliczność, na którą w tym względzie zwraca uwagę Rada, że każde państwo członkowskie wyznacza organ odpowiedzialny za stosowanie rozporządzenia nr 261/2004, który w razie potrzeby podejmuje niezbędne środki w celu zapewnienia przestrzegania praw pasażerów i do którego każdy pasażer może się zwrócić ze skargą na naruszenie omawianego rozporządzenia zgodnie z art. 16 omawianego rozporządzenia, nie daje podstawy do zakwestionowania prawa pasażera do takiego zwrotu należności.
- 23 Wspomnianego przepisu nie można bowiem interpretować w ten sposób, że zastrzega on wyłącznie dla krajowych organów odpowiedzialnych za stosowanie rozporządzenia nr 261/2004 prawo do nakładania sankcji za nieprzestrzeganie przez przewoźników lotniczych obowiązku zapewnienia opieki, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) i art. 9 omawianego rozporządzenia.

- 24 Należy w związku z tym uznać, że pasażer linii lotniczej może powołać się przed sądem krajowym na nieprzestrzeganie przez przewoźnika lotniczego obowiązku zapewnienia opieki, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) i w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004, w celu uzyskania od niego odszkodowania za koszty, które tamten powinien był pokryć na podstawie przytoczonych przepisów.
- 25 Ponieważ zatem pytania są istotne dla rozstrzygnięcia sporu, wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jest dopuszczalny.

Co do istoty

W przedmiocie pytania pierwszego

- 26 W pierwszym pytaniu sąd odsyłający pragnie w istocie dowiedzieć się, czy art. 5 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż okoliczności takie jak zamknięcie części europejskiej przestrzeni powietrznej wskutek wybuchu wulkanu Eyjafjallajökull stanowią „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu omawianego rozporządzenia, które nie zwalniają przewoźników lotniczych z obowiązku zapewnienia opieki, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) i w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004, czy też przeciwnie, ze względu na ich szczególną wagę wykraczają one poza ramy tego pojęcia, zwalniając tym samym wskazanych przewoźników lotniczych z tego obowiązku.
- 27 Na wstępie należy stwierdzić, że pojęcie „nadzwyczajne okoliczności” nie znajduje się wśród pojęć, które są zdefiniowane w art. 2 rozporządzenia nr 261/2004 lub w innych przepisach omawianego rozporządzenia, jakkolwiek niewyczerpujący katalog tych okoliczności wynika z motywów 14 i 15 omawianego rozporządzenia.
- 28 W powyższym kontekście zgodnie z utrwalonym orzecznictwem ustalenie znaczenia i zakresu pojęć, których definicji prawo Unii nie zawiera, powinno być dokonywane zgodnie z ich zwyczajowym znaczeniem w języku potocznym, przy jednoczesnym uwzględnieniu kontekstu, w którym są one użyte, oraz celów uregulowania, którego są częścią (ww. wyrok w sprawie Wallentin-Hermann, pkt 17).
- 29 W języku potocznym pojęcie „nadzwyczajne okoliczności” odnosi się dosłownie do okoliczności „wykraczających ponad przeciętność”. W kontekście transportu lotniczego oznacza ono zdarzenie, które nie tkwi w istocie normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie poddaje się jego skutecznej kontroli ze względu na swój charakter lub źródło (ww. wyrok w sprawie Wallentin-Hermann, pkt 23). Innymi słowy, jak podniósł rzecznik generalny w pkt 34 swojej opinii, dotyczy ono wszystkich okoliczności, które nie znajdują się pod kontrolą przewoźnika lotniczego, bez względu na charakter tych okoliczności i ich wagę.
- 30 Rozporządzenie nr 261/2004 nie zawiera żadnych wskazówek pozwalających wnioskować, że dopuszcza ono poza „nadzwyczajnymi okolicznościami”, o których mowa w art. 5 ust. 3 omawianego rozporządzenia, oddzielną kategorię zdarzeń „szczególnie nadzwyczajnych”, które jakoby skutkują zwolnieniem przewoźnika lotniczego ze wszystkich obowiązków, w tym tych istniejących na podstawie art. 9 omawianego rozporządzenia.
- 31 W dalszej kolejności, jeśli chodzi o kontekst i cele zamierzone w art. 5 rozporządzenia nr 261/2004, ustalającym ciężące na przewoźniku lotniczym obowiązki w przypadku odwołania lotu, należy przypomnieć, że, po pierwsze, w razie wystąpienia wyjątkowych okoliczności przepisy ust. 3 omawianego artykułu zwalniają przewoźnika lotniczego wyłącznie z obowiązku odszkodowania zawartego w art. 7 omawianego rozporządzenia. Prawodawca Unii uznał tym samym, że obowiązek zapewnienia opieki na podstawie art. 9 tegoż rozporządzenia ciąży na przewoźniku lotniczym bez względu na to, jakie zdarzenie spowodowało odwołanie lotu. Po drugie, z motywów 1 i 2

rozporządzenia nr 261/2004 jasno wynika, że ma ono na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów i uwzględnia wymogi ochrony konsumentów w ogóle, gdyż odwołanie lotu powoduje poważne niedogodności dla pasażerów (ww. wyroki: w sprawie Wallentin-Hermann, pkt 18; a także w sprawach połączonych Nelson i in., pkt 72).

- 32 Tymczasem gdyby okoliczności takie jak te będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym wykraczały, w szczególności z uwagi na ich przyczynę i wagę, poza ramy pojęcia „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004, wykładnia taka byłaby sprzeczna nie tylko ze znaczeniem tego pojęcia w języku potocznym, lecz także z celami omawianego rozporządzenia.
- 33 Tego rodzaju wykładnia miałyby bowiem taki skutek, że przewoźnicy lotniczy byłiby zobowiązani do zapewnienia opieki na podstawie art. 9 rozporządzenia nr 261/2004 pasażerom linii lotniczych znajdującym się z powodu odwołania lotu w sytuacji niedogodnej dla nich w ograniczonym zakresie, zaś pasażerowie tacy jak skarżąca w postępowaniu głównym, znajdujący się w szczególnie ciężkiej sytuacji, zmuszeni do pozostawiania przez wiele dni na lotnisku, byłiby jej pozbawieni.
- 34 W świetle powyższego na pierwsze pytanie należy odpowiedzieć, że art. 5 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż okoliczności takie jak zamknięcie części europejskiej przestrzeni powietrznej wskutek wybuchu wulkanu Eyjafjallajökull stanowią „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu omawianego rozporządzenia, które nie zwalniają przewoźników lotniczych z obowiązku zapewnienia opieki, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) i w art. 9 omawianego rozporządzenia.
- 35 Z treści odpowiedzi udzielonej na pytanie pierwsze wynika, iż nie ma potrzeby udzielenia odpowiedzi na pytania drugie i trzecie.

W przedmiocie pytań czwartego i piątego

- 36 W pytaniach czwartym i piątym, które należy rozpatrywać łącznie, sąd odsyłający pragnie w istocie ustalić, czy art. 5 ust. 1 lit. b) i art. 9 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku odwołania lotu z powodu „nadzwyczajnych okoliczności” takich jak te będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym obowiązek zapewnienia pasażerom opieki, o którym mowa w przytoczonych przepisach, jest ograniczony pod względem czasowym lub finansowym, a w razie odpowiedzi przeczącej, czy wspomniane przepisy w takiej wykładni są nieważne w świetle zasad proporcjonalności i niedyskryminacji, zasady „sprawiedliwej równowagi interesów”, o której mowa w konwencji montrealskiej, a także art. 16 i 17 karty.
- 37 W tym względzie należy zauważyć, że na wypadek odwołania lotu z powodu zaistnienia „nadzwyczajnych okoliczności” zamiarem prawodawcy Unii było uregulowanie obowiązków przewoźników lotniczych, o których mowa w art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.
- 38 Zgodnie z motywem 15 oraz z art. 5 ust. 3 omawianego rozporządzenia, w drodze odstępstwa od przepisów art. 5 ust. 1, przewoźnik lotniczy jest zatem zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7 omawianego rozporządzenia, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, czyli okoliczności, które znajdują się poza skuteczną kontrolą przewoźnika lotniczego (ww. wyrok w sprawach połączonych Nelson i in., pkt 39).
- 39 W tym względzie Trybunał zauważył, iż w takich okolicznościach przewoźnik lotniczy zwolniony jest jedynie z obowiązku odszkodowania określonego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 i że w związku z tym obowiązek zapewnienia przez niego opieki zgodnie z art. 9 omawianego rozporządzenia nadal obowiązuje (zob. podobnie wyrok z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie C-294/10 Eglitis i Ratnieks, Zb.Orz. s. I-3983, pkt 23, 24).

- 40 Ponadto jakiegokolwiek ograniczenia, czy to pod względem czasowym, czy to pieniężnym, dotyczące obowiązku zapewnienia opieki pasażerom w nadzwyczajnych okolicznościach takich jak te będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym nie wynikają z brzmienia rozporządzenia nr 261/2004.
- 41 Z art. 9 rozporządzenia nr 261/2004 wynika bowiem, że wszelkie obowiązki zapewnienia opieki pasażerom, którym odwołano lot, spoczywają w całości na przewoźniku lotniczym przez cały okres, w którym pasażerowie ci muszą czekać na zmianę planu podróży. Z art. 9 ust. 1 lit. b) jasno wynika, że przewoźnik lotniczy zapewnia bezpłatnie zakwaterowanie w hotelu, „gdy występuje konieczność”.
- 42 Ponadto jakiegokolwiek odmienna wykładnia mająca na celu dopuszczanie ograniczeń, czy to pod względem czasowym, czy też pieniężnym, obowiązku zapewnienia przez przewoźnika lotniczego opieki pasażerom, których lot został odwołany, skutkowałaby sprzeciwieniem się celom zamierzonym w rozporządzeniu nr 261/2004, a przytoczonym w pkt 31 niniejszego wyroku, gdyż w sytuacji wykraczającej poza tak dopuszczone ograniczenia pasażerowie byłiby pozbawieni jakiegokolwiek opieki i pozostawieni samym sobie. Zaś jak podniósł rzecznik generalny w pkt 52 opinii, opieka nad takimi pasażerami jest szczególnie ważna, gdy zachodzą przedłużające się nadzwyczajne okoliczności, i to właśnie w przypadkach, gdy oczekiwanie spowodowane odwołaniem lotu jest szczególnie długie, trzeba się upewnić, że pasażer linii lotniczej, którego lot został odwołany, ma dostęp do artykułów i usług pierwszej potrzeby przez cały czas oczekiwania.
- 43 W związku z tym, i wbrew temu, co utrzymuje Ryanair, z rozporządzenia nr 261/2004 nie można wywodzić, że w okolicznościach takich jak te będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym obowiązek zapewnienia pasażerom opieki, o którym mowa w art. 5 i 9 omawianego rozporządzenia, powinien zostać ograniczony pod względem czasowym lub pieniężnym.
- 44 Należy jednakże upewnić się, że przyjęta w poprzednim punkcie wykładnia nie pozostaje w sprzeczności z zasadami proporcjonalności, „sprawiedliwej równowagi interesów”, o której mowa w konwencji montrealskiej, oraz niedyskryminacji, a także z art. 16 i 17 karty. Zgodnie z ogólną zasadą wykładni akt prawny Unii powinien być interpretowany, tak dalece, jak to możliwe, w sposób, który nie podważa jego ważności i w zgodzie z całością prawa pierwotnego (wyrok z dnia 16 września 2010 r. w sprawie C-149/10 Chatzi, Zb.Orz. s. I-8489, pkt 43).
- 45 W pierwszej kolejności, jeśli chodzi o zasadę proporcjonalności, należy przypomnieć, że Trybunał przy innej okazji stwierdził już, w pkt 78–92 wyroku z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA, Zb.Orz. s. I-403, że art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004 nie są nieważne ze względu na naruszenie zasady proporcjonalności.
- 46 Żadne okoliczności nie uzasadniają zaś, nawet ze względu na brak ograniczenia pod względem czasowym lub finansowym obowiązku zapewnienia opieki w okolicznościach takich jak te będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, zakwestionowania stwierdzenia w przedmiocie ważności, dokonanego przez Trybunał w przytoczonym wyroku.
- 47 Okoliczność, iż obowiązek zapewnienia opieki taki jak ten określony w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004 rodzi, jak to podnosi Ryanair, niewątpliwe konsekwencje finansowe dla przewoźników lotniczych, nie podważa tego stwierdzenia, gdyż takich konsekwencji nie można uznać za niewspółmierne w stosunku do celu zapewnienia pasażerom wysokiego poziomu ochrony.
- 48 Waga, jaką ma cel ochrony konsumentów, a co za tym idzie, pasażerów linii lotniczych, może bowiem uzasadniać negatywne konsekwencje gospodarcze, nawet poważne, dla określonych podmiotów gospodarczych (ww. wyrok w sprawach połączonych Nelson i in., pkt 81 i przytoczone tam orzecznictwo).

- 49 Ponadto, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 58 i 60 opinii, przewoźnicy lotniczy, jako przezorne podmioty gospodarcze, powinni przewidzieć koszty związane ze spełnieniem w razie potrzeby obowiązku zapewnienia opieki, a ponadto mogą oni przerzucić koszty wywołane tym zobowiązaniem na ceny biletów lotniczych.
- 50 W związku z tym art. 5 ust. 1 lit. b) i art. 9 rozporządzenia nr 261/2004 nie są niezgodne z zasadą proporcjonalności.
- 51 Niemniej z tytułu odszkodowania za niedotrzymanie przez przewoźnika lotniczego obowiązku zapewnienia opieki, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) i w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004, pasażer linii lotniczej może jedynie uzyskać zwrot kwot, które w świetle okoliczności danego przypadku były niezbędne, odpowiednie i rozsądne w celu zaradzenia brakowi opieki niezapewnionej temu pasażerowi przez przewoźnika lotniczego, czego ocena należy do sądu krajowego.
- 52 W drugiej kolejności, jeśli chodzi o zasadę „sprawiedliwej równowagi interesów”, o której mowa w ostatnim akapicie preambuły konwencji montrealskiej, wystarczy przypomnieć, że zunifikowane i natychmiastowe środki odszkodowawcze przewidziane rozporządzeniem nr 261/2004, wśród których znajduje się obowiązek zapewnienia opieki pasażerom, których lot został odwołany, nie wchodzi w skład środków, co do których konwencja montrealaska ustala zasady stosowania (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Wallentin-Hermann, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 53 Zatem nie ma potrzeby dokonywania oceny ważności omawianych przepisów w świetle zasady „sprawiedliwej równowagi interesów”, o której mowa we wspomnianej konwencji.
- 54 W trzeciej kolejności, jeśli chodzi o ogólną zasadę niedyskryminacji lub równego traktowania, Ryanair utrzymuje, że obowiązek zapewnienia opieki, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) i w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004, w sytuacji takiej jak ta będąca przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, obarcza przewoźników lotniczych obowiązkami, którymi nie są obciążone w okolicznościach podobnych do tych będących przedmiotem sporu w postępowaniu głównym inne rodzaje transportu podlegające rozporządzeniom: (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczącemu praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315, s. 14), (UE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1177/2010 z dnia 24 listopada 2010 r. o prawach pasażerów podróżujących drogą morską i drogą wodną śródlądową oraz zmieniającemu rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 334, s. 1) oraz (UE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 181/2011 z dnia 16 lutego 2011 r. dotyczącemu praw pasażerów w transporcie autobusowym i autokarowym oraz zmieniającemu rozporządzenie (WE) nr 2006/2004 (Dz.U. L 55, s. 1), choć przecież pasażerowie unieruchomieni z powodu mającej znaczny zasięg i przedłużającej się przerwy w transporcie znajdują się w tej samej sytuacji bez względu na środek transportu.
- 55 W tym względzie należy przypomnieć, że w pkt 93–99 ww. wyroku w sprawie IATA i ELFAA Trybunał stwierdził już, iż art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004 nie naruszają zasady równego traktowania.
- 56 Sytuacja przedsiębiorców działających w różnych sektorach środków transportu nie jest bowiem porównywalna, ponieważ zważywszy na ich sposób funkcjonowania, warunki ich dostępności oraz rozłożenie ich sieci, te poszczególne środki transportu nie są zamienne pod względem warunków korzystania z nich (ww. wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 96).
- 57 W tych okolicznościach prawodawca Unii mógł ustanowić reguły przewidujące odmienny poziom ochrony konsumentów w zależności od danego sektora transportu.
- 58 Z tego wynika, że art. 5 ust. 1 lit. b) i art. 9 rozporządzenia nr 261/2004 nie naruszają zasady niedyskryminacji.

- 59 W czwartej kolejności, jeśli chodzi o art. 16 i 17 karty, gwarantujące, odpowiednio, wolność prowadzenia działalności gospodarczej i prawo własności, Ryanair utrzymuje, że obowiązek zapewnienia pasażerom opieki ciąży na przewoźnikach lotniczych w okolicznościach takich jak te będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym skutkuje pozbawieniem przewoźników części owoców ich pracy oraz poczynionych przez nich inwestycji.
- 60 W tym względzie należy przypomnieć przede wszystkim, że wolność prowadzenia działalności gospodarczej i prawo własności nie mają charakteru absolutnego, lecz powinny być rozpatrywane przez pryzmat ich funkcji w społeczeństwie (zob. podobnie wyrok z dnia 6 września 2012 r. w sprawie C-544/10 *Deutsches Weintor*, pkt 54 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 61 Ponadto art. 52 ust. 1 karty dopuszcza wprowadzenie ograniczeń w wykonywaniu ustanowionych w niej praw, o ile przewidziane są one ustawą, szanują istotę tych praw i wolności i, przy poszanowaniu zasady proporcjonalności, są konieczne i rzeczywiście odpowiednie w stosunku do celów interesu ogólnego uznanych przez Unię lub potrzeby ochrony praw i wolności innych osób.
- 62 Wreszcie, gdy zachodzi konflikt pomiędzy kilkoma prawami chronionymi w porządku prawnym Unii, oceny takiej należy dokonywać, przestrzegając konieczności pogodzenia wymogów związanych z ochroną poszczególnych praw oraz zapewnienia odpowiedniej równowagi między nimi (zob. podobnie wyrok z dnia 29 stycznia 2008 r. w sprawie C-275/06 *Promusicae*, *Zb.Orz.* s. I-271, pkt 65, 66; a także ww. wyrok w sprawie *Deutsches Weintor*, pkt 47).
- 63 W niniejszym przypadku sąd odsyłający odwołuje się do art. 16 i 17 karty. Należy jednak mieć również na uwadze art. 38 karty, który, podobnie jak art. 169 TFUE, zmierza do zapewnienia w politykach Unii wysokiego poziom ochrony konsumentów, w tym pasażerów linii lotniczych. Jak już bowiem przypomniano w pkt 31 niniejszego wyroku, ochrona tych pasażerów stanowi jeden z głównych celów rozporządzenia nr 261/2004.
- 64 Tymczasem z pkt 45–49 niniejszego wyroku, dotyczących zasady proporcjonalności, wynika, że art. 5 ust. 1 lit. b) i art. 9 rozporządzenia nr 261/2004, zgodnie z ich wykładnią przedstawioną w pkt 43 niniejszego wyroku, należy uznać za zgodne z wymogiem zmierzającym do pogodzenia poszczególnych wchodzących tu w grę praw podstawowych oraz do ustalenia odpowiedniej równowagi między nimi.
- 65 Wynika z tego, że omawiane przepisy nie naruszają art. 16 i 17 karty.
- 66 W związku z tym na pytania czwarte i piąte należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 1 lit. b) i art. 9 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż w przypadku odwołania lotu z powodu „nadzwyczajnych okoliczności”, trwających tak długo, jak okoliczności będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, obowiązek zapewnienia pasażerom linii lotniczych opieki ustanowiony w omawianych przepisach musi zostać spełniony, i nie wywiera to wpływu na ważność tych przepisów.

Pasażer linii lotniczej może jednak uzyskać z tytułu odszkodowania za niedotrzymanie przez przewoźnika lotniczego obowiązku zapewnienia opieki, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) i w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004, jedynie zwrot kwot, które w świetle okoliczności danego przypadku były niezbędne, odpowiednie i rozsądne w celu zaradzenia brakowi opieki niezapewnionej temu pasażerowi przez przewoźnika lotniczego, czego ocena należy do sądu krajowego.

W przedmiocie kosztów

⁶⁷ 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 (trzecia izba) orzeka, co następuje:

- 1) Artykuł 5 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, należy interpretować w ten sposób, iż okoliczności takie jak zamknięcie części europejskiej przestrzeni powietrznej wskutek wybuchu wulkanu Eyjafjallajökull stanowią „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu omawianego rozporządzenia, które nie zwalniają przewoźników lotniczych z obowiązku zapewnienia opieki, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) i w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004.
- 2) Artykuły 5 ust. 1 lit. b) i art. 9 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż w przypadku odwołania lotu z powodu „nadzwyczajnych okoliczności”, trwających tak długo, jak okoliczności będące przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, obowiązek zapewnienia pasażerom linii lotniczych opieki ustanowiony w omawianych przepisach musi zostać spełniony, i nie wywiera to wpływu na ważność tych przepisów.

Pasażer linii lotniczej może jednak uzyskać z tytułu odszkodowania za niedotrzymanie przez przewoźnika lotniczego obowiązku zapewnienia opieki, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) i w art. 9 rozporządzenia nr 261/2004, jedynie zwrot kwot, które w świetle okoliczności danego przypadku były niezbędne, odpowiednie i rozsądne w celu zaradzenia brakowi opieki niezapewnionej temu pasażerowi przez przewoźnika lotniczego, czego ocena należy do sądu krajowego.

Podpisy