



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 4 maja 2017 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Transport lotniczy — Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 — Artykuł 5 ust. 3 — Odszkodowanie i pomoc dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów — Zakres — Zwolnienie z obowiązku wypłaty odszkodowania — Zderzenie samolotu z ptakiem — Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” — Pojęcie racjonalnych środków w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności lub następstw takich okoliczności

W sprawie C-315/15

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Obvodní soud pro Prahu 6 (sąd obwodowy nr 6 w Pradze, Republika Czeska) postanowieniem z dnia 28 kwietnia 2015 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 26 czerwca 2015 r., w postępowaniu:

Marcela Pešková,

Jiří Peška

przeciwko

Travel Service a.s.,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: L. Bay Larsen, prezes izby, M. Vilaras, J. Malenovský, M. Safjan i D. Šváby (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: V. Tourrès, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 13 lipca 2016 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu M. Peškovej oraz J. Peški przez D. Sekaninę, advokát,
- w imieniu Travel Service a.s. przez J. Bureša, advokát,
- w imieniu rządu czeskiego przez M. Smolka oraz J. Vlácilu, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: czeski.

- w imieniu rządu niemieckiego przez M. Kalla, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez F. Di Mattea, avvocato dello Stato,
- w imieniu rządu polskiego przez B. Majczyńkę, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez K. Simonssona oraz P. Ondruska, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 28 lipca 2016 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 Marcelą Peškovą i Jiřím Pešką a spółką Travel Service a.s., przewoźnikiem lotniczym, w przedmiocie odmowy wypłaty przez tego przewoźnika odszkodowania na rzecz pasażerów, których lot doznał dużego opóźnienia.

Ramy prawne

- 3 Motywy 1, 7, 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.

[...]

(7) Aby zapewnić efektywność stosowania niniejszego rozporządzenia, zobowiązania z niego wynikające powinny dotyczyć przewoźników lotniczych, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać loty, bez względu na to [czy] samoloty są ich własnością czy też są przedmiotem dzierżawy bezzałogowej (dry lease) lub załogowej (wet lease) lub na jakiegokolwiek innej podstawie.

[...]

(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 [obsługującego lot].

(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 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 [odszkodowania przewidzianego] 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;

[...]”.

6 Artykuł 13 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania za poniesioną szkodę”, stanowi:

„W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez niniejsze rozporządzenie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od jakiegokolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich. W szczególności, niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie ogranicza prawa obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od organizatora wycieczek lub innej osoby, z którą przewoźnik podpisał umowę. Analogicznie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo organizatora wycieczek lub osoby trzeciej, niebędącej pasażerem, z którym obsługujący przewoźnik lotniczy podpisał umowę, do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

7 Powodowie w postępowaniu głównym dokonali rezerwacji na obsługiwany przez Travel Service lot z Burgas (Bułgaria) do Ostrawy (Republika Czeska).

8 Lot ten odbył się w dniu 10 sierpnia 2013 r., przy czym przylot na lotnisko docelowe nastąpił z opóźnieniem wynoszącym pięć godzin i dwadzieścia minut.

9 Wspomniany lot był realizowany w ramach następującej zaplanowanej sekwencji lotów: Praga–Burgas–Brno (Republika Czeska)–Burgas–Ostrawa.

- 10 Podczas lotu z Pragi do Burgas została stwierdzona usterka techniczna zaworu. Czas niezbędny do usunięcia usterki wynosił godzinę i czterdzieści pięć minut.
- 11 Według twierdzeń Travel Service podczas lądowania w Brnie samolot lecący na trasie z Pragi do Brna zderzył się z ptakiem, w wyniku czego została przeprowadzona kontrola samolotu, która nie wykazała uszkodzeń. Jednakże w celu doprowadzenia samolotu do stanu używalności spółka Travel Service przysłała do Brna technika, który przyleciał prywatnym samolotem z miasta Slaný (Republika Czeska). Od załogi samolotu dowiedział się on, że inna firma przeprowadziła już kontrolę, ale właściciel samolotu, Sunwing, nie uznał jej uprawnień do przeprowadzenia przeglądu. Technik spółki Travel Service ponownie zbadał powierzchnię maszyny, w którą uderzył ptak, po uprzednim jej oczyszczeniu, i nie znalazł śladów zderzenia na silnikach ani na innych częściach samolotu.
- 12 Samolot wyruszył następnie w lot z Brna do Burgas, a później odbył lot z Burgas do Ostrawy, którym podróżowali powodowie.
- 13 W pozwie wniesionym w dniu 26 listopada 2013 r. do Obvodní soud pro Prahu 6 (sądu obwodowego nr 6 w Pradze, Republika Czeska), każdy z powodów w postępowaniu głównym zażądał zapłaty kwoty około 6825 koron czeskich (CZK) (tj. około 250 EUR) na podstawie art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004. Orzeczeniem z dnia 22 maja 2014 r. sąd ten uwzględnił żądanie powodów, wskazując w uzasadnieniu, że okoliczności badanej sprawy nie mogą zostać uznane za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, gdyż wybór procedury przywrócenia samolotu do użytku po zaistnieniu usterki technicznej, takiej jak zderzenie z ptakiem, leżał po stronie Travel Service. Obvodní soud pro Prahu 6 (sąd obwodowy nr 6 w Pradze) dodał w tym względzie, że spółka Travel Service nie wykazała, że uczyniła wszystko, aby nie doszło do opóźnienia lotu, ponieważ ograniczyła się do stwierdzenia, że po zderzeniu samolotu z ptakiem „konieczne było” czekanie na przybycie uprawnionego technika.
- 14 W dniu 2 lipca 2014 r. spółka Travel Service wniosła odwołanie od tego orzeczenia. Postanowieniem z dnia 17 lipca 2014 r. Městský soud v Praze (sąd miejski w Pradze, Republika Czeska) odrzucił to odwołanie jako niedopuszczalne, ze względu na okoliczność, że orzeczenie Obvodní soud pro Prahu 6 (sądu obwodowego nr 6 w Pradze) zawiera rozstrzygnięcie w przedmiocie dwóch odrębnych roszczeń, z których żadne nie przekracza kwoty 10 000 CZK (około 365 EUR).
- 15 W dniu 18 sierpnia 2014 r. spółka Travel Service wniosła do Ústavní soud (trybunału konstytucyjnego, Republika Czeska) skargę konstytucyjną na orzeczenie wydane przez Obvodní soud pro Prahu 6 (sąd obwodowy nr 6 w Pradze) w dniu 22 maja 2014 r. Orzeczeniem z dnia 20 listopada 2014 r. Ústavní soud (trybunał konstytucyjny) uwzględnił tę skargę i uchylił wyrok wydany przez Obvodní soud pro Prahu 6 (sąd obwodowy nr 6 w Pradze), wskazując w uzasadnieniu, że wyrok ten narusza prawo podstawowe spółki Travel Service do sprawiedliwego procesu i podstawowe prawo do sędziego powołanego zgodnie z prawem, ponieważ sąd ten, jako sąd ostatniej instancji, powinien był skierować pytanie prejudycjalne do Trybunału Sprawiedliwości zgodnie z art. 267 TFUE, gdyż odpowiedź na pytanie, czy zderzenie samolotu z ptakiem w powiązaniu z innymi zdarzeniami o charakterze technicznym należy uznać za „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, nie wynika jasno ani z treści tego rozporządzenia, ani z orzecznictwa Trybunału.
- 16 Sprawa została odesłana do Obvodní soud pro Prahu 6 (sądu obwodowego nr 6 w Pradze). Sąd ten powziął wątpliwości przede wszystkim w odniesieniu do kwestii, czy zderzenie samolotu z ptakiem mieści się w zakresie pojęcia „zdarzenia” w rozumieniu pkt 22 wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) czy pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu motywu 14 wskazanego rozporządzenia, w świetle wykładni dokonanej w wyroku z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43), czy też oba te pojęcia pokrywają się. Sąd ten podnosi dalej kwestię, czy zdarzenia tego rodzaju wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, zważywszy, po pierwsze, na ich częstotliwość, a po drugie, na fakt, że przewoźnik nie jest w stanie ich przewidzieć ani kontrolować, przy czym owe kontrole są

przeprowadzane przez zarządców portów lotniczych. Sąd ten dąży również do ustalenia, czy usterki techniczne będące następstwem takiego zdarzenia, a także środki administracyjne i techniczne podejmowane w celu ich usunięcia należy również uznać za nadzwyczajne okoliczności i w jakim zakresie mogą one zostać uznane za niezbędne. Wreszcie, sąd ten stawia pytanie, w jaki sposób należy oceniać trwające trzy godziny lub dłużej opóźnienie, którego źródłem jest – tak jak w postępowaniu głównym – współistnienie szeregu przyczyn, a mianowicie naprawa usterki technicznej, a później procedura kontroli, jaką należy przeprowadzić po zderzeniu z ptakiem.

17 W tych okolicznościach Obvodní soud pro Prahu 6 (sąd obwodowy nr 6 w Pradze) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy zderzenie samolotu z ptakiem stanowi »zdarzenie« w rozumieniu pkt 22 wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), czy może stanowi ono »nadzwyczajną okoliczność« w rozumieniu motywu 14 rozporządzenia nr 261/2004, czy też nie wchodzi ono w zakres żadnego z tych pojęć?
- 2) Jeżeli zderzenie samolotu z ptakiem stanowi »nadzwyczajną okoliczność« w rozumieniu motywu 14 [rozporządzenia nr 261/2004], to czy przewoźnik lotniczy może uznać za racjonalne środki służące uniknięciu takiego zderzenia mechanizmy kontroli prewencyjnej ustanowione w okolicach lotnisk (takie jak na przykład płoszenie ptaków hałasem, współpraca z ornitologami, usunięcie miejsc typowych dla gromadzenia się lub przelotów ptaków, płoszenie światłem itp.)? Co w takim przypadku stanowi »zdarzenie« w rozumieniu pkt 22 [wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)]?
- 3) Jeżeli zderzenie samolotu z ptakiem stanowi »zdarzenie« w rozumieniu pkt 22 [wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, (C-549/07, EU:C:2008:771)], to czy można uznać je również za zdarzenie w rozumieniu motywu 14 rozporządzenia [nr 261/2004] i czy można w takim wypadku uznać za »nadzwyczajną okoliczność« w rozumieniu motywu 14 [tego] rozporządzenia ogół środków technicznych i administracyjnych, które przewoźnik lotniczy musi podjąć po zderzeniu samolotu z ptakiem, w wyniku którego nie doszło jednak do uszkodzenia samolotu?
- 4) Jeżeli ogół środków technicznych i administracyjnych podjętych po zderzeniu samolotu z ptakiem, w wyniku którego nie doszło jednak do uszkodzenia samolotu, stanowi »nadzwyczajną okoliczność« w rozumieniu motywu 14 [rozporządzenia nr 261/2004], to czy można wymagać od przewoźnika lotniczego, aby brał pod uwagę, już podczas planowania lotów, ryzyko, że konieczne będzie podjęcie tych środków technicznych i administracyjnych po zderzeniu samolotu z ptakiem, i aby uwzględnił tę okoliczność w rozkładzie lotów w ramach rozsądnych środków?
- 5) Jak należy oceniać spoczywający na przewoźniku lotniczym obowiązek odszkodowania w rozumieniu art. 7 [rozporządzenia nr 261/2004], w przypadku kiedy opóźnienie jest spowodowane nie tylko przez środki administracyjne i techniczne podjęte po zderzeniu samolotu z ptakiem, w wyniku którego nie doszło do uszkodzenia samolotu, lecz również, w znacznej mierze, przez naprawę usterki technicznej niemającej związku ze wspomnianym zderzeniem samolotu z ptakiem?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 18 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że zderzenie samolotu z ptakiem wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.
- 19 Tytułem wstępu należy przypomnieć, że 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 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 40).
- 20 Zgodnie z motywami 14 i 15 oraz art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, w drodze odstępstwa od przepisów art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia, przewoźnik lotniczy jest zatem zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, 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 (zob. podobnie wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 69; z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 38).
- 21 Motyw 14 wskazanego rozporządzenia stanowi w tym względzie, że takie okoliczności 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 lotniczego obsługującego dany lot (zob. wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 21).
- 22 Tak więc Trybunał doszedł do wniosku, że za nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 można uznać zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub swoje źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na skuteczne nad nim panowanie (zob. podobnie wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 23; z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh, C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 29; a także z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 36).
- 23 Z drugiej strony z orzecznictwa Trybunału wynika, że nadzwyczajnej okoliczności nie stanowi przedwczesna wadliwość pewnych części statku powietrznego, ponieważ awaria tego rodzaju jest nierozzerwalnie związana z systemem funkcjonowania maszyny. Takie niespodziewane zdarzenie powinno bowiem pozostawać pod skuteczną kontrolą przewoźnika lotniczego, gdyż to jego zadaniem jest zapewnienie obsługi technicznej i właściwego funkcjonowania statków powietrznych wykorzystywanych do celów prowadzonej działalności gospodarczej (zob. podobnie wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 41, 43).
- 24 W tym wypadku, ponieważ zderzenie samolotu z ptakiem, jak też ewentualne uszkodzenia spowodowane tym zderzeniem nie są nierozzerwalnie związane z systemem funkcjonowania maszyny, nie wpisują się one, ze względu na swój charakter ani swoje źródło, w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie podlegają jego skutecznej kontroli. Owo zderzenie należy zatem uznać za „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

- 25 W powyższym względzie bez znaczenia jest to, czy kolizja ta rzeczywiście spowodowała uszkodzenia samolotu. Cel, jakim jest zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych, który jest realizowany za pomocą rozporządzenia nr 261/2004 i który został sprecyzowany w motywie 1 tego rozporządzenia, oznacza, że nie należy zachęcać przewoźników lotniczych do rezygnacji z podejmowania środków, jakie są wymagane wobec zaistnienia takiego zdarzenia, co prowadziłoby do przedkładania zachowania punktualności lotów nad troskę o zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów.
- 26 W świetle powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy udzielić odpowiedzi, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że zderzenie samolotu z ptakiem wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.

W przedmiocie pytań drugiego i trzeciego

Uwagi wstępne

- 27 Jak przypomniano w pkt 20 niniejszego wyroku, 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.
- 28 Ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zatem zwolnieniem z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania, 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 12 maja 2011 r., Eglitis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 25 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 29 Podmiot ten musi zatem wykazać, 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 lub jego opóźnieniem wynoszącym w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny (zob. podobnie wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 61; z dnia 12 maja 2011 r., Eglitis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 25).
- 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 (zob. podobnie wyrok z dnia 12 maja 2011 r., Eglitis i Ratnieks, C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 30).
- 31 To w świetle powyższych rozważań należy udzielić odpowiedzi na pytania drugie i trzecie, poprzez które sąd odsyłający dąży do ustalenia, jakie środki powinien podjąć przewoźnik lotniczy w celu uwolnienia się od obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, w sytuacji gdy zderzenie samolotu z ptakiem skutkuje opóźnieniem lotu wynoszącym w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny.

W przedmiocie pytania trzeciego

- 32 Poprzez pytanie trzecie, które należy zbadać w pierwszej kolejności, sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że odwołanie lub znaczne opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, w sytuacji gdy owo odwołanie lub opóźnienie jest efektem skorzystania przez przewoźnika lotniczego z usług wybranego przezeń specjalisty w celu ponownego przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa, jaka jest wymagana po zderzeniu samolotu z ptakiem, mimo że kontrola taka została już przeprowadzona przez specjalistę uprawnionego do tego w świetle obowiązujących przepisów.
- 33 Z treści wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wynika, że w następstwie zderzenia z ptakiem eksploatowany przez spółkę Travel Service samolot, o którym mowa w niniejszej sprawie, został poddany, po wylądowaniu, kontroli bezpieczeństwa przeprowadzonej przez uprawnione przedsiębiorstwo, przy czym w toku tej kontroli nie wykryto uszkodzeń samolotu. Mimo to spółka Travel Service wysłała na miejsce technika w celu przeprowadzenia drugiej kontroli bezpieczeństwa, ponieważ właściciel samolotu odmówił uznania uprawnień przedsiębiorstwa, które przeprowadziło pierwszą kontrolę.
- 34 W tym względzie należy zaznaczyć, że zadaniem przewoźnika lotniczego – w obliczu nadzwyczajnych okoliczności, takich jak zderzenie jego samolotu z ptakiem – jest podjęcie dostosowanych do sytuacji środków, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponuje, w celu uniknięcia, o ile to tylko możliwe, odwołań lub znacznego opóźnienia lotów.
- 35 Tak więc, chociaż rozporządzenie nr 261/2004 nie narusza swobody przewoźników lotniczych w dziedzinie doboru specjalistów w celu przeprowadzenia wymaganych kontroli po zaistnieniu zderzenia samolotu z ptakiem, to jednak w sytuacji gdy w następstwie tego rodzaju kolizji kontrola została już przeprowadzona przez specjalistę uprawnionego do tego w świetle obowiązujących przepisów – co powinno zostać zweryfikowane przez sąd odsyłający – nie można uznać, że ponowna kontrola, prowadząca nieuchronnie do powstania opóźnienia danego lotu wynoszącego w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny, stanowi środek dostosowany do sytuacji w rozumieniu orzecznictwa przytoczonego w pkt 28 niniejszego wyroku.
- 36 Ponadto, ponieważ z postanowienia odsyłającego wynika, że właściciel samolotu odmówił uznania uprawnień miejscowego przedsiębiorstwa, które przeprowadziło kontrolę samolotu, należy przypomnieć, że obowiązki spełniane przez przewoźników lotniczych na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 nie naruszają ich prawa do dochodzenia odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, która spowodowała opóźnienie, w tym od osób trzecich, jak stanowi art. 13 tego rozporządzenia. Tego rodzaju odszkodowanie może w związku z tym zmniejszyć lub nawet wyeliminować obciążenie finansowe owych przewoźników wynikające z tych zobowiązań (wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 46 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 37 W świetle powyższych rozważań na pytanie trzecie należy udzielić odpowiedzi, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że odwołanie lub znaczne opóźnienie lotu nie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, w sytuacji gdy owo odwołanie lub opóźnienie jest efektem skorzystania przez przewoźnika lotniczego z usług wybranego przezeń specjalisty w celu ponownego przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa, jaka jest wymagana po zderzeniu samolotu z ptakiem, mimo że kontrola taka została już przeprowadzona przez specjalistę uprawnionego do tego w świetle obowiązujących przepisów.

W przedmiocie pytania drugiego

- 38 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że „racjonalne środki”, jakie przewoźnik lotniczy powinien podjąć w celu zmniejszenia, a nawet wyeliminowania ryzyka zderzenia samolotu z ptakiem i uwolnienia się w ten sposób od obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom na podstawie art. 7 wskazanego rozporządzenia, obejmują stosowanie środków prewencyjnej kontroli występowania ptaków.
- 39 Sąd odsyłający wymienia tytułem przykładu urządzenia służące do płoszenia ptaków hałasem lub światłem, współpracę z ornitologami czy też usuwanie miejsc typowych dla gromadzenia się lub przelotów ptaków. Na rozprawie przed Trybunałem wspomniano także o innych urządzeniach technicznych, które mogą być przewożone na pokładach samolotów.
- 40 Z postanowienia odsyłającego, a także z dyskusji przeprowadzonych przed Trybunałem wynika również, że prewencyjna kontrola ptaków może być zadaniem różnych podmiotów prowadzących działalność w sektorze transportu lotniczego, w tym w szczególności przewoźników lotniczych, podmiotów zarządzających lotniskami czy kontrolerów ruchu lotniczego w państwach członkowskich.
- 41 Odpowiedzi na pytanie drugie należy udzielić w tym właśnie kontekście.
- 42 Jak wynika z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 7 tego rozporządzenia, podejmowanie racjonalnych środków w celu uniknięcia znacznych opóźnień i odwoływania lotów jest zadaniem samego przewoźnika lotniczego.
- 43 Wynika stąd, że w celu dokonania oceny, czy przewoźnik lotniczy rzeczywiście podjął środki prewencyjne niezbędne do ograniczenia, a nawet wyeliminowania ewentualnego ryzyka zderzeń z ptakami, pozwalające na zwolnienie go z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom na podstawie art. 7 wskazanego rozporządzenia, należy wziąć pod uwagę jedynie środki, których podjęcie może rzeczywiście leżeć w jego gestii, z wyłączeniem środków należących do kompetencji osób trzecich, w tym w szczególności podmiotów zarządzających lotniskami czy właściwych kontrolerów lotniczych.
- 44 Tak więc w ramach zindywidualizowanej oceny, jaką należy przeprowadzić w myśl orzecznictwa przypomnianego w pkt 30 niniejszego wyroku, sąd krajowy powinien przede wszystkim zbadać, czy – zwłaszcza pod względem technicznym i administracyjnym – w okolicznościach takich jak te rozpatrywane w postępowaniu głównym dany przewoźnik lotniczy rzeczywiście był w stanie podjąć, bezpośrednio lub pośrednio, środki prewencyjne umożliwiające ograniczenie, a nawet wyeliminowanie ryzyka zderzenia z ptakami.
- 45 Jeśli tak nie jest, to przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania pasażerom na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.
- 46 Jeżeli okaże się, że środki tego rodzaju rzeczywiście mogły zostać podjęte przez danego przewoźnika lotniczego, to zadaniem sądu krajowego będzie następnie upewnienie się – zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 29 niniejszego wyroku – czy podjęcie owych środków nie wymaga od tego przewoźnika poświęceń, których nie należy od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa.
- 47 Jeśli wreszcie środki tego rodzaju mogły zostać podjęte przez danego przewoźnika lotniczego bez poświęceń, których nie należy od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa, to przewoźnik ten powinien wykazać, że wspomniane środki zostały rzeczywiście podjęte w odniesieniu do lotu, podczas którego doszło do zderzenia z ptakiem.

48 W świetle powyższych rozważań na pytanie drugie należy udzielić odpowiedzi, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że „racjonalne środki”, jakie przewoźnik lotniczy powinien podjąć w celu zmniejszenia, a nawet wyeliminowania ryzyka zderzenia samolotu z ptakiem i uwolnienia się w ten sposób od obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom na podstawie art. 7 wskazanego rozporządzenia, obejmują stosowanie środków prewencyjnej kontroli występowania ptaków, pod warunkiem że dany przewoźnik lotniczy rzeczywiście może podjąć środki tego rodzaju – zwłaszcza pod względem technicznym i administracyjnym – że środki takie nie wymagają od tego przewoźnika poświęceń, których nie należy od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa, i że ów przewoźnik wykaże, iż wspomniane środki zostały rzeczywiście podjęte w odniesieniu do lotu, podczas którego doszło do zderzenia z ptakiem, przy czym zbadanie, czy powyższe warunki zostały spełnione, jest zadaniem sądu odsyłającego.

W przedmiocie pytania piątego

49 Poprzez pytanie piąte, które należy zbadać jako kolejne, sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w wypadku powstania opóźnienia lotu wynoszącego w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny, będącego następstwem nie tylko nadzwyczajnej okoliczności – której nie można było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków i w odniesieniu do której przewoźnik lotniczy podjął wszelkie racjonalne środki zmierzające do uniknięcia jej następstw – ale także innej, nienależącej do tej kategorii okoliczności, opóźnienie będące następstwem tej pierwszej okoliczności powinno zostać odliczone od całkowitego opóźnienia danego lotu w chwili lądowania na lotnisku docelowym w celu dokonania oceny, czy z tytułu opóźnienia tego lotu należy wypłacić odszkodowanie przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia.

50 W sytuacji takiej jak ta rozpatrywana w postępowaniu głównym, w której opóźnienie wynoszące w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny jest następstwem nie tylko nadzwyczajnej okoliczności, ale także innej, nienależącej do tej kategorii okoliczności, zadaniem sądu krajowego jest ustalenie, czy w odniesieniu do części opóźnienia, co do której przewoźnik lotniczy twierdzi, że jest ona następstwem nadzwyczajnej okoliczności, przewoźnik ten udowodnił, że owa część opóźnienia jest następstwem nadzwyczajnej okoliczności, której nie można było uniknąć, mimo że podjęte zostały wszelkie racjonalne środki, i w odniesieniu do której podjął on wszelkie racjonalne środki zmierzające do uniknięcia jej następstw. W wypadku udzielenia na powyższe pytanie odpowiedzi twierdzącej zadaniem tego sądu będzie odliczenie od łącznego czasu opóźnienia lotu w chwili lądowania na lotnisku docelowym opóźnienia będącego następstwem owej nadzwyczajnej okoliczności.

51 W celu dokonania oceny, czy w takiej sytuacji z tytułu opóźnienia tego lotu w chwili lądowania na lotnisku docelowym powinno zostać wypłacone odszkodowanie przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, sąd krajowy powinien zatem wziąć pod uwagę wyłącznie opóźnienie będące następstwem okoliczności niemającej nadzwyczajnego charakteru, ze względu na które odszkodowanie może zostać wypłacone jedynie wówczas, gdy wynosi ono co najmniej trzy godziny w chwili lądowania na lotnisku docelowym.

52 Jeśli natomiast okaże się – w odniesieniu do tej części opóźnienia, co do której przewoźnik lotniczy twierdzi, że jest ona następstwem nadzwyczajnej okoliczności – że owa część opóźnienia jest następstwem nadzwyczajnej okoliczności, w obliczu której nie zostały podjęte środki zgodne z wymogami przypomnianymi w pkt 50 niniejszego wyroku, to przewoźnik lotniczy nie będzie mógł powołać się na taką okoliczność, a tym samym odliczyć od łącznego czasu opóźnienia danego lotu w chwili lądowania na lotnisku docelowym opóźnienia, które należy przypisać tej nadzwyczajnej okoliczności.

- 53 W celu dokonania oceny, czy w takiej sytuacji należy zastosować art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, sąd krajowy powinien przy tym wziąć pod uwagę nie tylko opóźnienie będące następstwem okoliczności niemającej nadzwyczajnego charakteru, ale także opóźnienie, które należy przypisać nadzwyczajnej okoliczności, w obliczu której nie podjęto środków zgodnych ze wskazanymi wymogami.
- 54 W świetle wszystkich powyższych rozważań na pytanie piąte należy udzielić odpowiedzi, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w wypadku powstania opóźnienia lotu wynoszącego w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny, będącego następstwem nie tylko nadzwyczajnej okoliczności – której nie można było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków i w odniesieniu do której przewoźnik lotniczy podjął wszelkie racjonalne środki zmierzające do uniknięcia jej następstw – ale także innej, nienależącej do tej kategorii okoliczności, opóźnienie będące następstwem tej pierwszej okoliczności powinno zostać odliczone od całkowitego opóźnienia danego lotu w chwili lądowania na lotnisku docelowym w celu dokonania oceny, czy z tytułu opóźnienia tego lotu należy wypłacić odszkodowanie przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia.

W przedmiocie pytania czwartego

- 55 Poprzez pytanie czwarte, które należy zbadać w ostatniej kolejności, sąd odsyłający dąży zasadniczo do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy, którego samolot zderzył się z ptakiem, jest zobowiązany – w ramach racjonalnych środków, jakie powinien podjąć – do uwzględnienia przy planowaniu swych lotów rezerwy czasowej wystarczającej dla przeprowadzenia wymaganych kontroli bezpieczeństwa.
- 56 W tym wypadku należy stwierdzić, że z dokonanego przez sąd odsyłający opisu okoliczności faktycznych rozpatrywanych w postępowaniu głównym nie wynika wcale, że opóźnienie spornego lotu wynoszące w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny mogło być następstwem ewentualnego braku uwzględnienia przez właściwego przewoźnika lotniczego rezerwy czasowej wystarczającej do przeprowadzenia wymaganych kontroli technicznych.
- 57 Tymczasem w myśl utrwalonego orzecznictwa, o ile ze względu na podział kompetencji w postępowaniu prejudycjalnym wyłącznie do sądu krajowego należy określić przedmiot pytań, jakie zamierza on przedstawić Trybunałowi, o tyle jednak Trybunał może odmówić wydania orzeczenia w przedmiocie danego pytania, w szczególności w sytuacji, gdy przedstawiony mu problem jest natury czysto hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje elementami stanu faktycznego, które są konieczne do udzielenia użytecznej odpowiedzi na przedstawione mu pytanie (zob. podobnie wyrok z dnia 17 marca 2016 r., *Aspiro*, C-40/15, EU:C:2016:172, pkt 17 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 58 Jest tak w niniejszej sprawie.
- 59 W związku z tym nie ma potrzeby udzielania odpowiedzi na pytanie czwarte.

W przedmiocie kosztów

- 60 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 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 motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że zderzenie samolotu z ptakiem wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.
- 2) Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że odwołanie lub znaczne opóźnienie lotu nie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, w sytuacji gdy owo odwołanie lub owo opóźnienie jest efektem skorzystania przez przewoźnika lotniczego z usług wybranego przezeń specjalisty w celu ponownego przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa, jaka jest wymagana po zderzeniu samolotu z ptakiem, mimo że kontrola taka została już przeprowadzona przez specjalistę uprawnionego do tego w świetle obowiązujących przepisów.
- 3) Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że „racjonalne środki”, jakie przewoźnik lotniczy powinien podjąć w celu zmniejszenia, a nawet wyeliminowania ryzyka zderzenia samolotu z ptakiem i uwolnienia się w ten sposób od obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, obejmują stosowanie środków prewencyjnej kontroli występowania ptaków, pod warunkiem że dany przewoźnik lotniczy rzeczywiście może podjąć środki tego rodzaju – zwłaszcza pod względem technicznym i administracyjnym – że środki takie nie wymagają od tego przewoźnika poświęceń, których nie należy od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa, i że ów przewoźnik wykaże, iż wspomniane środki zostały rzeczywiście podjęte w odniesieniu do lotu, podczas którego doszło do zderzenia z ptakiem, przy czym zbadanie, czy powyższe warunki zostały spełnione, jest zadaniem sądu odsyłającego.
- 4) Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w wypadku powstania opóźnienia lotu wynoszącego w chwili lądowania na lotnisku docelowym co najmniej trzy godziny, będącego następstwem nie tylko nadzwyczajnej okoliczności – której nie można było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji środków i w odniesieniu do której przewoźnik lotniczy podjął wszelkie racjonalne środki zmierzające do uniknięcia jej następstw – ale także innej, nienależącej do tej kategorii okoliczności, opóźnienie będące następstwem tej pierwszej okoliczności powinno zostać odliczone od całkowitego opóźnienia danego lotu w chwili lądowania na lotnisku docelowym w celu dokonania oceny, czy z tytułu opóźnienia tego lotu należy wypłacić odszkodowanie przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia.

Podpisy