



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 12 marca 2020 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuły 5 i 7 – Prawo do odszkodowania w przypadku opóźnienia lub odwołania lotu – Prawo do wielokrotnego odszkodowania w przypadku opóźnienia lub odwołania dotyczących nie tylko rezerwacji pierwotnej, lecz także kolejnej rezerwacji, dokonanej w ramach zmiany planu podróży – Zakres – Zwolnienie z obowiązku odszkodowania – Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” – Część „on condition” – Usterki techniczne związane z przeglądem samolotu

W sprawie C-832/18

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Helsingin hovioikeus (sąd apelacyjny w Helsinkach, Finlandia) postanowieniem z dnia 20 grudnia 2018 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 21 grudnia 2018 r., w postępowaniu:

A i in.

przeciwko

Finnair Oyj,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: L.S. Rossi, prezes izby, J. Malenovský (sprawozdawca) i F. Biltgen, sędziowie,

rzecznik generalny: E. Tanchev,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu Finnair Oyj – T. Väättäinen, asianajaja,
- w imieniu rządu fińskiego – J. Heliskoski, w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller, M. Hellmann i A. Berg, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu włoskiego – G. Palmieri, w charakterze pełnomocnika, wspierana przez G. Natale, avvocato dello Stato,

* Język postępowania: fiński.

- w imieniu rządu austriackiego – początkowo J. Schmoll i G. Hesse, a następnie J. Schmoll, w charakterze pełnomocników,
 - w imieniu Komisji Europejskiej – N. Yerrell i I. Koskinen, 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 i art. 7 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 pomiędzy ośmioma pasażerami linii lotniczych a przewoźnikiem lotniczym Finnair Oyj w przedmiocie żądania odszkodowania z powodu opóźnienia lotu alternatywnego zaoferowanego przez tego przewoźnika lotniczego w ramach zmiany planu podróży (zwanego dalej „lotem alternatywnym”).

Ramy prawne

- 3 Zgodnie z brzmieniem motywów 1, 2 oraz 12–15 rozporządzenia nr 261/2004:
 - „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.
- [...]
- 12) Powinno się również zminimalizować trudności i niedogodności dla pasażerów wynikające z odwołania lotów. W tym celu należy nakłaniać przewoźników do informowania pasażerów o odwołaniach lotów przed planową godziną odlotu i ponadto do oferowania pasażerom możliwych do przyjęcia zmian planów podróży, tak by mieli oni możliwość dostosowania się do nich. W przypadku nieuczynienia tego, przewoźnicy lotniczy byłiby zobowiązani do wypłacenia odszkodowania pasażerom, chyba że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem wyjątkowych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.
- 13) Pasażerowie, których loty zostały odwołane, powinni mieć możliwość otrzymania zwrotu należności z[a] 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 [usterek] mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

15) Za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów”.

4 Artykuł 2 lit. l) tego rozporządzenia stanowi:

„Do celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

l) »odwołanie« oznacza nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce”.

5 Zgodnie z art. 3 ust. 1 i 2 tego rozporządzenia:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie:

- a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat;
- b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w państwie członkowskim, do którego ma zastosowanie traktat, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym.

2. Ustęp 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie:

- a) posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5, stawią się na odprawę pasażerów,
 - zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży,lub, jeżeli czas nie został określony,
 - nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu; lub
- b) bez względu na przyczynę zostali przeniesieni przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek z lotu, na który mieli rezerwację, na inny lot”.

6 Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany »Odwołanie», stanowi:

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

- a) otrzymują pomoc od obsługującego [lot] przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8; oraz

- b) otrzymują pomoc od obsługującego [lot] 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 [lot] przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:
- zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub
 - 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
 - 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.
2. Gdy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu, otrzymują oni wyjaśnienie dotyczące możliwości alternatywnego połączenia.
3. Obsługujący [lot] 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.
4. Ciężar dowodu [dowiedzenia] tego, czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu, spoczywa na obsługującym [lot] przewoźniku lotniczym”.
- 7 Zgodnie z brzmieniem art. 7 tego rozporządzenia, zatytułowanego „Prawo do odszkodowania”:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

- 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;
- 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;
- 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.

2. Jeżeli pasażerom zaoferowano, zgodnie z art. 8, zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego na alternatywny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu:

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

obsługujący [lot] przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w ust. 1 o 50%.

3. Odszkodowanie określone w ust. 1 jest wypłacane w gotówce, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowym lub czekami bankowymi albo, za pisemną zgodą pasażera, w bonach podróży i/lub w formie innych usług.

4. Odległości podane w ust. 1 i 2 mierzone są metodą trasy po ortodromie”.

8 Artykuł 8 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia stanowi:

„W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy:

- a) – zwrotem w terminie siedmiu dni, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, pełnego kosztu biletu po cenie, za jaką został kupiony, za część lub części nieodbytej podróży oraz za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakimkolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, wraz z, gdy jest to odpowiednie,
 - lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie;
- b) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie; lub
- c) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 9 Powodowie w postępowaniu głównym dokonali u przewoźnika Finnair rezerwacji na bezpośredni lot z Helsinek (Finlandia) do Singapuru.
- 10 Lot ten był planowany na dzień 11 października 2013 r. o godzinie 23.55. Został on jednak odwołany z powodu usterki technicznej, która wystąpiła w samolocie.
- 11 Po zaakceptowaniu oferty złożonej przez Finnair powodowie w postępowaniu głównym zostali przeniesieni na lot łączony z Helsinek do Singapuru przez Chongqing (Chiny), zaplanowany na następnego dzień, tj. na 12 października 2013 r., o godz. 17.40, o planowanym przylocie do Singapuru w dniu 13 października o godz. 17.25.
- 12 Przewoźnikiem lotniczym obsługującym lot alternatywny Helsinki–Chongqing–Singapur był Finnair.
- 13 Jednakże z powodu usterki układu wspomagania sterowania samolotu zmieniony plan podróży doznał opóźnienia. W konsekwencji przybyli oni do Singapuru w dniu 14 października 2013 r. o godz. 0.15.
- 14 Powodowie w postępowaniu głównym wytoczyli przed Helsingin käräjäoikeus (sądem pierwszej instancji w Helsinkach, Finlandia) powództwo przeciwko Finnair o zasądzenie od przewoźnika lotniczego zapłaty na rzecz każdego z nich kwoty 600 EUR wraz z odsetkami z tytułu odwołania pierwotnego lotu Helsinki–Singapur. Ponadto zażądali oni zasądzenia od Finnair na rzecz każdego z nich kwoty 600 EUR wraz z odsetkami z tytułu przekraczającego trzy godziny opóźnienia przy przylocie lotu alternatywnego Helsinki–Chongqing–Singapur.

- 15 Finnair uznał roszczenie każdego z powodów w postępowaniu głównym o zapłatę odszkodowania w wysokości 600 EUR z tytułu odwołania lotu pierwotnego Helsinki–Singapur. Przewoźnik odmówił natomiast uznania ich drugiego żądania o zapłatę odszkodowania. Finnair uznał, że żądanie to jest bezzasadne, ponieważ rozporządzenie nr 261/2004 nie nakłada na przewoźnika lotniczego obowiązku wypłacenia pasażerowi, którego lot został odwołany, odszkodowania w przypadku opóźnienia zaferowanego mu następnie lotu alternatywnego. Ponadto Finnair powołał się na okoliczność, że lot alternatywny, zaakceptowany przez powodów w postępowaniu głównym, został opóźniony z powodu wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia.
- 16 Wyrokiem z dnia 21 czerwca 2017 r. Helsingin käräjäoikeus (sąd pierwszej instancji w Helsinkach) oddalił żądania o zapłatę odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu alternatywnego wysunięte przez powodów w postępowaniu głównym, uznając, że rozporządzenie nr 261/2004 nie przyznaje prawa do odszkodowania z tego tytułu. Tym samym sąd ten nie zajął stanowiska w kwestii tego, czy usterka techniczna, która spowodowała opóźnienie lotu alternatywnego, stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia.
- 17 Powodowie w postępowaniu głównym wnieśli od tego wyroku apelację do Helsingin hovioikeus (sądu apelacyjnego w Helsinkach, Finlandia), żądając zasądzenia od Finnair zapłaty na rzecz każdego z nich odszkodowania w wysokości 600 EUR wraz z odsetkami z tytułu opóźnienia lotu alternatywnego Helsinki–Chongqing–Singapur.
- 18 Finnair wniósł o oddalenie apelacji na tej podstawie, że jego zdaniem, po pierwsze, powodowie w postępowaniu głównym nie mogą dochodzić drugiego odszkodowania na gruncie rozporządzenia nr 261/2004, a po drugie, lot alternatywny został opóźniony z powodu wystąpienia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego rozporządzenia. Finnair podnosi, że jeden z trzech układów wspomaganie sterowania umożliwiających pilotaż samolotu obsługującego ten lot uległ awarii, i precyzuje w tym względzie, że samolotem tym był Airbus A330, którego producent zawiadomił („Technical Follow-up”), że wiele samolotów tego typu dotkniętych było ukrytą wadą produkcyjną lub konstrukcyjną mającą wpływ na układy wspomaganie sterowania. Ponadto układ wspomaganie sterowania stanowi tzw. część „on condition”, którą wymienia się wyłącznie w przypadku jej usterki.
- 19 W tych okolicznościach Helsingin hovioikeus (sąd apelacyjny w Helsinkach) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy rozporządzenie nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi linii lotniczych przysługuje na podstawie art. 7 ust. 1 prawo do kolejnego odszkodowania, jeżeli uzyskał on już odszkodowanie z tytułu odwołanego lotu, a przewoźnikiem lotniczym lotu alternatywnego jest ten sam przewoźnik, który obsługiwał odwołany lot, zaś lot alternatywny jest opóźniony względem planowego czasu przylotu w wymiarze, który uprawnia do uzyskania odszkodowania?
- 2) W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi twierdzącej: czy przewoźnik lotniczy może powołać się na nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli po opracowaniu przez producenta samolotu technicznych działań następczych w odniesieniu do samolotów będących już w eksploatacji część, której dotyczy przedmiotowy dokument, rzeczywiście jest traktowana jako tzw. część »on condition«, tj. jako część, która jest eksploatowana do czasu wystąpienia usterki, a przewoźnik lotniczy przygotował się do jej wymiany w ten sposób, że stale dysponuje gotową do montażu częścią zamienną?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 20 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy rozporządzenie nr 261/2004, a w szczególności jego art. 7 ust. 1, należy interpretować w ten sposób, że pasażer linii lotniczych, który otrzymał odszkodowanie z tytułu odwołania lotu i zaakceptował zaoferowany mu lot alternatywny, może dochodzić odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu alternatywnego, jeżeli opóźnienie to osiąga wymiar, który uprawnia do uzyskania odszkodowania, a przewoźnikiem lotniczym realizującym lot alternatywny jest ten sam przewoźnik, który obsługiwał odwołany lot.
- 21 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia w przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, otrzymują od obsługującego lot przewoźnika lotniczego pomoc, obejmującą trzy różne jej formy, a mianowicie albo zwrot kosztu biletu wraz z, gdy jest to odpowiednie, lotem powrotnym do ich pierwszego miejsca odlotu, albo zmianę planu podróży do miejsca docelowego w najwcześniejszym możliwym terminie, albo tego rodzaju zmianę planu podróży w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc.
- 22 W sprawie rozpoznawanej w postępowaniu głównym Finnair, w następstwie odwołania lotu zarezerwowanego przez pasażerów, których to odwołanie dotyczyło, wypłacił im odszkodowanie na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 i wystąpił do nich, na podstawie art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia, z ofertą zmiany planu podróży, którą pasażerowie ci zaakceptowali. W następstwie awarii technicznej samolotu obsługującego lot alternatywny dotarli oni jednak do ich miejsca docelowego z opóźnieniem przekraczającym sześć godzin względem czasu przylotu planowanego w ofercie, którą zaakceptowali.
- 23 Trybunał orzekł, że należy uznać, iż pasażerom opóźnionych lotów przysługuje prawo do odszkodowania przewidziane w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia, w przypadku gdy dotrą do ich miejsca docelowego trzy godziny po pierwotnie przewidzianym przez przewoźnika lotniczego czasie przylotu lub później (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; a także z dnia 23 października 2012 r., *Nelson i in.*, C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 38).
- 24 W sprawie takiej jak rozpatrywana w postępowaniu głównym powstaje zatem pytanie, czy na prawo do odszkodowania przysługujące pasażerom opóźnionych lotów, o którym mowa w poprzednim punkcie, mogą również powoływać się pasażerowie, którzy w następstwie odwołania ich lotu, z tytułu którego otrzymali odszkodowanie, zaakceptowali lot alternatywny zaoferowany przez przewoźnika lotniczego na podstawie art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 i dotarli do miejsca docelowego trzy godziny po planowanym przez przewoźnika lotniczego czasie przylotu tego lotu alternatywnego lub później.
- 25 W tym względzie należy zauważyć, że art. 3 rozporządzenia nr 261/2004, który określa jego zakres stosowania, stanowi w ust. 2, że wspomniane rozporządzenie znajduje zastosowanie pod warunkiem, że pasażerowie posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot lub zostali przeniesieni przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek z lotu, na który mieli rezerwację, na inny lot, bez względu na przyczynę.
- 26 Z przepisu tego wynika, że rozporządzenie nr 261/2004 ma w szczególności zastosowanie do sytuacji, w której pasażer linii lotniczych został przeniesiony przez przewoźnika lotniczego, w następstwie odwołania jego lotu zarezerwowanego, na lot alternatywny do miejsca docelowego.

- 27 Otóż należy stwierdzić, że rozporządzenie nr 261/2004 nie zawiera żadnego przepisu mającego na celu ograniczenie praw pasażerów objętych zmianą planu podróży, taką jak rozpatrywana w postępowaniu głównym, w tym mającego na celu ewentualne ograniczenie ich prawa do odszkodowania.
- 28 Wynika z tego, że zgodnie z orzecznictwem przywołanym w pkt 23 niniejszego wyroku pasażerowi linii lotniczych, który po zaakceptowaniu lotu alternatywnego zaoferowanego przez przewoźnika lotniczego w następstwie odwołania lotu dotarł do miejsca docelowego trzy godziny po pierwotnie planowanym przez tego przewoźnika lotniczego czasie przylotu lotu alternatywnego lub później, przysługuje prawo do odszkodowania.
- 29 Wykładnię tę potwierdzają w szczególności dwa inne względy.
- 30 Po pierwsze, z motywu 2 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że rozporządzenie ma na celu zaradzenie poważnym trudnościami i niedogodnościami spowodowanym przez odmowę przyjęcia na pokład, odwołanie lub duże opóźnienie lotu.
- 31 Otóż pasażerowie, którzy zostali narażeni na odwołanie lub duże opóźnienie lotu, takie jak w postępowaniu głównym, doświadczyli tego rodzaju niedogodności zarówno w związku z odwołaniem ich pierwotnie zarezerwowanego lotu, jak również później, w następstwie dużego opóźnienia ich lotu alternatywnego. Przyznanie tym pasażerom prawa do odszkodowania z tytułu każdej z tych następujących po sobie niedogodności jest zatem zgodne z celem polegającym na zaradzeniu tym poważnym niedogodnościami.
- 32 Po drugie, gdyby w takiej sytuacji przewoźnik lotniczy nie miał obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom, których to dotyczy, na przewidzianych warunkach, naruszenie ciążącego na nim obowiązku udzielenia pomocy, ustanowionego w art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, nie miałyby żadnych konsekwencji. W zakresie, w jakim obowiązek odszkodowania bez wątplenia zachęca przewoźnika do skutecznego wdrożenia tej pomocy, brak tego rodzaju konsekwencji powodowałby, że poszanowanie prawa pasażerów do zmiany planu podróży byłoby zagrożone, co byłoby sprzeczne z celem w postaci zapewnienia wysokiego poziomu ochrony, o którym mowa w motywie 1 tego rozporządzenia.
- 33 W świetle powyższych rozważań na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że rozporządzenie nr 261/2004, a w szczególności jego art. 7 ust. 1, należy interpretować w ten sposób, że pasażer linii lotniczych, który otrzymał odszkodowanie z tytułu odwołania lotu i zaakceptował zaoferowany mu lot alternatywny, w sytuacji gdy przewoźnikiem lotniczym realizującym lot alternatywny jest ten sam przewoźnik, który obsługiwał odwołany lot, może dochodzić odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu alternatywnego, jeżeli opóźnienie to osiąga wymiar, który uprawnia do uzyskania odszkodowania.

W przedmiocie pytania drugiego

- 34 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w celu uwolnienia się od obowiązku odszkodowania przewoźnik lotniczy może powoływać się na „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, związane z wystąpieniem usterki tzw. części „on condition”, tj. części, którą wymienia się wyłącznie w przypadku jej usterki, jeżeli stale dysponuje on zapasową częścią zamienną.
- 35 Na wstępie należy zauważyć, że – jak przypomniano w pkt 11 zaleceń Trybunału dla sądów krajowych dotyczących składania wniosków o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym (Dz.U. 2018, C 257, s. 1) – choć do celów wydania orzeczenia Trybunał z konieczności uwzględnia stan prawny i faktyczny sporu w postępowaniu głównym, który przedstawił sąd odsyłający we wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, to sam Trybunał nie stosuje prawa Unii do konkretnego sporu.

Orzekając w przedmiocie wykładni lub ważności prawa Unii, Trybunał dąży do udzielenia odpowiedzi użytecznej dla rozstrzygnięcia sporu w postępowaniu głównym, lecz to do sądu odsyłającego należy wyciągnięcie konkretnych konsekwencji.

- 36 W świetle tych zaleceń Trybunał postara się udzielić sądowi odsyłającemu wskazówek przydatnych dla rozstrzygnięcia zawisłego przed nim sporu.
- 37 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, interpretowanym w świetle motywów 14 i 15 tego rozporządzenia, w drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 tego artykułu przewoźnik lotniczy jest zwolniony z ciężącego na nim względem pasażerów obowiązku odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli jest on w stanie dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny w stosunku do czasu planowanego przylotu wynika z „nadzwyczajnych okoliczności”, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, lub że w przypadku zaistnienia takiej okoliczności przyjął on środki dostosowane do sytuacji poprzez wykorzystanie wszelkich dostępnych mu zasobów personalnych lub materialnych, a także zasobów finansowych, w celu uniknięcia odwołania lub znacznego opóźnienia danego lotu w następstwie zaistnienia tej okoliczności (wyrok z dnia 26 czerwca 2019 r., Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, pkt 15 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 38 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 można uznać zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi zapanowanie, przy czym te dwie przesłanki są kumulatywne (wyroki: z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 20; a także z dnia 26 czerwca 2019 r., Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, pkt 16).
- 39 Otóż usterki techniczne związane z przeglądem statku powietrznego jako takie nie mogą zasadniczo stanowić „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia (zob. podobnie wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 25).
- 40 Trybunał uznał bowiem, że przewoźnicy lotniczy mają regularnie do czynienia z tego typu usterekami, zważywszy na szczególne warunki, w jakich odbywa się transport lotniczy, i na stopień technologicznego zaawansowania statków powietrznych (wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 41 W szczególności nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności przedwczesna, nawet niespodziewana, usterka pewnych części statku powietrznego, ponieważ jest ona nierozzerwalnie związana z systemem funkcjonowania samolotu (zob. podobnie wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 21 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 42 Tymczasem wydaje się, że usterka tzw. części „on condition”, takiej jak w postępowaniu głównym, w odniesieniu do której przewoźnik lotniczy przygotował się do jej wymiany, stale dysponując zapasową częścią zamienną, stanowi zgodnie z orzecznictwem Trybunału przywołanym w pkt 38 niniejszego wyroku zdarzenie, które ze względu na swój charakter lub źródło wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności tego przewoźnika lotniczego i pozwala mu na skuteczne nad nim zapanowanie, chyba że usterka tego rodzaju nie jest nierozzerwalnie związana z systemem funkcjonowania samolotu, czego zweryfikowanie należy do sądu odsyłającego.
- 43 W świetle powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy nie może w celu uwolnienia się od obowiązku odszkodowania powoływać się na „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, związane z wystąpieniem usterki tzw. części „on condition”, tj. części, którą wymienia się wyłącznie w przypadku jej usterki, również gdy stale dysponuje on zapasową częścią zamienną, chyba że – czego zweryfikowanie należy do sądu odsyłającego – tego rodzaju usterka stanowi zdarzenie,

które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala mu na skuteczne nad nim zapanowanie, przy czym usterki tej nie należy uważać za tego rodzaju zdarzenie, jeśli jest ona co do zasady nierozzerwalnie związana z systemem funkcjonowania samolotu.

W przedmiocie kosztów

- ⁴⁴ 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 (ósma izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91, a w szczególności jego art. 7 ust. 1, należy interpretować w ten sposób, że pasażer linii lotniczych, który otrzymał odszkodowanie z tytułu odwołania lotu i zaakceptował zaoferowany mu lot alternatywny, w sytuacji gdy przewoźnikiem lotniczym realizującym lot alternatywny jest ten sam przewoźnik, który obsługiwał odwołany lot, może dochodzić odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu alternatywnego, jeżeli opóźnienie to osiąga wymiar, który uprawnia do uzyskania odszkodowania.**
- 2) **Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy nie może w celu uwolnienia się od obowiązku odszkodowania powoływać się na „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, związane z wystąpieniem usterki tzw. części „on condition”, tj. części, którą wymienia się wyłącznie w przypadku jej usterki, również gdy stale dysponuje on zapasową częścią zamienną, chyba że – czego zweryfikowanie należy do sądu odsyłającego – tego rodzaju usterka stanowi zdarzenie, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala mu na skuteczne nad nim zapanowanie, przy czym usterki tej nie należy uważać za tego rodzaju zdarzenie, jeśli jest ona co do zasady nierozzerwalnie związana z systemem funkcjonowania samolotu.**

Podpisy