



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 11 czerwca 2020 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 5 ust. 3 – Artykuł 7 ust. 1 – Odszkodowanie dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów – Zwolnienie z obowiązku wypłaty odszkodowania – Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” – Pasażerowie zakłócający porządek („Unruly passengers”) – Możliwość powołania się na wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności w odniesieniu do lotu, na który nie miały one wpływu – Pojęcie „racjonalnych środków”

W sprawie C-74/19

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (sąd rejonowy w Lizbonie, Portugalia) postanowieniem z dnia 21 stycznia 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 31 stycznia 2019 r., w postępowaniu:

LE

przeciwko

Transportes Aéreos Portugueses SA,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

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

rzecznik generalny: P. Pikamäe,

sekretarz: M. Ferreira, główna administratorka,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 5 grudnia 2019 r., rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu Transportes Aéreos Portugueses SA – M. Riso, advogada,
- w imieniu rządu portugalskiego – L. Inez Fernandes, P. Lacerda, P. Barros da Costa oraz L. Guerreiro, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller, M. Hellmann, U. Bartl oraz A. Berg, w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: portugalski.

- w imieniu rządu francuskiego – A.-L. Desjonquères oraz A. Ferrand, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu austriackiego – początkowo G. Hesse, a następnie J. Schmoll, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu polskiego – B. Majczyna, w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Europejskiej – B. Rechena oraz N. Yerrell, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) – S. Rostren oraz R. Sousa Uva, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 27 lutego 2020 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 ów został złożony w ramach sporu pomiędzy LE a spółką Transportes Aéreos Portugueses SA (zwaną dalej „TAP”), przewoźnikiem lotniczym, w przedmiocie odmowy przez tę spółkę wypłacenia odszkodowania wspomnianemu pasażerowi, którego lot miał duże opóźnienie.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

Konwencja tokijska

- 3 Konwencja w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych (*Recueil des traités des Nations unies*, vol. 704, s. 219, zwana dalej „konwencją tokijską”) została podpisana w Tokio w dniu 14 września 1963 r. i weszła w życie w dniu 4 grudnia 1969 r.
- 4 Umawiającymi się stronami konwencji tokijskiej są wszystkie państwa członkowskie, lecz nie jest nią Unia Europejska.
- 5 Artykuł 1 ust. 1 wspomnianej konwencji stanowi:
„Niniejszą konwencję stosuje się do:
a) przestępstw przewidzianych w prawie karnym;
b) czynów, które niezależnie od tego, czy są przestępstwami, mogą narażać lub narażają na niebezpieczeństwo statek powietrzny, osoby albo mienie znajdujące się na pokładzie, lub czynów, które naruszają porządek i dyscyplinę na pokładzie”.

6 Artykuł 6 ust. 1 wspomnianej konwencji przewiduje:

„Gdy dowódca statku powietrznego ma uzasadnione podstawy przypuszczać, że osoba popełniła lub usiłuje popełnić na pokładzie statku powietrznego przestępstwo lub czyn, o którym mowa w art. 1 ust. 1, może on zastosować w stosunku do tej osoby rozsądne środki, łącznie ze środkami przymusu, które są konieczne dla:

- a) zagwarantowania bezpieczeństwa statku powietrznego, osób albo mienia znajdujących się na pokładzie;
- b) utrzymania porządku i dyscypliny na pokładzie; lub
- c) umożliwienia mu wydania danej osoby właściwym władzom lub wysadzenia jej ze statku [powietrznego], zgodnie z postanowieniami niniejszego rozdziału”.

7 Wraz z wejściem w życie w dniu 1 stycznia 2020 r. Protokołu zmieniającego konwencję w sprawie przestępstw i niektórych innych czynów popełnionych na pokładzie statków powietrznych, sporządzonego w Montrealu w dniu 4 kwietnia 2014 r., zmieniono art. 6 konwencji tokijskiej. Jednakże zmiana ta nie ma zastosowania, przynajmniej *ratione temporis*, do okoliczności faktycznych stanowiących tło postępowania głównego.

Porozumienie EOG

8 Zawarty w rozdziale zatytułowanym „Transport” art. 47 ust. 2 porozumienia o Europejskim Obszarze Gospodarczym z dnia 2 maja 1992 r. (Dz.U. 1994, L 1, s. 3), w brzmieniu zmienionym przez umowę o udziale Republiki Bułgarii i Rumunii w Europejskim Obszarze Gospodarczym (Dz.U. 2007, L 221, s. 15) (zwanego dalej „porozumieniem EOG”), przewiduje, że szczegółowe postanowienia dotyczące wszystkich rodzajów transportu zawiera rozdział XIII porozumienia EOG.

9 Artykuł 126 ust. 1 tego porozumienia ma następujące brzmienie:

„Porozumienie stosuje się na terytoriach, na których stosuje się Traktat ustanawiający Europejską Wspólnotę Gospodarczą, i na warunkach ustanowionych w tym traktacie oraz na terytorium Islandii, Księstwa Liechtensteinu i Królestwa Norwegii”.

10 Punkt 8 protokołu 1 do tego porozumienia, zatytułowany „Odniesienia do terytoriów”, stanowi:

„W każdym przypadku gdy akty, do których następuje odniesienie, zawierają odniesienia do terytorium »Wspólnoty« lub »wspólnego rynku«, do celów porozumienia są one rozumiane jako odniesienia do terytoriów umawiających się stron, zgodnie z definicją zawartą w art. 126 porozumienia”.

11 Załącznik XIII do porozumienia EOG, zatytułowany „Transport – Wykaz przewidziany w artykule 47”, stanowi w tytule „Wprowadzenie”:

„W przypadku gdy akty, do których następuje odniesienie w niniejszym załączniku, zawierają pojęcia lub odnoszą się do procedur charakterystycznych dla wspólnotowego porządku prawnego, takich jak:

- preambuły;
- adresaci aktów wspólnotowych;
- odniesienia do terytoriów lub języków WE;

- odniesienia do praw i obowiązków państw członkowskich WE, ich podmiotów publicznych, przedsiębiorstw lub osób fizycznych we wzajemnych stosunkach; oraz
- odniesienia do procedur powiadamiania i notyfikacji,

stosuje się protokół 1 w sprawie dostosowań horyzontalnych, o ile niniejszy załącznik nie stanowi inaczej”.

Prawo Unii

Rozporządzenie nr 261/2004

12 Motywy 1, 13–15 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.

[...]

(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 należytą 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”.

13 Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje:

„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”.

14 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 w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

[...]”.

15 Artykuł 7 omawianego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, stanowi w ust. 1:

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

[...]

c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

[...]”.

16 Artykuł 8 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży”, stanowi w ust. 1:

„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, w porównywalnych warunkach transportu, do miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc”.

Rozporządzenie (WE) nr 216/2008

- 17 Zgodnie z pkt 7.d załącznika IV, noszącego tytuł „Zasadnicze wymagania dotyczące operacji lotniczych, o których mowa w art. 8”, do rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 z dnia 20 lutego 2008 r. w sprawie wspólnych zasad w zakresie lotnictwa cywilnego i utworzenia Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego oraz uchylającego dyrektywę Rady 91/670/EWG, rozporządzenie (WE) nr 1592/2002 i dyrektywę 2004/36/WE (Dz.U. 2008, L 79, s. 1):

„W sytuacji awaryjnej, zagrażającej użytkownikowi lub bezpieczeństwu statku powietrznego lub osób znajdujących się na pokładzie, dowódca statku powietrznego zobowiązany jest podjąć wszelkie działania, które uzna za konieczne, kierując się względami bezpieczeństwa. [...]”.

- 18 Rozporządzenie nr 261/2008 zostało uchylone ze skutkiem od dnia 11 września 2018 r. przez rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) 2018/1139 z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie wspólnych zasad w dziedzinie lotnictwa cywilnego i utworzenia Agencji Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Lotniczego oraz zmieniające rozporządzenia (WE) nr 2111/2005, (WE) nr 1008/2008, (UE) nr 996/2010, (UE) nr 376/2014 i dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2014/30/UE i 2014/53/UE, a także uchylające rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 552/2004 i (WE) nr 216/2008 i rozporządzenie Rady (EWG) nr 3922/91 (Dz.U. 2018, L 212, s. 1). Rozporządzenie 2018/1139 nie znajduje niemniej jednak zastosowania *ratione temporis* do sporu stanowiącego przedmiot postępowania głównego.

Rozporządzenie nr 965/2012

- 19 Punkt „CAT.GEN.MPA.105 Obowiązki dowódcy” załącznika IV, zatytułowanego „Operacje zarobkowego transportu lotniczego”, do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 r. ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. 2012, L 296, s. 1), w brzmieniu zmienionym przez rozporządzenie Komisji (UE) nr 800/2013 z dnia 14 sierpnia 2013 r. (Dz.U. 2013, L 227, s. 1) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 965/2012”), stanowi w lit. a):

„Oprócz przestrzegania przepisów [pkt] CAT.GEN.MPA.100, dowódca statku powietrznego:

[...]”

- 4) jest uprawniony do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części ładunku, która może stwarzać [...] zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie;
- 5) nie zezwala na przewóz statkiem powietrznym osoby, która wydaje się być pod wpływem alkoholu lub środków odurzających w stopniu mogąącym powodować zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie;

[...]”.

- 20 Punkt „CAT.GEN.MPA.110 Władza dowódcy” owego załącznika ma następujące brzmienie:

„Operator podejmuje wszelkie uzasadnione środki, by zapewnić wykonywanie wszelkich zgodnych z prawem poleceń dowódcy wydanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa statku powietrznego oraz osób i rzeczy przewożonych na jego pokładzie przez wszystkie przewożone statkiem powietrznym osoby”.

Rozporządzenie (UE) nr 376/2014

- 21 Artykuł 2 pkt 7 rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 376/2014 z dnia 3 kwietnia 2014 r. w sprawie zgłaszania i analizy zdarzeń w lotnictwie cywilnym oraz podejmowanych w związku z nimi działań następczych, zmiany rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 996/2010 oraz uchylenia dyrektywy 2003/42/WE Parlamentu Europejskiego i Rady i rozporządzeń Komisji (WE) nr 1321/2007 i (WE) nr 1330/2007 (Dz.U. 2014, L 122, s. 18) przewiduje:

„Do celów niniejszego rozporządzenia stosuje się następujące definicje:

[...]

- 7) »zdarzenie« oznacza każde związane z bezpieczeństwem wydarzenie, które naraża na niebezpieczeństwo lub które – jeżeli nie podjęto w odniesieniu do niego działań naprawczych lub nie zajęto się nim – mogłoby narazić na niebezpieczeństwo statek powietrzny, znajdujące się w nim osoby lub jakiegokolwiek inne osoby; zdarzenie obejmuje w szczególności wypadek lub poważny incydent”.
- 22 Artykuł 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 376/2014 przewiduje:

„Osoby wymienione w ust. 6 zgłaszają za pośrednictwem systemu obowiązkowego zgłaszania zdarzeń zgodnie z niniejszym artykułem zdarzenia, które mogą stanowić znaczące ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego i należą do następujących kategorii:

- a) zdarzenia dotyczące eksploatacji statku powietrznego, takie jak:
- (i) zdarzenia związane z kolizją;
 - (ii) zdarzenia związane ze startem i z lądowaniem;
 - (iii) zdarzenia związane z paliwem;
 - (iv) zdarzenia podczas lotu;
 - (v) zdarzenia związane z łącznością,
 - (vi) zdarzenia związane z urazami, sytuacjami awaryjnymi i innymi sytuacjami krytycznymi;
 - (vii) zdarzenia związane z niezdolnością załogi do działania oraz innymi zdarzeniami związanymi z załogą;
 - (viii) zdarzenia związane z warunkami meteorologicznymi lub ochroną [bezpieczeństwem]”.

Rozporządzenie wykonawcze (UE) 2015/1018

- 23 Artykuł 1 rozporządzenia wykonawczego Komisji (UE) 2015/1018 z dnia 29 czerwca 2015 r. ustanawiającego wykaz klasyfikujący zdarzenia w lotnictwie cywilnym, które muszą być zgłaszane zgodnie z rozporządzeniem nr 376/2014 (Dz.U. 2015, L 163, s. 1), stanowi:

„Szczegółową klasyfikację zdarzeń, do której należy się odnieść podczas zgłaszania zdarzeń w ramach systemów obowiązkowego zgłaszania na podstawie art. 4 ust. 1 rozporządzenia [nr 376/2014], określono w załącznikach I–V do niniejszego rozporządzenia”.

- 24 Punkt 6 ppkt 2 załącznika I do rozporządzenia wykonawczego 2015/1018 identyfikuje jako zdarzenia w rozumieniu art. 4 ust. 1 związane z kwestiami bezpieczeństwa „[t]rudności w panowaniu nad pasażerami odurzonymi, agresywnymi lub niesfornymi”.

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

- 25 LE dokonał u TAP rezerwacji biletu lotniczego na lot z Fortalezy (Brazylia) do Oslo (Norwegia), z przesiadką w Lizbonie (Portugalia).
- 26 Lot ten odbył się 21 i 22 sierpnia 2017 r., przy czym przylot do Oslo nastąpił z opóźnieniem wynoszącym prawie 24 godziny. Opóźnienie to wyniknęło z faktu, że LE nie miał możliwości odbycia drugiego lotu łączonego z Lizbony do Oslo z powodu opóźnienia pierwszego lotu łączonego z Fortalezy do Lizbony w chwili przylotu. Opóźnienie to wynikało z faktu, że przed wykonaniem tego odcinka lotu statek powietrzny, obsługując poprzedzający go lot z Lizbony do Fortalezy, musiał dokonać międzylądowania w Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich (Hiszpania) w celu usunięcia z pokładu pasażera, który zakłócił porządek na pokładzie samolotu, gryząc jednego z pasażerów i atakując innych, a także załogę. LE został zatem przewieziony do Oslo następnym lotem obsługiwany przez TAP następnego dnia.
- 27 Z powodu tego ponad trzygodzinnego opóźnienia LE wystąpił do TAP o zapłatę odszkodowania w wysokości 600 EUR, przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z jego art. 7 ust. 1 lit. a), zgodnie z wykładnią nadawaną tym przepisom przez Trybunał.
- 28 TAP odmówił wypłaty odszkodowania, powołując się na uzasadnienie, że duże opóźnienie lotu zostało spowodowane zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności” i że wysłanie kolejnego samolotu nie pozwoliłoby zaradzić temu opóźnieniu. W związku z tym LE wytoczył powództwo przed Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (sądem rejonowym w Lizbonie, Portugalia).
- 29 Sąd odsyłający ma wątpliwości co do prawnej kwalifikacji okoliczności leżących u źródła opóźnienia, co do możliwości powoływania się przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego na tę okoliczność, jeśli ma ona wpływ na statek powietrzny realizujący opóźniony lot, ale wystąpiła przy okazji realizowania lotu poprzedzającego lot opóźniony, a także co do uznania za racjonalne środków podjętych przez przewoźnika.
- 30 W tych okolicznościach Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (sąd rejonowy w Lizbonie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:
- „1) Czy zakresem pojęcia »nadzwyczajnych okoliczności«, o którym mowa w motywie 14 rozporządzenia nr 261/2004, można objąć okoliczność, iż jeden pasażer w trakcie danego lotu gryzł innych pasażerów i atakował załogę, która usiłowała go uspokoić, w sposób, który uzasadniał zdaniem dowódcy [statku powietrznego] zmianę kierunku i skierowanie się do najbliższego lotniska w celu wysadzenia tego pasażera i jego bagaż[y], co spowodowało opóźnienie lotu w jego miejscu docelowym?
- 2) Czy »nadzwyczajna okoliczność«, która zaistniała w trakcie lotu bezpośrednio poprzedzającego [opóźniony lot] i obsługiwanego przez ten sam statek powietrzny ma znaczenie dla wyłączenia odpowiedzialności przedsiębiorstwa lotniczego w związku z opóźnieniem wylotu owego statku powietrznego w lot powrotny, na który wpuszczony został na pokład pasażer dochodzący odszkodowania, powód w rozpatrywanej sprawie?
- 3) Czy dojście przez przewoźnika lotniczego do wniosku, zgodnie z którym wysłanie innego statku powietrznego nie doprowadziłoby do uniknięcia zaistniałego już opóźnienia i tym samym przekierowania przesiadającego się pasażera, powoda w rozpatrywanej sprawie, na lot zaplanowany na dzień następny, ponieważ ów przewoźnik, pozwany w rozpatrywanej sprawie, wykonuje jedynie jeden lot dziennie do miejsca docelowego wybranego przez pasażera, oznacza, że przewoźnik lotniczy, pozwany w rozpatrywanej sprawie, przedsięwziął wszelkie racjonalne środki w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, choć mimo wszystko nie było możliwe uniknięcie zaistniałego opóźnienia?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

Uwaga wstępna

- 31 Zgodnie z jego art. 3 ust. 1 lit. b), rozporządzenie nr 261/2004 stosuje się do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w państwie członkowskim, do którego ma zastosowanie traktat FUE, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym.
- 32 Tymczasem na podstawie art. 47 ust. 2 porozumienia EOG w związku z jego art. 126 ust. 1, pkt 8 protokołu 1 do tego porozumienia oraz załącznikiem XIII do tego porozumienia, rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie, na warunkach w nim określonych, do lotów z lub do portu lotniczego znajdującego się na terytorium norweskim.
- 33 W związku z tym, ponieważ w toku postępowania przed Trybunałem nie podniesiono, że poszkodowany pasażer otrzymał w Brazylii korzyści, odszkodowanie, względnie opiekę, czego ustalenie należy jednak do sądu odsyłającego, lot łączony wykonany przez przewoźnika wspólnotowego, w tym przypadku TAP, z Fortalezy, którego miejscem docelowym jest Oslo, jest objęty zakresem stosowania rozporządzenia nr 261/2004.

W przedmiocie pytania pierwszego

- 34 Poprzez swoje 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 zachowanie pasażera zakłócające porządek na pokładzie samolotu, które uzasadniało zboczenie przez dowódcę statku powietrznego z trasy lotu w kierunku lotniska innego niż lotnisko docelowe w celu usunięcia z pokładu owego pasażera i wyładunku jego bagaży jest objęte zakresem pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.
- 35 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 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 18).
- 36 Stosownie do brzmienia motywów 14 i 15 oraz art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, zgodnie z wykładnią nadawaną im przez Trybunał, przewoźnik lotniczy jest zatem zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli może dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny w chwili lądowania jest spowodowane zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności”, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków i – w przypadku wystąpienia tego rodzaju okoliczności – że podjął dostosowane do sytuacji środki, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w celu uniknięcia odwołania lub znacznego opóźnienia danego lotu, przy czym nie można oczekiwać od niego poświęceń, których nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie (wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 19).
- 37 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 swoje źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego

i nie pozwalają mu na skuteczne panowanie nad nimi, przy czym te dwie przesłanki są kumulatywne (wyroki: z dnia 4 kwietnia 2019 r., *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 20; z dnia 12 marca 2020 r., *Finnair*, C-832/18, EU:C:2020:204, pkt 38).

- 38 Zgodnie z motywem 14 owego rozporządzenia takie okoliczności mogą zaistnieć w szczególności w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa (wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., *Wallentin-Hermann*, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 21).
- 39 Tymczasem bezsporne jest, że zachowanie pasażera zakłócające porządek na pokładzie samolotu, uzasadniające, by dowódca statku powietrznego, do którego należy, zgodnie z art. 6 konwencji tokijskiej oraz pkt 7.d załącznika IV do rozporządzenia nr 216/2008, podjęcie wszelkich niezbędnych środków w interesie bezpieczeństwa, zboczył z trasy odnośnego lotu w kierunku innego portu lotniczego niż port docelowy w celu usunięcia z pokładu tego pasażera i wyładunku jego bagaży, rzeczywiście zagraża bezpieczeństwu tego lotu.
- 40 W tym względzie należy zauważyć, że prawodawca Unii wskazał, jak wynika z art. 4 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 376/2014 w związku z art. 2 pkt 7 tego rozporządzenia, art. 1 rozporządzenia wykonawczego 2015/1018 i pkt 6 ppkt 2 załącznika I do tego rozporządzenia, że trudności w panowaniu nad pasażerami odurzonymi, agresywnymi lub niesfornymi mogą stwarzać znaczące ryzyko dla bezpieczeństwa lotniczego i z tego względu wymagają zgłoszenia za pośrednictwem systemu obowiązkowego zgłaszania przewidzianego w art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 376/2014.
- 41 Co więcej, po pierwsze, zachowanie pasażera zakłócające porządek na pokładzie samolotu na tyle poważne, że uzasadniało ono zboczenie przez dowódcę statku powietrznego z trasy odnośnego lotu, nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego.
- 42 Nawet jeśli bowiem przewóz lotniczy pasażerów stanowi pierwsze zadanie wspomnianego przewoźnika i naturalnie naraża tego przewoźnika na to, że będzie musiał zarządzać zachowaniami pasażerów, których przewozi, nie zmienia to faktu, że zachowanie takie jak rozpatrywane w postępowaniu głównym nie stanowi zachowania, jakiego można oczekiwać od pasażera, na którym ciąży nie tylko obowiązek przestrzegania wszystkich poleceń dowódcy statku powietrznego wydanych w celu zapewnienia bezpieczeństwa na pokładzie, zgodnie z punktem „CAT.GEN.MPA.110 Władza dowódcy” załącznika IV do rozporządzenia nr 965/2012, lecz również obowiązek zachowania w sposób, który nie zagraża prawidłowemu wykonaniu umowy przewozu wiążącej go z odnośnym przewoźnikiem lotniczym.
- 43 Po drugie, nad takim zachowaniem dany obsługujący przewoźnik lotniczy nie może co do zasady skutecznie zapanować, ponieważ przede wszystkim chodzi o zachowanie pasażera, którego zachowanie i reakcje na polecenia załogi nie są co do zasady przewidywalne, a poza tym na pokładzie statku powietrznego dowódca statku, tak jak załoga, dysponuje jedynie ograniczonymi środkami mającymi spowodować skuteczne zapanowanie nad zachowaniem takiego pasażera.
- 44 W tym względzie należy podkreślić, że decyzja podjęta przez dowódcę statku powietrznego w ramach reakcji na to zachowanie, mianowicie decyzja o zboczeniu z trasy lotu statku powietrznego w celu usunięcia z pokładu wspomnianego pasażera i wyładunku jego bagaży, zgodnie z pkt „CAT.GEN.MPA.105 Obowiązki dowódcy statku [powietrznego]” lit. a) załącznika IV do rozporządzenia nr 965/2012, wpisuje się w ramy odpowiedzialności, która na nim spoczywa na mocy art. 8 i pkt 7.d załącznika IV do rozporządzenia nr 216/2008, a mianowicie odpowiedzialności za przyjęcie środków, które uzna za niezbędne ze względów bezpieczeństwa.
- 45 Sytuację należy jednak postrzegać inaczej, jeżeli okaże się – czego zweryfikowanie należy do sądu odsyłającego – że dany obsługujący przewoźnik lotniczy przyczynił się do wystąpienia zakłócającego porządek zachowania danego pasażera lub jeżeli przewoźnik ten był w stanie przewidzieć wystąpienie

takiego zachowania i podjąć odpowiednie środki w momencie, w którym mógł to uczynić bez znaczącego wpływu na przebieg danego lotu, opierając się na oznakach zapowiadających wystąpienie takiego zachowania.

- 46 Jeżeli chodzi o ostatnią z przedstawionych hipotez, może się ona skonkretyzować w szczególności, jak wskazał rzecznik generalny w pkt 51 opinii, rządy francuski i austriacki oraz Komisja Europejska, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy dokona przyjęcia na pokład pasażera wykazującego zaburzenia zachowania już zanim wsiadł na pokład, a nawet podczas wsiadania na pokład, mimo iż zgodnie z pkt „NCC.GEN.106 Obowiązki i uprawnienia pilota dowódcy [statku powietrznego]” lit. b) załącznika VI do rozporządzenia nr 965/2012 dowódca statku powietrznego jest uprawniony do odmowy przewozu lub do usunięcia z pokładu statku powietrznego każdej osoby lub każdej części bagażu lub ładunku, która może stwarzać zagrożenie dla bezpieczeństwa statku powietrznego lub osób znajdujących się na jego pokładzie.
- 47 W takiej sytuacji, nawet jeśli zachowanie pasażera zakłócające porządek na pokładzie samolotu nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego, mógł on jednak nad nim skutecznie zapanować, co wyklucza możliwość zakwalifikowania takiego zachowania jako „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.
- 48 Mając na względzie powyższe rozważania, na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że zachowanie pasażera zakłócające porządek na pokładzie samolotu, które uzasadniało zboczenie przez dowódcę statku powietrznego z trasy lotu w kierunku lotniska innego niż lotnisko docelowe w celu usunięcia z pokładu owego pasażera i wyładunku jego bagaży, jest objęte zakresem pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, chyba że obsługujący lot przewoźnik lotniczy przyczynił się do wystąpienia owego zachowania, względnie zaniechał podjęcia środków stosownych w świetle oznak zapowiadających wystąpienie takiego zachowania, czego zweryfikowanie spoczywa na sędzie odsyłającym.

W przedmiocie pytania drugiego

- 49 Poprzez pytanie drugie 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 w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy może powołać się na „nadzwyczajną okoliczność”, która miała wpływ nie na lot odwołany lub opóźniony, lecz na poprzedzający go lot obsługiwany przez tego samego przewoźnika za pośrednictwem tego samego statku powietrznego.
- 50 Jak przypomniano w pkt 36 niniejszego wyroku, przewoźnik lotniczy zostanie zwolniony z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom na podstawie art. 5 ust. 1 i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli dowiedzie, w szczególności, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności”.
- 51 W tym względzie należy zauważyć, po pierwsze, że ani motywy 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004, ani art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia nie ograniczają przyznanego obsługującym przewoźnikom lotniczym uprawnienia do powoływania się na „nadzwyczajną okoliczność” tylko do sytuacji, w której okoliczność ta miała wpływ na opóźniony lub odwołany lot, wyłączając tym samym sytuację, w której wspomniana okoliczność miała wpływ na lot uprzednio obsługiwany przez ten sam statek powietrzny.
- 52 Po drugie, wyważenie interesów pasażerów lotniczych i interesów przewoźników lotniczych, którym kierowano się, przyjmując rozporządzenie nr 261/2004 (wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 67; a także z dnia 23 października 2012 r., *Nelson i in.*, C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 39), wymaga uwzględnienia sposobu eksploatacji statków

powietrznych przez przewoźników lotniczych, a w szczególności okoliczności wskazanej przez zainteresowanych, którzy wzięli udział w niniejszym postępowaniu, że – przynajmniej w odniesieniu do niektórych rodzajów lotów – ten sam statek powietrzny może realizować kilka następujących po sobie lotów w ramach tego samego dnia, co oznacza, że każda nadzwyczajna okoliczność mająca wpływ na wcześniejszy lot oddziałuje również na późniejszy lot, względnie późniejsze loty.

- 53 Tym samym obsługujący przewoźnik lotniczy powinien mieć możliwość powołania się na „nadzwyczajną okoliczność”, która miała wpływ na poprzedni lot wykonywany przez niego za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lotu lub odwołania lotu.
- 54 Niemniej jednak i z uwagi nie tylko na cel, o którym mowa w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004, polegający na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, lecz również na brzmienie art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, powołanie się na taką nadzwyczajną okoliczność zakłada istnienie bezpośredniego związku przyczynowego między wystąpieniem tej okoliczności, która miała wpływ na poprzedni lot, a opóźnieniem lub odwołaniem kolejnego lotu, czego ocena należy do sądu odsyłającego w świetle znanych mu okoliczności faktycznych i z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego.
- 55 W świetle powyższych rozważań na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy może powołać się na „nadzwyczajną okoliczność”, która miała wpływ na poprzedni lot obsługiwany przez tego samego przewoźnika za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem, względnie odwołaniem kolejnego lotu, czego ocena należy do sądu odsyłającego z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego.

W przedmiocie pytania trzeciego

- 56 Poprzez pytanie trzecie 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 dokonanie przez przewoźnika lotniczego zmiany planu podróży pasażera – ze względu na to, iż na transportujący go statek powietrzny miała wpływ nadzwyczajna okoliczność – polegającej na przekierowaniu go na inny obsługiwany przez owego przewoźnika lot, co doprowadziło do tego, iż ów pasażer dotarł do miejsca docelowego dzień później, aniżeli było to pierwotnie zaplanowane, stanowi „racjonalny środek” zwalniający tego przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rzeczonego rozporządzenia.
- 57 Jak zostało to przypomniane w pkt 36 niniejszego wyroku, w przypadku wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności obsługujący przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas, gdy dowiedzie, że podjął dostosowane do sytuacji środki, przy użyciu wszelkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w celu uniknięcia odwołania lub znacznego opóźnienia danego lotu, przy czym nie można oczekiwać od niego poświęceń, których nie można wymagać mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie.
- 58 Wynika z tego, zgodnie z celem polegającym na zagwarantowaniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, o którym mowa w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004, a także z wymogiem racjonalnej, zadowalającej i zrealizowanej w możliwie najszybszym terminie zmiany planu podróży pasażerów, których dotyczy odwołanie lub duże opóźnienie lotu, o którym mowa w motywach 12 i 13, a także w art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia, że w przypadku zaistnienia nadzwyczajnej okoliczności

przewoźnik lotniczy, który zamierza uzyskać zwolnienie z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 owego rozporządzenia, poprzez przyjęcie racjonalnych środków, o których mowa w punkcie poprzednim, nie może, co do zasady, ograniczyć się do zaoferowania odnośnym pasażerom zmiany planu podróży do miejsca przeznaczenia za pośrednictwem obsługiwanego przez niego lotu, przylatującego do miejsca przeznaczenia dzień później, aniżeli było to pierwotnie zaplanowane.

- 59 Staranność wymagana od tego przewoźnika lotniczego, mająca umożliwić mu uzyskanie zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania, zakłada bowiem zastosowanie przez niego wszelkich dostępnych mu środków w celu zapewnienia racjonalnej, zadowalającej i zrealizowanej w możliwie najszybszym terminie zmiany planu podróży, do których to środków należy poszukiwanie innych lotów bezpośrednich lub łączonych obsługiwanymi ewentualnie przez innych przewoźników lotniczych należących do tego samego sojuszu lotniczego lub spoza niego, przylatujących do celu wcześniej niż następny lot danego przewoźnika lotniczego.
- 60 Zatem jedynie w przypadku braku jakichkolwiek wolnych miejsc w ramach innego bezpośredniego lub łączonego lotu umożliwiającego danemu pasażerowi dotarcie do miejsca docelowego wcześniej, niż umożliwia to następny lot danego przewoźnika lotniczego, lub gdy dokonanie takiej zmiany planu podróży stanowi dla tego przewoźnika lotniczego poświęcenie, jakiego nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie, należy uznać, że wykorzystując w celu dokonania zmiany planu podróży danego pasażera następny obsługiwany przez siebie lot, wspomniany przewoźnik lotniczy zastosował wszelkie dostępne mu środki.
- 61 W związku z tym na pytanie trzecie należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że dokonanie przez przewoźnika lotniczego zmiany planu podróży pasażera – ze względu na to, iż na transportujący go statek powietrzny miała wpływ nadzwyczajna okoliczność – polegającej na przewiezieniu go za pomocą następnego obsługiwanego przez owego przewoźnika lotu, co doprowadziło do tego, iż ów pasażer dotarł do miejsca docelowego dzień później, aniżeli było to pierwotnie zaplanowane, nie stanowi „racjonalnego środka” zwalniającego tego przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rzeczonoego rozporządzenia, chyba że plan podróży pasażera nie może zostać zmieniony w inny sposób, za pomocą lotu bezpośredniego lub łączonego obsługiwanego przez tego przewoźnika lub przez innego przewoźnika lotniczego, przylatującego do miejsca docelowego wcześniej, niż umożliwia to następny lot danego przewoźnika lotniczego, względnie że dokonanie takiej zmiany planu podróży stanowiłoby dla tego przewoźnika lotniczego poświęcenie, jakiego nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie, czego ocena należy do sądu odsyłającego.

W przedmiocie kosztów

- 62 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (czwarta izba) orzeka, co następuje:

- 1) Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że zachowanie pasażera zakłócające porządek na pokładzie samolotu, które uzasadniało zboczenie przez dowódcę statku

powietrznego z trasy lotu w kierunku lotniska innego niż lotnisko docelowe w celu usunięcia z pokładu owego pasażera i wyładunku jego bagaży, jest objęte zakresem pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu, chyba że obsługujący lot przewoźnik lotniczy przyczynił się do wystąpienia owego zachowania, względnie zaniechał podjęcia środków stosownych w świetle oznak zapowiadających wystąpienie takiego zachowania, czego zweryfikowanie spoczywa na sądzie odsyłającym.

- 2) Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu obsługujący przewoźnik lotniczy może powołać się na „nadzwyczajną okoliczność”, która miała wpływ na poprzedni lot obsługiwany przez tego samego przewoźnika za pośrednictwem tego samego statku powietrznego, pod warunkiem że istnieje bezpośredni związek przyczynowy między wystąpieniem owej okoliczności a opóźnieniem, względnie odwołaniem kolejnego lotu, czego ocena należy do sądu odsyłającego z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego.
- 3) Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywem 14 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że dokonanie przez przewoźnika lotniczego zmiany planu podróży pasażera – ze względu na to, iż na transportujący go statek powietrzny miała wpływ nadzwyczajna okoliczność – polegającej na przewiezieniu go za pomocą następnego obsługiwanego przez owego przewoźnika lotu, co doprowadziło do tego, iż ów pasażer dotarł do miejsca docelowego dzień później, aniżeli było to pierwotnie zaplanowane, nie stanowi „racjonalnego środka” zwalniającego tego przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rzeczonego rozporządzenia, chyba że plan podróży pasażera nie może zostać zmieniony w inny sposób, za pomocą lotu bezpośredniego lub łączonego obsługiwanego przez tego przewoźnika lub przez innego przewoźnika lotniczego, przylatującego do miejsca docelowego wcześniej niż umożliwia to następny lot danego przewoźnika lotniczego, względnie że dokonanie takiej zmiany planu podróży stanowiłoby dla tego przewoźnika lotniczego poświęcenie, jakiego nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie, czego ocena należy do sądu odsyłającego.

Podpisy