



## Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 7 lipca 2022 r.\*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Odszkodowanie i pomoc dla pasażerów – Odwołanie lub duże opóźnienie lotu – Artykuł 5 ust. 3 – Zwolnienie z obowiązku odszkodowania – Nadzwyczajne okoliczności – Ogólna awaria systemu dostawy paliwa samolotów w porcie lotniczym

W sprawie C-308/21

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (sąd rejonowy dla Azorów, izba cywilna nr 4 w Ponta Delgada, Portugalia) postanowieniem z dnia 25 stycznia 2021 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 14 maja 2021 r., w postępowaniu:

**KU,**

**OP,**

**GC**

przeciwko

**SATA International – Azores Airlines SA,**

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: N. Jääskinen, prezes izby, K. Jürimäe (sprawozdawczyni), prezes trzeciej izby, i N. Piçarra, sędzia,

rzecznik generalny: N. Emiliou,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu rządu portugalskiego – P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, A. Luz i P. Pisco Santos, w charakterze pełnomocników,

\* Język postępowania: portugalski.

- w imieniu rządu niemieckiego – J. Möller, J. Heitz i M. Hellmann, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej – L. Santiago de Albuquerque i K. Simonsson, w charakterze pełnomocników,

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

### Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 5 ust. 3 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 KU, OP i GC a SATA International – Azores Airlines SA (zwanym dalej „SATA International”) w przedmiocie prawa pasażerów do odszkodowania na podstawie tego rozporządzenia w następstwie ogólnej awarii systemu dostawy paliwa, mającej miejsce w porcie lotniczym, która doprowadziła do przekraczającego trzy godziny opóźnienia lotu lub odwołania lotu.

### Ramy prawne

- 3 Motywy 1, 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004 wskazują:

„(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.

[...]

(14) Podobnie jak w [konwencji o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. podpisanej przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzonej w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001, L 194, s. 38)], 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 [obsługującego] 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 5 tego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi:

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

[...]

c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

- (i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub
- (ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub
- (iii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu.

[...]

3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty [odszkodowania] przewidzianej [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 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, ma następujące brzmienie:

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

- a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;
- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;
- c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

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

[...]”.

### **Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne**

- 6 GC nabył bilet na lot S4321 obsługiwany przez SATA International w dniu 10 maja 2017 r., z wylotem z portu lotniczego w Lizbonie (Portugalia) o godzinie 12.50 i przylotem do portu lotniczego w Ponta Delgada (Azory, Portugalia) o godzinie 14.15 (czasu lokalnego). GC dotarł do miejsca przeznaczenia o godzinie 19.30, czyli z opóźnieniem wynoszącym 5 godzin i 15 minut w stosunku do pierwotnie planowanego czasu przylotu.
- 7 KU zarezerwował lot łączony umożliwiający mu udanie się w dniu 10 maja 2017 r. z Lizbony do Santa Maria (Azory, Portugalia) przez Ponta Delgada. Na ten lot łączony, będący przedmiotem jednej rezerwacji, składały się dwa loty obsługiwane przez SATA International, mianowicie: lot S4321 i lot SP107, którego wylot był planowany w tym samym dniu o godzinie 18.45 (czasu lokalnego). Z powodu opóźnienia w przylocie lotu S4321 KU nie mógł wejść na pokład samolotu na lot SP107 do Santa Maria.
- 8 OP nabył bilet na lot S4142 obsługiwany przez SATA International w dniu 10 maja 2017 r., z wylotem z Pico (Azory, Portugalia) o godzinie 17.35 i przylotem do Lizbony o godzinie 21.05 (czasu lokalnego). Ponieważ lot S4142 odwołano, OP zaproponowano lot S4136 jako lot alternatywny, z wylotem w dniu 10 maja 2017 r. z portu lotniczego na Terceirze (Azory, Portugalia) o godzinie 21.25 do Lizbony.
- 9 Opóźnienie lotu S4321 i odwołanie lotu S4142 były spowodowane nieprzewidzianą i nieoczekiwaną awarią systemu dostawy paliwa, która miała miejsce w porcie lotniczym w Lizbonie w dniu 10 maja 2017 r. od godziny 13.19.
- 10 Owa awaria, która wymagała reorganizacji wszystkich operacji lotniczych węzła lotniczego w tym porcie lotniczym, spowodowała konieczność skorzystania ze składów paliwowych znajdujących się w pobliskich portach lotniczych.
- 11 GC, KU i OP złożyli do SATA International na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 wnioski o odszkodowanie za szkodę, jakiej doznali – w odniesieniu do pierwszych dwóch z nich – w wyniku opóźnienia lotu o ponad trzy godziny i – w odniesieniu do ostatniego z nich – w wyniku odwołania lotu, które również doprowadziło do opóźnienia w przylocie o ponad trzy godziny. SATA International oddalił te wnioski, uzasadniając to tym, że owych opóźnień nie można mu przypisać, lecz wynikają one z awarii systemu zaopatrzenia portu lotniczego w paliwo, zresztą nieprzewidzianej i nieoczekiwanej.
- 12 Powodowie w postępowaniu głównym wnieśli następnie powództwo do Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (sądu rejonowego dla Azorów, izby cywilnej nr 4 w Ponta Delgada, Portugalia). Sąd ten zastanawia się, czy owa awaria stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, co pozwoliłoby na zwolnienie SATA International z wszelkiej odpowiedzialności. Zastanawia się on w szczególności nad wykładnią pojęcia „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu tego przepisu w sytuacji gdy, jak w niniejszej sprawie, przyczyną opóźnienia o ponad trzy godziny lub odwołania lotu była awaria systemu dostawy paliwa w porcie lotniczym rozpoczęcia danych lotów lub pochodzenia danego samolotu i czy ów port lotniczy jest odpowiedzialny za zarządzanie systemem dostaw paliwa.

13 Przypominając orzecznictwo Trybunału, sąd odsyłający zmierza do wyjaśnienia, czy sytuacja taka jak opisana w poprzednim punkcie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnej okoliczności”, czy też należy uznać ją za wpisującą się w ramy normalnego wykonywania działalności przez danego przewoźnika lotniczego, efektem czego przewoźnik ten nie może w takiej sytuacji uniknąć ciężącego na nim obowiązku wypłaty odszkodowania.

14 W tych okolicznościach Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (sąd rejonowy dla Azorów, izba cywilna nr 4 w Ponta Delgada) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy opóźnienie o ponad trzy godziny lub odwołanie lotów spowodowane awarią w dostawie paliwa w porcie lotniczym wylotu, w przypadku gdy ów port lotniczy jest odpowiedzialny za zarządzanie systemem dostawy paliwa, stanowi »nadzwyczajną okoliczność« w rozumieniu i dla celów art. 5 ust. 3 [rozporządzenia nr 261/2004]?”.

### **W przedmiocie pytania prejudycjalnego**

15 Poprzez swe pytanie sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że jeżeli port lotniczy rozpoczęcia danych lotów lub pochodzenia danego samolotu jest odpowiedzialny za zarządzanie systemem dostaw paliwa statków powietrznych, to ogólną awarię w zakresie dostawy paliwa można uznać za „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu tego przepisu.

16 Tytułem wstępu należy przypomnieć, że w przypadku odwołania lotu art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje, że pasażerowie, których to dotyczy, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia, chyba że zostali uprzednio poinformowani o tym odwołaniu z zachowaniem terminów przewidzianych w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii).

17 Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywami 14 i 15 tego rozporządzenia zwalnia jednak obsługującego przewoźnika lotniczego z tego obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli może on dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności”, których nie można było uniknąć, nawet gdyby podjęto wszelkie racjonalne środki.

18 W razie zaistnienia takich okoliczności Trybunał orzekł, że na obsługującym przewoźniku lotniczym spoczywa obowiązek wykazania, że podjął środki dostosowane do sytuacji poprzez wykorzystanie wszelkich środków personalnych lub materiałowych oraz środków finansowych, którymi dysponował, w celu uniknięcia, by sytuacja ta doprowadziła do odwołania danego lotu. Nie można jednak wymagać od niego poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie (wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo).

19 Ponadto Trybunał orzekł również, że pasażerowie lotów o dużym opóźnieniu w przylocie, to jest wynoszącym co najmniej trzy godziny, mają oni prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 (zob. podobnie wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 60, 61; a także z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 34, 40). Niemniej takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie

można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 69; a także 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 utrwalonym orzecznictwem Trybunału pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 obejmuje zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub źródło nie są właściwe dla normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza zakresem jego skutecznej kontroli, przy czym te dwie przesłanki są kumulatywne (wyrok z dnia 23 marca 2021 r., *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 21 W pierwszej kolejności należy ustalić w niniejszej sprawie, czy ogólna awaria w zakresie dostawy paliwa może ze względu na swój charakter lub źródło stanowić zdarzenie, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego, jeżeli port lotniczy rozpoczęcia danych lotów lub pochodzenia danego samolotu jest odpowiedzialny za zarządzanie systemem dostaw paliwa statków powietrznych.
- 22 Jako że paliwo jest niezbędne do pasażerskiego przewozu lotniczego, czynności zaopatrzenia w paliwo wchodzą zatem w zakres normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego. I tak techniczna usterka podczas czynności zaopatrzenia prowadzonej we współpracy z pracownikami danego przewoźnika lotniczego może stanowić zdarzenie, które wpisuje się w ramy normalnego wykonywania tej działalności (zob. analogicznie wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., *Germanwings*, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 30).
- 23 Natomiast, gdy te trudności w zaopatrzeniu w paliwo wynikają z ogólnej awarii systemu dostawy paliwa, którym zarządza port lotniczy, należy odróżnić takie zdarzenie od przypadku określonego w poprzednim punkcie niniejszego wyroku, ponieważ owego zdarzenia nie można zrównać z techniczną usterką ze względu na jej charakter, ograniczoną do jednego statku powietrznego. Wspomnianych trudności w zaopatrzeniu nie można zatem uznać za nierozzerwalnie związane z działaniem statku powietrznego, który powinien był obsłużyć ten odwołany lot lub który wykonał opóźniony lot (zob. analogicznie wyrok z dnia 26 czerwca 2019 r., *Moens*, C-159/18, EU:C:2019:535, pkt 18). Zdarzenie to nie może zatem ze względu na swój charakter lub źródło stanowić zdarzenia, które wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego.
- 24 Niemniej jednak, ponieważ dwie przesłanki konstytutywne pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 są kumulatywne, należy w drugiej kolejności ustalić, czy wspomniane zdarzenie pozostaje całkowicie poza zakresem skutecznej kontroli danego przewoźnika lotniczego.
- 25 W tym względzie z orzecznictwa Trybunału dotyczącego pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że zdarzenia, których pochodzenie ma charakter „wewnętrzny”, należy odróżnić od zdarzeń, których pochodzenie ma charakter „zewnętrzny” wobec obsługującego przewoźnika lotniczego (wyrok z dnia 23 marca 2021 r., *Airhelp*, C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 39). Pojęcie to obejmuje zatem, w związku z wystąpieniem takich zdarzeń „zewnętrznych”, zdarzenia, które wynikają z działalności przewoźnika lotniczego i z okoliczności zewnętrznych, spotykanych w praktyce z różną częstotliwością, nad którymi jednak przewoźnik lotniczy nie panuje, ponieważ są one spowodowane zdarzeniem naturalnym lub zachowaniem osoby trzeciej, takiej jak inny

przewoźnik lotniczy lub podmiot publiczny, względnie prywatny, ingerującym w działalność lotniczą lub działalność portu lotniczego (zob. podobnie wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 40, 41).

- 26 Gdy systemem dostawy paliwa w porcie lotniczym zarządza zatem ten port lub osoba trzecia, ogólną awarię systemu dostawy paliwa należy uznać za zdarzenie, którego pochodzenie ma charakter zewnętrzny wobec przewoźnika lotniczego i które w związku z tym pozostaje poza zakresem jego skutecznej kontroli.
- 27 Niemniej jednak, jak wynika z pkt 17–19 niniejszego wyroku, w zakresie, w jakim w celu zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania przewoźnik lotniczy, którego lot doznał dużego opóźnienia lub został odwołany ze względu na nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z motywami 14 i 15 tego rozporządzenia, jest zobowiązany do wykazania, że tej okoliczności nie można było uniknąć, nawet gdyby podjęto wszelkie racjonalne środki, i że podjął dostosowane do sytuacji środki zmierzające do uniknięcia jej następstw, do sądu odsyłającego należy ocena, przy uwzględnieniu wszystkich okoliczności sporu w postępowaniu głównym i dowodów przedstawionych przez danego przewoźnika lotniczego, czy – bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w danym czasie – podjął takie środki, między innymi poprzez wykorzystanie wszelkich dostępnych mu środków w celu zapewnienia racjonalnej, zadowalającej i zrealizowanej w możliwie najszybszym terminie zmiany planu podróży pasażerów, których dotyczyło duże opóźnienie lub odwołanie lotu, w szczególności zgodnie z celem, jakim jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, określonym w motywie 1 wspomnianego rozporządzenia (zob. podobnie postanowienie z dnia 30 marca 2022 r., Orbest, C-659/21, niepublikowane, EU:C:2022:254, pkt 26).
- 28 W świetle całości powyższych rozważań na zadane pytanie należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż jeżeli port lotniczy rozpoczęcia danych lotów lub pochodzenia danego samolotu jest odpowiedzialny za zarządzanie systemem dostaw paliwa statków powietrznych, to ogólną awarię w zakresie dostawy paliwa można uznać za „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu tego przepisu.

### **W przedmiocie kosztów**

- 29 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:

**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, należy interpretować w ten sposób, że jeżeli port lotniczy rozpoczęcia danych lotów lub pochodzenia danego samolotu jest odpowiedzialny za zarządzanie systemem dostaw paliwa statków powietrznych, to ogólną awarię w zakresie dostawy paliwa można uznać za „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu tego przepisu.**

Podpisy