



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 11 maja 2023 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 –
Odszkodowanie dla pasażerów linii lotniczych w przypadku odwołania lotu – Artykuł 5 ust. 3 –
Zwolnienie z obowiązku odszkodowania – Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” –
Niespodziewana nieobecność, z powodu choroby lub śmierci, członka załogi niezbędnego do
wykonania lotu

W sprawach połączonych od C-156/22 do C-158/22

mających za przedmiot trzy wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie
prejudycjalnym, złożone przez Landgericht Stuttgart (sąd krajowy w Stuttgarcie, Niemcy)
postanowieniami z dnia 3 lutego 2022 r., które wpłynęły do Trybunału w dniu 17 lutego 2022 r.,
w postępowaniach:

TAP Portugal

przeciwko

flightright GmbH (C-156/22),

Myflyright GmbH (C-157/22 i C-158/22),

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Jürimäe, prezes de chambre, M. Safjan (sprawozdawca), N. Piçarra, N. Jääskinen
i M. Gavalec, sędziowie,

rzecznik generalny: L. Medina,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

- w imieniu TAP Portugalia – K. Brecke, B. Liebert i U. Steppler, Rechtsanwälte,
- w imieniu flightright GmbH – M. Michel i R. Weist, Rechtsanwälte,

* Język postępowania: niemiecki.

- w imieniu rządu polskiego – B. Majczyna, w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu portugalskiego – P. Barros da Costa, C. Chambel Alves, L. Guerreiro i P. Pisco Santos, w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej – G. Braun, G. Wilms i N. Yerrell, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznik generalnej na posiedzeniu w dniu 9 lutego 2023 r.,

wyduje następujący

Wyrok

- 1 Wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczą 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 Wnioski te zostały złożone w ramach sporów pomiędzy TAP Portugal (zwanym dalej „TAP”) a flightright GmbH (sprawa C-156/22) i Myflyright GmbH (sprawy C-157/22 i C-158/22) w przedmiocie prawa pasażerów do odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 ze względu na odwołanie lotu w wyniku niespodziewanej śmierci drugiego pilota samolotu na krótko przed planowanym odlotem.

Ramy prawne

- 3 Motywy 1, 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004 wskazują:
 - „(1) Działanie Wspólnoty [Europejskiej] 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) [...] [Z]obowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.
 - (15) Za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów”.

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 [lot] 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 [lot] przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej [odszkodowania przewidzianego] w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

[...]”.

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

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

- a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;
- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych 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 Trzy sprawy połączone dotyczą odwołania jednego i tego samego lotu, ponieważ swoje prawa wynikające z tego odwołania lotu zainteresowani pasażerowie przenieśli, odpowiednio, na spółkę flightright (sprawa C-156/22) oraz spółkę Myflyright (sprawy C-157/22 i C-158/22), które to spółki świadczą pomoc prawną pasażerom linii lotniczych.
- 7 W dniu 17 lipca 2019 r. TAP, jako obsługujący lot przewoźnik lotniczy, miał wykonać lot ze Stuttgartu (Niemcy) do Lizbony (Portugalia), przy czym odlot był przewidziany na godzinę 6.05.
- 8 Tego samego dnia o godzinie 4.15 drugi pilot, który miał wykonywać odnośny lot, został znaleziony martwy w swoim łóżku hotelowym. Cała załoga, wstrząśnięta tym wydarzeniem, stwierdziła, że jest niezdolna do lotu. Ponieważ żaden członek personelu zastępczego nie był dostępny poza bazą TAP, lot z godziny 6.05 został odwołany. Następnie załoga zastępcza wyruszyła o godzinie 11.25 z Lizbony do Stuttgartu i dotarła tam o godzinie 15.20. Pasażerowie zostali następnie jak najszybciej przetransportowani do Lizbony lotem zastępczym o godzinie 16.40.
- 9 TAP odmówił wypłaty na rzecz flightright i Myflyright odszkodowania przewidzianego w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, podnosząc, że niespodziewana śmierć drugiego pilota stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia.
- 10 We wszystkich trzech rozpatrywanych sprawach Amtsgericht Nürtingen (sąd rejonowy w Nürtingen, Niemcy) nakazał TAP wypłatę tego odszkodowania, uzasadniając to tym, że – podobnie jak nieoczekiwana i nagła choroba – nieprzewidywalna i nagła śmierć członka załogi (zwane dalej „niespodziewaną chorobą lub śmiercią”) nie stanowi zdarzenia zewnętrznego mającego wpływ na przewoźnika, ponieważ stanowi ryzyko wpisane w działalność przewoźnika lotniczego.
- 11 TAP wniósł apelację do Landgericht Stuttgart (sądu krajowego w Stuttgarcie, Niemcy), będącego sądem odsyłającym. Sąd ów wyjaśnia, że według jego rozeznania część orzecznictwa niemieckiego podziela stanowisko Amtsgericht Nürtingen (sądu rejonowego w Nürtingen), podobnie jak czyni to również francuski Cour de cassation (sąd kasacyjny). Natomiast sąd niderlandzki orzekł ostatnio, że niespodziewaną chorobę członka załogi należy traktować jako zdarzenie zewnętrzne, pozostające poza kontrolą przewoźnika lotniczego.
- 12 Uznając, że przewoźnik lotniczy powinien co do zasady zapewnić zdolność do lotu i dyspozycyjność swojego personelu i że w związku z tym jest on również co do zasady zobowiązany posiadać pewną rezerwę personelu zastępczego, sąd odsyłający zauważa jednak, że przedmiotowa problematyka jest kontrowersyjna zarówno w orzecznictwie europejskim, jak i w doktrynie.
- 13 W tych okolicznościach Landgericht Stuttgart (sąd krajowy w Stuttgarcie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału, we wszystkich trzech sprawach, z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 5 ust. 3 [rozporządzenia nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu tego przepisu zachodzi wówczas, gdy lot z lotniska znajdującego się poza bazą obsługującego przewoźnika lotniczego zostaje odwołany, ponieważ członek załogi biorący udział w tym locie (tutaj: drugi pilot), który bez zastrzeżeń przeszedł

wymagane przepisami regularne badania lekarskie, zmarł nagle i nieprzewidywalnie dla przewoźnika lotniczego na krótko przed rozpoczęciem lotu lub zapadł na tak poważną chorobę, że nie jest w stanie wykonać lotu?”.

- 14 Postanowieniem prezesa Trybunału z dnia 4 kwietnia 2022 r. sprawy od C-156/22 do C-158/22 zostały połączone de celów pisemnego i ustnego etapu postępowania oraz wydania wyroku.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 15 Poprzez swe pytanie, sformułowane w sposób identyczny w trzech zawisłych przed nim sprawach, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że niespodziewana nieobecność, z powodu choroby lub śmierci, członka załogi niezbędnego do wykonania lotu, która to nieobecność nastąpiła na krótko przed planowanym odlotem, wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.
- 16 W tym względzie należy przypomnieć, że na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 pasażerowie, których dotyczy anulowanie lotu, mają prawo do odszkodowania od obsługującego lot 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) owego rozporządzenia.
- 17 Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, interpretowany świetle motywów 14 i 15 tego rozporządzenia, zwalnia jednak obsługującego lot 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 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 wpisane w normalne wykonywanie działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza zakresem jego skutecznej kontroli, przy czym te dwie przesłanki są kumulatywne i ich poszanowanie wymaga przeprowadzenia oceny każdego przypadku z osobna [wyroki: z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 23; z dnia 7 lipca 2022 r., SATA International – Azores Airlines (Awaria systemu dostawy paliwa), C-308/21, EU:C:2022:533, pkt 20].
- 19 Ponadto, mając na uwadze z jednej strony cel tego rozporządzenia wskazany w jego motywie 1, którym jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, oraz z drugiej strony fakt, że art. 5 ust. 3 owego rozporządzenia stanowi odstępstwo od zasady prawa pasażerów do odszkodowania w przypadku odwołania lotu, pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu należy poddawać wykładni ścisłej (wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 24 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 20 Należy zacząć od ustalenia, czy niespodziewana nieobecność, z powodu choroby lub śmierci, członka załogi niezbędnego do wykonania lotu, do której doszło na krótko przed planowanym odlotem, może stanowić, ze względu na swój charakter lub swoje źródło, zdarzenie, które nie jest wpisane w normalne wykonywanie działalności obsługującego przewoźnika lotniczego.

- 21 W tym względzie należy stwierdzić, że środki dotyczące personelu obsługującego przewoźnika lotniczego wchodzą w zakres normalnego wykonywania działalności tego przewoźnika. Obejmuje to środki dotyczące warunków pracy i wynagrodzenia personelu takiego przewoźnika (wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp, C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 29), do których należą środki dotyczące planowania załóg i rozkładu czasu pracy personelu.
- 22 W związku z tym obsługujący lot przewoźnik lotniczy może być przy wykonywaniu swojej działalności stale konfrontowany z niespodziewaną nieobecnością, z powodu choroby lub śmierci, jednego lub większej liczby pracowników niezbędnych do wykonywania lotu, w tym na krótko przed odlotem. Zarządzanie taką nieobecnością pozostaje zatem nierozzerwalnie związane z kwestią planowania załogi i rozkładu czasu pracy personelu, wobec czego takie niespodziewane zdarzenie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności obsługującego przewoźnika lotniczego.
- 23 Należy uściślić, że jeżeli – tak jak w niniejszym przypadku – nieobecność wynika z niespodziewanej śmierci członka personelu niezbędnego do wykonania lotu, która nastąpiła na krótko przed odlotem, taka sytuacja, niezależnie od tego, jak jest ona tragiczna i ostateczna, nie różni się z prawnego punktu widzenia od sytuacji, w której lot nie może zostać wykonany ze względu na to, że taki członek personelu zachorował w sposób niespodziewany na krótko przed odlotem. Zatem to właśnie sama nieobecność, z powodu choroby lub śmierci, jednego lub większej liczby członków załogi, nawet niespodziewana, nie zaś dokładna przyczyna medyczna tej nieobecności, stanowi zdarzenie wpisane w normalne wykonywanie działalności tego przewoźnika, wobec czego przy planowaniu załóg i rozkładu czasu pracy swojego personelu przewoźnik ten musi liczyć się z wystąpieniem takich nieprzewidzianych sytuacji.
- 24 Ponadto okoliczność, że taka niespodziewana nieobecność nastąpiła, pomimo iż dany członek załogi bez zastrzeżeń przeszedł regularne badania lekarskie przewidziane przez obowiązujące przepisy, nie może podważyć wniosku wskazanego w pkt 22 niniejszego wyroku. Każda osoba, w tym osoba, która pomyślnie przechodziła regularne badania lekarskie, może bowiem w każdej chwili stać się ofiarą niespodziewanej choroby lub śmierci.
- 25 Ponieważ pierwsza z dwóch kumulatywnych przesłanek wymienionych w pkt 18 niniejszego wyroku nie jest spełniona, nie ma potrzeby badania, czy spełniona jest druga z tych przesłanek.
- 26 W świetle całości powyższych rozważań na zadane pytanie, sformułowane w sposób identyczny w trzech sprawach w postępowaniach głównych, należy odpowiedzieć, iż art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 winien być interpretowany w ten sposób, że niespodziewana nieobecność, z powodu choroby lub śmierci, członka załogi niezbędnego do wykonania lotu, która to nieobecność nastąpiła na krótko przed planowanym odlotem, nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.

W przedmiocie kosztów

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

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

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

niespodziewana nieobecność, z powodu choroby lub śmierci, członka załogi niezbędnego do wykonania lotu, która to nieobecność nastąpiła na krótko przed planowanym odlotem, nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.

Podpisy