



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIK GENERALNEJ
LAILY MEDINY
przedstawiona w dniu 9 lutego 2023 r.¹

Sprawy połączone od C-156/22 do C-158/22

**TAP Portugal
przeciwko
flightright GmbH (C-156/22),
Myflyright GmbH (C-157/22 i C-158/22)**

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Stuttgart (sąd krajowy w Stuttgarcie, Niemcy)]

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 5 ust. 3 – Wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotów – Zwolnienie z obowiązku odszkodowania – Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” – Odwołanie lotu – Nagła i nieoczekiwana śmierć drugiego pilota – Zdarzenie wpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności obsługującego przewoźnika lotniczego – Zdarzenie niepozwalające na skuteczne panowanie nad nim przez obsługującego przewoźnika lotniczego – Zdarzenie zewnętrzne – Panowanie nad zdarzeniem – Przewidywalność zdarzenia

1. Walter Alexander Raleigh pewnego razu powiedział: „silnik jest sercem samolotu, ale pilot jest jego duszą”.
2. Obydwa elementy są kluczowe i muszą być w równym stopniu monitorowane, aby każdy obsługujący przewoźnik lotniczy działał bez przeszkód. Jeśli chodzi o pilotów, prawo Unii ustanawia dużą ilość wymagań, w tym te dotyczące zdrowia pilotów, aby zapewnić nieprzerwane świadczenie usług transportu lotniczego.
3. Jednak w przypadku pojawienia się zakłóceń rozporządzenie (WE) nr 261/2004² (zwane dalej „rozporządzeniem nr 261/2004”), jak jasno wynika z jego motywu 1, ma na celu zapewnić wysoki poziom ochrony praw pasażerów, w tym prawo do odszkodowania w przypadku odwołania lotu.
4. Wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożone przez Landgericht Stuttgart (sąd krajowy w Stuttgarcie, Niemcy) dotyczą wykładni art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia. Wnioski te zostały złożone w postępowaniach pomiędzy spółkami świadczącymi pomoc prawną pasażerom lotniczym, flightright GmbH (sprawa C-156/22) i Myflyright GmbH (sprawy

¹ Język oryginału: angielski.

² Rozporządzenie 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 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

C-157/22 i C-158/22), a TAP Portugal, obsługującym przewoźnikiem lotniczym, które dotyczą odmowy wypłacenia przez tego przewoźnika odszkodowania pasażerom za odwołanie lotu. Trzy połączone sprawy dotyczą tego samego lotu.

5. Trybunał został poproszony o wyjaśnienie, czy nagła śmierć drugiego pilota na krótko przed zaplanowanym lotem może stanowić nadzwyczajną okoliczność przewidzianą w tym przepisie.

I. Ramy prawne

A. Rozporządzenie nr 261/2004

6. Motywy 1, 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004 przewidują:

„(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 montrealskiej, zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona w przypadku, gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

(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”.

7. Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004 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 przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

[...]”.

8. Artykuł 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje określone kwoty odszkodowania zależnie od długości lotu.

B. Rozporządzenie (UE) nr 965/2012

9. Załącznik III do rozporządzenia (UE) nr 965/2012³ ustanawia wymagania organizacyjne dla operacji lotniczych, które muszą być spełnione przez operatora, dotyczące szkoleń załogi lotniczej, doświadczenia i kwalifikacji (Część ORO). Punkt ORO.FC.200 (Skład załogi lotniczej) sekcji 2 (Dodatkowe wymagania dla operacji zarobkowego transportu lotniczego) podczęści FC (Załoga lotnicza) przewiduje:

„[...]

c) Szczególne wymagania dotyczące operacji samolotowych wykonywanych zgodnie z przepisami dla lotów według wskazań przyrządów (instrument flight rules, IFR) lub w nocy.

- 1) Minimalny skład załogi lotniczej to dwóch pilotów dla wszystkich samolotów turbośmigłowych z maksymalną operacyjną konfiguracją miejsc pasażerskich (MOPSC) większą niż 9 oraz dla wszystkich samolotów turboodrzutowych.

[...]”.

10. Załącznik IV do rozporządzenia nr 965/2012 reguluje operacje zarobkowego transportu lotniczego (Część CAT). Litera b) i c) pkt CAT.GEN.MPA.100 (Obowiązki członka załogi) sekcji 1 (Statki powietrzne z napędem silnikowym) podczęści A (Wymagania ogólne) przewidują:

„b) Członek załogi:

[...]

(4) przestrzega wszelkich obowiązujących go ograniczeń czasu lotu i służby (flight and duty time limitations, FTL) oraz wymagań dotyczących odpoczynku;

³ Rozporządzenie Komisji z dnia 5 października 2012 r. ustanawiające 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 wersji obowiązującej w chwili zaistnienia okoliczności faktycznych w postępowaniach głównych.

- (5) podejmując się wykonywania czynności dla więcej niż jednego operatora:
- (i) prowadzi indywidualny rejestr czasu lotu i służby oraz czasów odpoczynku zgodnie z obowiązującymi wymaganiami w zakresie ograniczeń czasu lotu i służby (FTL); oraz
 - (ii) przedstawia każdemu z operatorów dane potrzebne do planowania działań zgodnie z obowiązującymi wymaganiami FTL.
- c) Członek załogi nie wykonuje czynności na pokładzie statku powietrznego:
- [...]
- 3) jeżeli nie spełnia stosownych wymagań medycznych;
- 4) w razie jakichkolwiek wątpliwości co do zdolności wypełnienia czynności powierzonych mu do wykonania; lub
- 5) jeżeli wie lub podejrzewa, że jest przemęczony [...]”.

II. Okoliczności faktyczne w postępowaniach głównych oraz pytanie prejudycjalne

11. W dniu 17 lipca 2019 r. TAP Portugal był przewoźnikiem obsługującym lot TP597 startujący ze Stuttgartu (Niemcy) o godz. 6.05 czasu lokalnego do Lizbony (Portugalia) (zwany dalej „przedmiotowym lotem”).
12. Tego samego dnia o godz. 4.15 drugi pilot, który miał wykonywać przedmiotowy lot, został znaleziony martwy w swoim pokoju hotelowym w Stuttgarcie. Cała załoga była zszokowana i uznała się za niezdolną do lotu. Personel zastępczy nie był dostępny, ponieważ przedmiotowy lot miał się odbyć spoza „bazy TAP”. Lot ten został odwołany.
13. Załoga zastępcza opuściła Lizbonę lotem wylatującym o godz. 11.25 i przybyła do Stuttgartu o godz. 15.20. Pasażerowie zostali przetransportowani lotem zastępczym TP593, który odleciał do Lizbony tego samego dnia o godzinie 16.40.
14. We wszystkich trzech sprawach powodowie w postępowaniach głównych domagają się od TAP Portugal odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004.
15. Amtsgericht Nürtingen (sąd rejonowy w Nürtingen, Niemcy) nakazał TAP Portugal wypłatę odszkodowania, którego domagały się flightright i Myflyright, uzasadniając, że – podobnie jak w przypadku nagłej poważnej choroby – nagła i nieprzewidywalna śmierć członka załogi o tyle nie jest zdarzeniem zewnętrznym, które wywiera wpływ na danego obsługującego przewoźnika lotniczego, że mieści się w zakresie ryzyka wpisującego się w ramy działalności przewoźnika lotniczego.
16. TAP Portugal odwołał się od tego orzeczenia do Landgericht Stuttgart (sądu krajowego w Stuttgarcie, Niemcy). Zdaniem tego sądu nagła śmierć drugiego pilota, który był mężczyzną w średnim wieku posiadającym rodzinę i bez trudu przeszedł obowiązkowe okresowe badania lekarskie, była całkowicie nieprzewidywalna i zaskakująca dla wszystkich z jego otoczenia.

17. W tych okolicznościach Landgericht Stuttgart (sąd krajowy w Stuttgarcie) zdecydował o zawieszeniu postępowania we wszystkich trzech sprawach i o skierowaniu do Trybunału następującego pytania prejudycjalnego:

„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?”.

18. 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.

19. Uwagi pisemne zostały przedstawione Trybunałowi przez flightright, TAP Portugal, rządy polski i portugalski oraz przez Komisję Europejską.

III. Analiza

A. Uwagi wstępne

20. Po pierwsze, zwracam uwagę, że pytanie prejudycjalne odnosi się do scenariusza, w którym członek załogi jest „poważnie chory”, w wyniku czego „nie może wykonać lotu”. W tej kwestii należy zauważyć, że niniejsze postępowania dotyczą nagłej śmierci drugiego pilota. Dlatego też, pomimo podobnych skutków, jakie ciężka choroba członka załogi miałyby dla wykonania lotu, scenariusz ten wydaje się być hipotetyczny w świetle faktów w postępowaniach głównych.

21. Po drugie, skoro niniejsza sprawa dotyczy śmierci drugiego pilota, to przypominam, że pkt ORO.FC.200 lit. c) ppkt 1) rozporządzenia nr 965/2012 wymaga obecności co najmniej dwóch pilotów w celu wykonania lotu. W niniejszym przypadku bowiem nawet gdyby pozostali członkowie załogi byli w stanie wykonać przedmiotowy lot, wymóg obecności dwóch pilotów w załodze lotniczej nie zostałby spełniony i z tego powodu lot ten nie mógłby zostać wykonany. Ponadto pytanie zadane Trybunałowi odnosi się do nagłej śmierci drugiego pilota jako przyczyny odwołania przedmiotowego lotu.

22. Proponuję zatem, by Trybunał ograniczył odpowiedź do odwołania lotu z powodu nagłej śmierci rzeczonoego drugiego pilota i nie zajmował się kwestią wpływu tej śmierci na pozostałych członków załogi. W każdym razie, ponieważ dokładna przyczyna odwołania lotu jest kwestią faktyczną, do sądu krajowego należy ustalenie, czy przedmiotowy lot został odwołany *wyłącznie* z powodu śmierci rzeczonoego drugiego pilota, czy też z powodu *połączenia* tego ostatniego zdarzenia z niezdolnością załogi do wykonania przedmiotowego lotu.

23. W tych okolicznościach, w celu udzielenia użytecznej odpowiedzi sądowi odsyłającemu, proponuję, by Trybunał przeformułował pytanie w taki sposób, że w istocie chodzi o ustalenie, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że odwołanie lotu, który miał się odbyć z lotniska znajdującego się poza bazą danego obsługującego przewoźnika lotniczego, z powodu nagłej śmierci drugiego pilota, który przeszedł bez zastrzeżeń wymagane

przepisami regularne badania lekarskie, wchodzi w zakres „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu z tego względu, że zdarzenie to miało miejsce na krótko przed lotem i było nieprzewidywalne dla tego przewoźnika lotniczego.

B. Dwie przesłanki przewidziane orzecznictwem

24. Na wstępie przypominam, że w przypadku odwołania lotu art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że pasażerowie, których to dotyczy, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia, chyba że zostali wcześniej poinformowani o odwołaniu w terminach określonych w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (i)–(iii) tego rozporządzenia.

25. Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, w związku z jego motywami 14 i 15, zwalnia obsługującego przewoźnika lotniczego z tego obowiązku, jeżeli jest on w stanie wykazać, że odwołanie zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Zważywszy na określony w motywie 1 cel rozporządzenia nr 261/2004, jakim jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, oraz na fakt, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia dopuszcza odstępstwo od zasady, zgodnie z którą pasażerowie mają prawo do odszkodowania w przypadku odwołania ich lotu, pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu należy interpretować ściśle⁴.

26. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zdarzenia mogą zostać uznane za „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego obsługującego przewoźnika lotniczego (pierwsza przesłanka) i nie pozwalają mu na skuteczne panowanie nad nimi (druga przesłanka). Wprawdzie Trybunał przypominał ostatnio, że te dwie przesłanki mają charakter kumulatywny i ich spełnienie wymaga przeprowadzenia oceny w każdym przypadku z osobna⁵, zwracam jednak uwagę, że dokonując oceny, zbadał on każdą z nich po kolei, choć uznał, że pierwsza przesłanka nie została spełniona⁶. Wydaje się więc, że te dwie przesłanki w rzeczywistości uzupełniają się; pierwsza z nich odnosi się, bardziej ogólnie, do związku między obszarem działalności, której zdarzenie dotyczy, a działalnością obsługującego przewoźnika lotniczego⁷, a druga, bardziej szczegółowo, do tego, czy dane zdarzenie nie pozwala obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu na skuteczne nad nim panowanie. Ponieważ jednak zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału te dwie przesłanki mają charakter kumulatywny, zbadam je jako takie.

27. Ponadto należy wskazać, że orzecznictwo dotyczące treści przesłanek pierwszej i drugiej oraz relacji pomiędzy nimi nie zawsze jest spójne. Dlatego w niniejszej sprawie zbadam te przesłanki w sposób, w jaki Trybunał je przypominał i wyjaśnił w ostatnim wyroku Airhelp wydanym w składzie wielkiej izby⁸.

28. W tych okolicznościach należy ustalić, czy nagła śmierć drugiego pilota może stanowić „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

⁴ Zobacz podobnie wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 24 i przytoczone tam orzecznictwo).

⁵ Zobacz ostatnio wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo).

⁶ Ibidem, pkt 26 i nast.

⁷ Zobacz pkt 34 poniżej.

⁸ Wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 40).

1. Zdarzenie niewpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności obsługującego przewoźnika lotniczego

29. W ramach tej przesłanki należy ustalić, czy kwestie dotyczące personelu obsługującego przewoźnika lotniczego mogą stanowić, ze względu na swój charakter lub źródło, zdarzenie, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności tego przewoźnika lotniczego⁹.

30. W tej kwestii należy przypomnieć, że w odniesieniu do problemów technicznych statku powietrznego Trybunał orzekł w wyroku Wallentin-Hermann¹⁰, że okoliczności towarzyszące wystąpieniu zdarzenia można określić jako „nadzwyczajne” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które – podobnie jak zdarzenia wymienione w motywie 14 tego rozporządzenia – nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności obsługującego przewoźnika lotniczego i nie pozwala mu na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło. Trybunał orzekł, że skoro funkcjonowanie statków powietrznych nieuchronnie prowadzi do problemów technicznych, to przewoźnicy lotniczy są stale narażeni na takie problemy w ramach swojej działalności. Z tego względu problemy techniczne, które ujawniają się podczas przeglądu statków powietrznych lub w wyniku nieprzeprowadzenia przeglądu, nie mogą same w sobie stanowić „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Natomiast niektóre zdarzenia, takie jak ukryta wada produkcyjna, która zagraża bezpieczeństwu lotu, lub uszkodzenie statku powietrznego w wyniku aktów sabotażu lub terroryzmu, mogą nie wpisywać się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie.

31. Pojęcie zdarzenia wpisującego się w działalność przewoźnika zostało później wyjaśnione przez Trybunał w wyroku van der Lans¹¹, w którym Trybunał uznał, że awaria spowodowana przedwczesnym uszkodzeniem pewnych części statku powietrznego stanowi zdarzenie nieoczekiwane. Trybunał dodał jednak, że taka awaria pozostaje *nierozerwalnie związana* z bardzo złożonym systemem funkcjonowania maszyny, która jest wykorzystywana przez przewoźnika lotniczego w warunkach, w szczególności pogodowych, często trudnych, nawet ekstremalnych; przy tym należy zauważyć, że każda część statku powietrznego zużywa się. Trybunał stwierdził, że w ramach działalności obsługującego przewoźnika lotniczego to nieoczekiwane zdarzenie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności tego przewoźnika, ponieważ przewoźnicy lotniczy są stale narażeni na niespodziewane problemy techniczne.

32. Z orzecznictwa tego wynika, że problemy techniczne statku powietrznego wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności obsługującego przewoźnika lotniczego, ponieważ w normalnym toku tej działalności przewoźnik napotyka nieoczekiwane problemy techniczne. Następnie przeanalizuję, w jakim stopniu problemy dotyczące spraw pracowniczych wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności obsługującego przewoźnika lotniczego.

33. We wspomnianym wyżej wyroku Airhelp¹² Trybunał miał za zadanie ustalić, czy strajk pilotów zorganizowany zgodnie z prawem wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przedsiębiorstwa transportu lotniczego. Trybunał orzekł, że strajk, którego cel

⁹ Zobacz analogicznie wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226).

¹⁰ Zobacz podobnie wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r. (C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 20, 24, 25 i 26). Zwracam uwagę, że opisując te zdarzenia, Trybunał nie dokonuje rozróżnienia między pierwszą a drugą przesłanką.

¹¹ Wyrok z dnia 17 września 2015 r. (C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 41, 42).

¹² Wyrok z dnia 23 marca 2021 r. (C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 28–30).

ogranicza się do uzyskania od przedsiębiorstwa transportu lotniczego podwyżki wynagrodzenia pilotów, zmiany harmonogramu pracy załóg i większej przewidywalności co do czasu pracy, stanowi zdarzenie wpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności tego przedsiębiorstwa, w szczególności gdy strajk ten jest zorganizowany zgodnie z prawem. W szczególności Trybunał oparł się na okoliczności, że strajk pozostaje jednym z możliwych przejawów negocjacji zbiorowych, i w związku z tym należy go postrzegać jako zdarzenie wpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności pracodawcy.

34. Należy zauważyć, że Trybunał podkreślił, iż działania dotyczące *personelu obsługującego przewoźnika lotniczego* wchodzą w ramy normalnego zarządzania działalnością tego przewoźnika. Z tego wyroku wynika, że w celu ustalenia pierwszej przesłanki Trybunał bada związek między obszarem działalności, której zdarzenie dotyczy, to jest sprawami pracowniczymi, a działalnością obsługującego przewoźnika lotniczego.

35. Wykładnia ta powinna znaleźć zastosowanie w niniejszej sprawie, ponieważ planowanie pracy załóg i sprawy pracownicze stanowią chleb powszedni przewoźników lotniczych. W odniesieniu do planowania pracy załóg przedsiębiorstwa muszą przestrzegać przepisów prawa lotniczego, warunków umów i osobistych oczekiwań¹³. Planowanie pracy załóg wiąże się ze złożonymi operacjami, takimi jak ustalanie grafików lotów (crew pairing), przypisywanie załóg do poszczególnych lotów (crew rostering), rozwiązywanie nagłych problemów dotyczących załóg (crew tracking), czy szkolenie, by wymienić tylko kilka z nich, przy jednoczesnym uwzględnieniu takich aspektów jak zarządzanie ryzykiem zmęczenia¹⁴. Nagła nieobecność członka załogi, takiego jak drugi pilot, powinna być w zasadzie przewidziana w planie pracy załóg¹⁵.

36. W tej kwestii podkreślam, że dokładna przyczyna nagłej nieobecności drugiego pilota nie powinna mieć znaczenia dla celów zakwalifikowania nieobecności jako zdarzenia „wpisującego się”. Zważywszy bowiem, że istnieje prawdopodobieństwo wystąpienia takiego zdarzenia¹⁶, powinno ono zostać uwzględnione w organizacji systemów obsługującego przewoźnika lotniczego i zarządzaniu nimi. W związku z tym, niezależnie od tego, czy nagła nieobecność drugiego pilota jest spowodowana względami zdrowotnymi, śmiercią lub innymi przyczynami, *skutkuje* ona tym, że obsługujący przewoźnik lotniczy musi albo zastąpić nieobecną osobę, albo odwołać lot.

37. W związku z tym jestem zdania, że nagła nieobecność drugiego pilota stanowi zwykły element działalności obsługującego przewoźnika lotniczego i takie zdarzenie, niezależnie od jego przyczyny, należy uznać za wpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego. Ponieważ te dwie przesłanki mają charakter kumulatywny¹⁷, nie będzie potrzeby badania drugiej przesłanki, jeśli Trybunał zgodzi się z moim rozumowaniem. Dla

¹³ Zobacz przykładowo rozporządzenie Komisji (UE) nr 1178/2011 z dnia 3 listopada 2011 r. ustanawiające wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do załóg w lotnictwie cywilnym zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. 2011, L 311, s. 1), w wersji obowiązującej w chwili zaistnienia okoliczności faktycznych w postępowaniach głównych.

¹⁴ IATA, ICAO, IFALPA, „Fatigue Management Guide for Airline Operators”, 2015. [Online]. Dostępne na <https://www.iata.org/en/publications/fatigue-management-guide/>. Zobacz podobnie lit. b) i c) pkt CAT.GEN.MPA.100 (Obowiązki członka załogi) sekcji 1 (Statki powietrzne z napędem silnikowym) podczęści A (Wymagania ogólne) załącznika IV do rozporządzenia nr 965/2012 (Część CAT).

¹⁵ Zobacz przykładowo <https://www.easa.europa.eu/en/downloads/116532/en>. Ibidem, lit. b) i c) pkt CAT.GEN.MPA.100 (Obowiązki członka załogi) sekcji 1 (Statki powietrzne z napędem silnikowym) podczęści A (Wymagania ogólne) załącznika IV do rozporządzenia nr 965/2012 (Część CAT).

¹⁶ The World Bank Group, Mortality rate, adult, male (per 1000 male adults) – European Union, 2018, dostępne na: Mortality rate, adult, male (per 1,000 male adults) - European Union | Data (worldbank.org).

¹⁷ Zobacz pkt 26 powyżej.

pełnego obrazu sytuacji przeanalizuję jednak drugą przesłankę, to jest czy śmierć drugiego pilota jest zdarzeniem niepozwalającym na skuteczne panowanie nad nim przez obsługującego przewoźnika lotniczego.

2. Zdarzenie niepozwalające na skuteczne panowanie nad nim przez obsługującego przewoźnika lotniczego

38. W wyroku Airhelp Trybunał zbadał cztery kryteria w celu ustalenia, czy dane zdarzenie należy uznać za zdarzenie niepozwalające na skuteczne panowanie nad nim przez obsługującego przewoźnika lotniczego. W niniejszej sprawie tylko trzy z tych kryteriów są istotne, ponieważ czwarte z nich dotyczyło w sposób szczególny kwestii prawnych wynikających z podstawowego prawa do strajku zapisanego w art. 28 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej (zwanej dalej „kartą”), które było przedmiotem sporu w tej sprawie¹⁸.

39. Stosując te trzy kryteria, Trybunał zbadał konkretnie, po pierwsze, czy zdarzenie jest przewidywalne, po drugie, czy pracodawca panuje w pewnym stopniu nad tym zdarzeniem i, po trzecie, czy zdarzenie jest zewnętrzne w stosunku do obsługującego przewoźnika lotniczego. Te trzy kryteria wydają się być kumulatywne i stanowią minimalne kryteria, aby zdefiniować zdarzenie jako niepozwalające na skuteczne panowanie nad nim przez obsługującego przewoźnika lotniczego. Przeanalizuję te kryteria w porządku odwrotnym do porządku ustalonego przez Trybunał w wyroku Airhelp, ponieważ, logicznie rzecz biorąc, kwestia, czy zdarzenie jest zewnętrzne lub wewnętrzne w stosunku do obsługującego przewoźnika lotniczego, poprzedza kwestię, czy panuje on nad tym zdarzeniem.

a) Zdarzenie zewnętrzne

40. W wyroku Airhelp Trybunał stwierdza, że w celu ustalenia pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy odróżnić zdarzenia, których źródło jest „wewnętrzne”, od zdarzeń, których źródło jest „zewnętrzne” w stosunku do obsługującego przewoźnika lotniczego.

41. W pierwszej kolejności, jeśli chodzi o zdarzenia zewnętrzne, zdarzenia te obejmują, według Trybunału, zderzenie statku powietrznego z ptakiem¹⁹; uszkodzenie opony statku powietrznego przez ciało obce, takie jak ruchome elementy na pasie startowym portu lotniczego²⁰; obecność paliwa na pasie startowym portu lotniczego prowadzącą do jego zamknięcia²¹; zderzenie steru wysokości zaparkowanego samolotu z lotką samolotu innej linii lotniczej spowodowane ruchem tego ostatniego²²; ukrytą wadę fabryczną lub akty sabotażu lub terroryzmu²³.

42. Trybunał wywodzi, że cechą wspólną zdarzeń zewnętrznych jest to, że „są one spowodowane zdarzeniem naturalnym *lub* zachowaniem osoby trzeciej, takiej jak inny przewoźnik lotniczy lub podmiot publiczny, względnie prywatny, ingerujący w działalność lotniczą lub działalność portu

¹⁸ Czwarte z tych kryteriów dotyczyło wyważenia między podstawową swobodą do podjęcia strajku a podstawową wolnością prowadzenia działalności gospodarczej przez przewoźnika lotniczego i jego prawem własności, które są zagwarantowane w art. 16 i 17 karty.

¹⁹ Wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Peskova i Peska (C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 26).

²⁰ Wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 34).

²¹ Wyrok z dnia 26 czerwca 2019 r., Moens (C-159/18, EU:C:2019:535, pkt 29).

²² Postanowienie z dnia 14 stycznia 2021 r., Airhelp (C-264/20, niepublikowane, EU:C:2021:26, pkt 26).

²³ Wyroki z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 26), z dnia 17 września 2015 r., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 38).

lotniczego”²⁴. W odniesieniu do zdarzeń spowodowanych zdarzeniem naturalnym Trybunał uznał, że zamknięcie części europejskiej przestrzeni powietrznej z powodu erupcji wulkanu, takiej jak erupcja wulkanu Eyjafjallajökull, stanowi „nadzwyczajną okoliczność”²⁵. W odniesieniu do zdarzeń spowodowanych działaniem osoby trzeciej Trybunał podkreśla, że strajki kontrolerów ruchu lotniczego lub pracowników portu lotniczego mogą stanowić „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, ponieważ takie działanie strajkowe nie wchodzi w zakres wykonywania działalności tego przewoźnika i w związku z tym nie pozwala mu na skuteczne nad nim panowanie²⁶.

43. W drugiej kolejności, co się tyczy wydarzeń wewnętrznych, Trybunał orzekł, że strajk zainicjowany, a następnie podjęty przez członków personelu danego przedsiębiorstwa transportu lotniczego, włączając przypadek strajku rozpoczętego na wezwanie związków zawodowych, jest wydarzeniem „wewnętrznym” względem tego przedsiębiorstwa, ponieważ działają oni w interesie pracowników tego przedsiębiorstwa²⁷. Zwracam uwagę, że Trybunał orzekł już w przeszłości, że strajk bez udziału związków zawodowych lub przedstawicieli pracowników, spowodowany ogłoszeniem restrukturyzacji przedsiębiorstwa, nie stanowi „nadzwyczajnej okoliczności”²⁸.

44. W niniejszej sprawie można uznać, że przewoźnik jest zobowiązany tak zorganizować pracę personelu, aby uniknąć zakłóceń spowodowanych chorobą lub inną niezdolnością do pracy. Jak już stwierdzono, organizowanie pracy personelu stanowi normalne i codzienne zarządzanie przewoźnika lotniczego²⁹. Wynika z tego, że normalne codzienne zarządzanie należy do kategorii zdarzeń „wewnętrznych”. W związku z tym gdy śmierć drugiego pilota wynika z działania (lub zaniedbania) obsługującego przewoźnika lotniczego, czyli gdy śmierć drugiego pilota ma związek z jego pracą, jest to zdarzenie całkowicie wewnętrzne. Natomiast gdy śmierć drugiego pilota następuje poza pracą i nie jest przez nią spowodowana, jestem zdania, podobnie jak Komisja, że należy ją uznać za „zdarzenie naturalne” i w związku z tym zakwalifikować jako zdarzenie „zewnętrzne”.

b) Panowanie, w pewnym stopniu, nad danym zdarzeniem

45. W wyroku Airhelp Trybunał wyjaśnił, że zdarzenie pozwalające na skuteczne nad nim panowanie przez danego przewoźnika lotniczego jest zdarzeniem, w przypadku którego przewoźnik ten ma co do zasady środki, aby się na nie przygotować i, w razie potrzeby, złagodzić jego konsekwencje, co powoduje, że pracodawca zachowuje w pewnym stopniu panowanie nad zdarzeniami³⁰.

46. W tej kwestii należy zauważyć, że w dziedzinie zarobkowych przewozów lotniczych przewoźnicy lotniczy muszą przestrzegać ścisłych procedur technicznych i administracyjnych przy wykonywaniu swojej działalności. Dlatego też, co do zasady, obsługujący przewoźnik lotniczy nie może twierdzić, że nie panuje skutecznie nad swoją organizacją i personelem.

²⁴ Wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 41), wyróżnienie dodane.

²⁵ Wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

²⁶ Zobacz podobnie wyrok z dnia 4 października 2012 r., Finnair (C-22/11, EU:C:2012:604), przywołany w wyroku Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 42).

²⁷ Wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 44).

²⁸ Wyrok z dnia 17 kwietnia 2018 r., Krüsemann i in. (C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 i od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:2588).

²⁹ Zobacz pkt 34–36 powyżej.

³⁰ Wyrok z dnia 23 marca 2021 r., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 35).

W rzeczywistości przewoźnik lotniczy musi podjąć wszelkie niezbędne środki, aby zapobiec wszelkim problemom, które mogłyby dotyczyć członków jego załóg, a w szczególności problemom, które mogłyby dotyczyć pilotów.

47. W szczególności należy wskazać, że pilot, aby móc latać, musi posiadać orzeczenie lekarskie. Załącznik IV do rozporządzenia nr 1178/2011 stanowi między innymi, że „Korzystając z przywilejów [...] wynikających z licencji pilota zawodowego (CPL), licencji pilota w załodze wieloosobowej (MPL) lub licencji pilota liniowego (ATPL), pilot musi posiadać ważne orzeczenie lekarskie 1. klasy”, które musi zostać odnowione przez centrum medycyny lotniczej lub lekarza orzecznika medycyny lotniczej³¹. Orzeczenia lekarskie 1. klasy są ważne przez okres 12 miesięcy³². Podkreślam, że celem regularnej oceny lotniczo-lekarskiej jest zapewnienie sprawności fizycznej i psychicznej pilota lub zminimalizowanie ryzyka wystąpienia niezdolności ze względów zdrowotnych³³.

48. Niemniej jednak nawet regularne badania lekarskie nie gwarantują, że osoba, która się im poddaje, nie umrze pomiędzy badaniami. Nawet jeśli przewoźnik lotniczy wprowadził i przeprowadził wszystkie niezbędne procedury, pewne zdarzenia – takie jak nagła i nieoczekiwana śmierć normalnie zdrowego drugiego pilota poza zwykłą bazą przewoźnika lotniczego – mogą stanowić zdarzenie, na które przewoźnik lotniczy nie może się przygotować i którego skutków nie można złagodzić.

49. Uważam, że do sądu krajowego należy sprawdzenie, czy przyczyna śmierci drugiego pilota była spowodowana czynnikiem, nad którym dany obsługujący przewoźnik lotniczy panuje. W tym zakresie sąd krajowy powinien ocenić, czy procedury bezpieczeństwa i wymagania dotyczące zdrowia drugiego pilota były przestrzegane przez obsługującego przewoźnika lotniczego, czy wymagane przepisami badania lekarskie były przeprowadzane prawidłowo i czy w trakcie regularnych badań kontrolnych nic nie wskazywało na to, że stan zdrowia danego drugiego pilota nie był wystarczająco dobry, aby mógł on wykonywać swoje obowiązki. Jeżeli te trzy kwestie zostaną potwierdzone, to moim zdaniem można stwierdzić, że w niniejszej sprawie śmierć drugiego pilota stanowiła zdarzenie niepozwalające na skuteczne panowanie nad nim przez obsługującego przewoźnika lotniczego.

c) Przewidywalność przedmiotowego zdarzenia

50. W wyroku Airhelp Trybunał przypomniał, że strajk stanowi dla pracowników prawo zagwarantowane w art. 28 karty, a fakt, że powołują się oni na to prawo i w konsekwencji podejmują działania w tym zakresie, należy uznać za przewidywalny dla każdego pracodawcy, w szczególności gdy taki strajk został zapowiedziany³⁴.

³¹ Ibidem, pkt MED.A.030 „Orzeczenia lekarskie” lit. c) ppkt 4) i pkt MED.A.040 „Wydawanie, przedłużanie i wznowianie orzeczeń lekarskich” lit. c) ppkt 1) sekcji 2 „Wymagania w zakresie orzeczeń lekarskich” podczęści A „Wymagania ogólne” załącznika IV (Część-MED), w wersji obowiązującej w chwili zaistnienia okoliczności faktycznych w postępowaniach głównych.

³² Ibidem, pkt MED.A.045 „Ważność, przedłużanie i wznowianie orzeczeń lekarskich” lit. a) ppkt 1) i 2) sekcji 2 „Wymagania w zakresie orzeczeń lekarskich” podczęści A „Wymagania ogólne” załącznika IV (Część-MED). W przypadku pilotów, którzy wykonują operacje zarobkowego transportu lotniczego pasażerów w załodze jednoosobowej i osiągnęli wiek 40 lat, oraz pilotów, którzy osiągnęli wiek 60 lat, orzeczenie lekarskie 1. klasy jest ważne przez okres 6 miesięcy i może być wznowione po przeprowadzeniu dalszych badań lub ocen lotniczo-lekarskich.

³³ W zakresie obowiązków operatora oraz wymagań dotyczących personelu zob. pkt ORO.GEN.110 „Obowiązki operatora” lit. e) i g) sekcji 1 „Zasady ogólne” oraz pkt ORO.GEN.210 „Wymagania dotyczące personelu” lit. c) i e) sekcji 2 „Zarządzanie” podczęści GEN „Wymagania ogólne” załącznika III „CZĘŚĆ ORO” do rozporządzenia nr 965/2012.

³⁴ Wyrok z dnia 23 marca 2021 r. (C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 32).

51. W ten sposób Trybunał stosuje klasyczną definicję słownikową, zgodnie z którą przewidywalne zdarzenie lub przewidywalna sytuacja to takie, o których można wiedzieć lub których można się domyślić, zanim wystąpią³⁵. Jednakże pojęcie „przewidywalny” można również zdefiniować jako „taki, który może być *racjonalnie* antycypowany”³⁶. Pojęcie „racjonalny” pociąga za sobą analizę prawdopodobieństwa. Trybunał musi zatem ustalić, na ile prawdopodobne było, że przewoźnik lotniczy mógł przewidzieć skutki przedmiotowych zdarzeń. Chodzi zasadniczo o dokonanie ustalenia w każdym pojedynczym przypadku, co wymaga określenia kontekstu wystąpienia zdarzenia, a to wymaga z kolei analizy abstrakcyjnych danych statystycznych i szczegółowego zbadania przypadku danej osoby.

52. W niniejszej sprawie należy zauważyć, że do sądu krajowego należy ustalenie, przy uwzględnieniu dostępnych mu danych statystycznych, czy śmierć mężczyzny w wieku niewiele ponad 40 lat stanowi zdarzenie prawdopodobne. W odniesieniu do tego należy pamiętać, że częstotliwość badań lotniczo-lekarskich wzrasta wraz z wiekiem. Na przykład okres ważności orzeczeń lekarskich klasy 1. jest skrócony do 6 miesięcy dla posiadaczy licencji, którzy osiągnęli wiek 60 lat. Orzeczenia te mogą być dalej przedłużane jedynie po przeprowadzeniu badań lub ocen lotniczo-lekarskich³⁷. Z tego wymogu można wywnioskować, że ryzyko zdrowotne w przypadku pilotów wzrasta wraz z wiekiem.

53. Jeśli chodzi o konkretne dane dotyczące odnośnego drugiego pilota, wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym nie zawiera żadnych szczegółów dotyczących przyczyny jego śmierci. We wspomnianym pytaniu mowa jest o tym, że drugi pilot miał w pełni wykonane wymagane przepisami regularne badania lekarskie. Stwierdza się w nim również, że nagła śmierć ojca rodziny w wieku niewiele ponad 40 lat była poważnym szokiem dla załogi.

54. W tej kwestii zwracam uwagę, że w niniejszych okolicznościach wspomniane orzeczenia lekarskie klasy 1. są ważne przez 12 miesięcy³⁸, a po ich wygaśnięciu ich posiadacz musi wystąpić o wznowienie tego orzeczenia. W związku z tym o ile można założyć, że w niniejszym przypadku odnośny drugi pilot przeszedł niezbędne badania lekarskie i był w dobrym stanie zdrowia, o tyle ustalenie tych okoliczności należy do sądu krajowego.

55. W związku z tym wydaje się, że w niniejszej sprawie śmierć drugiego pilota stanowi zdarzenie, którego prawdopodobieństwo wystąpienia było niskie, a zatem należy je uznać w obecnych okolicznościach za nieprzewidywalne dla przewoźnika lotniczego.

3. Wniosek pośredni

56. W świetle powyższego proponuję, by Trybunał odpowiedział, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że odwołanie lotu, który miał się odbyć z lotniska znajdującego się poza bazą danego obsługującego przewoźnika lotniczego, z powodu nagłej śmierci drugiego pilota, który przeszedł bez zastrzeżeń wymagane przepisami regularne badania lekarskie, nie wchodzi w zakres „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.

³⁵ Zobacz przykładowo słownik online Cambridge Dictionary, definicja dostępna na <https://dictionary.cambridge.org/fr/dictionnaire/anglais/foreseeable>.

³⁶ Zobacz słownik online Merriam-Webster, <https://www.merriam-webster.com/dictionary/foreseeable>, podkreślenie dodane.

³⁷ Zobacz przypis 32 powyżej. Podobnie, orzeczenia lekarskie klasy 1. muszą być wznowiane co 6 miesięcy przez posiadaczy licencji, którzy wykonują operacje zarobkowego transportu lotniczego w załodze jednoosobowej i osiągnęli wiek 40 lat.

³⁸ Zobacz pkt 47 powyżej.

57. Gdyby Trybunał uznał jednak, że śmierć drugiego pilota stanowi nadzwyczajną okoliczność, powinien on przeanalizować pojęcie racjonalnych środków, które przewoźnik lotniczy musi podjąć.

C. Pojęcie racjonalnych środków w rozumieniu orzecznictwa

58. Aby zwolnić się z obowiązku wypłaty odszkodowania, przewoźnik musi wykazać, że podjął wszelkie racjonalne środki, jakich od niego wymagano. W wyroku *Germanwings*³⁹ Trybunał uznał, że do obsługującego przewoźnika lotniczego należy wdrożenie środków ludzkich, materialnych i finansowych, którymi dysponuje. W wyroku *Wallentin-Hermann*⁴⁰ Trybunał orzekł, że fakt, iż obsługujący przewoźnik lotniczy przestrzegał minimalnych zasad przeglądów statku powietrznego, nie wystarcza do stwierdzenia, że przewoźnik podjął wszelkie racjonalne środki.

59. Jednakże w wyroku *Eglitis i Ratnieks*⁴¹ Trybunał uznał, że nie można wymagać od obsługującego przewoźnika lotniczego, aby planował w sposób ogólny i jednolity minimalną rezerwę czasu stosowaną bez różnicy w każdej sytuacji zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności. Wymagany zakres rezerwy czasu nie powinien skutkować doprowadzeniem przewoźnika lotniczego do dokonywania nadmiernych poświęceń z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa.

60. Ponadto w wyroku *Pešková i Peška*⁴² Trybunał stwierdził, że obsługujący przewoźnik lotniczy nie ponosi odpowiedzialności za niedopełnienie przez inne podmioty, takie jak kontrolerzy ruchu lotniczego, obowiązku podjęcia środków prewencyjnych w ramach ich właściwości. Dodatkowo Trybunał uznał w wyroku *Moens*⁴³, że obecność benzyny na pasie startowym lotniska, skutkująca jego zamknięciem, stanowi okoliczność, której nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.

61. To wreszcie w wyroku *Transportes Aéreos Portugueses*⁴⁴ dotyczącym lądowania i przerwania lotu z powodu zakłócającego porządek zachowania pasażera Trybunał podał najbardziej klarowną definicję „racjonalnych środków”, wykorzystywanych jako środek obrony procesowej. Trybunał stwierdził, że racjonalne środki nie mogą co do zasady ograniczyć się do zaoferowania odnośnym pasażerom zmiany planu podróży do miejsca docelowego za pośrednictwem następnego obsługiwane przez przewoźnika lotniczego lotu przylatującego do miejsca docelowego dzień później, niż było to pierwotnie zaplanowane. Staranność wymagana od tego przewoźnika lotniczego, mająca umożliwić mu uzyskanie zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania, zakłada bowiem, że wykorzysta on wszelkie dostępne mu środki w celu zapewnienia rozsądnej, zadowalającej i zrealizowanej w możliwie najszybszym terminie zmiany planu podróży, do których to środków należy poszukiwanie innych lotów bezpośrednich lub łączonych, które mogą być ewentualnie obsługiwane przez innych przewoźników lotniczych, należących do tego samego sojuszu lotniczego lub spoza niego, przylatujących do celu wcześniej niż następny lot danego

³⁹ Wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r. (C-501/17, EU:C:2019:288).

⁴⁰ Wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r. (C-549/07, EU:C:2008:771).

⁴¹ Wyrok z dnia 12 maja 2011 r. (C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 31, 35); podobnie opinia rzecznika generalnego E. Tancheva w sprawie *Moens* (C-159/18, EU:C:2018:1040, pkt 33).

⁴² Wyrok z dnia 4 maja 2017 r. (C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 43, 44).

⁴³ Wyrok z dnia 26 czerwca 2019 r. (C-159/18, EU:C:2019:535).

⁴⁴ Wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r. (C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 58, 59, 61).

przewoźnika lotniczego. Do sądu krajowego należy jednak ocena, czy taka zmiana planu podróży stanowiłaby dla tego przewoźnika lotniczego poświęcenie, jakiego nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie.

62. Muszę wskazać, że śmierć drugiego pilota, niezależnie od szczególnych okoliczności, w jakich do niej doszło, w każdym przypadku prowadziłaby do odwołania lotu, gdyby nie był dostępny pilot zastępczy. Jak bowiem wskazano wyżej, rozporządzenie nr 965/2012 przewiduje, że dla rodzaju samolotów używanych w takich lotach obsługujący przewoźnik lotniczy musi udostępnić załogę złożoną z co najmniej dwóch pilotów. Oznacza to, że dowódca nie byłby uprawniony do wykonania lotu powrotnego samodzielnie, bez drugiego pilota⁴⁵.

63. Ponadto, jak wyjaśniła Komisja⁴⁶, przepisy dotyczące bezpieczeństwa lotniczego nie pozwalają każdemu pilotowi na pełnienie funkcji pilota zastępczego. Pilot zastępczy musi posiadać pełne kwalifikacje oraz wystarczające przeszkolenie i doświadczenie w odniesieniu do danego samolotu i trasy. Oznacza to, że nie wystarczy, aby obsługujący przewoźnicy lotniczy używający różnych statków powietrznych udostępniali dodatkową załogę w każdym miejscu docelowym, i że załogi rezerwowe muszą być dostępne dla wszystkich typów używanych samolotów i dla wszystkich tras w każdym miejscu docelowym obsługiwanym przez danego przewoźnika lotniczego. Taki obowiązek pociągałby za sobą nieproporcjonalne koszty i nie wydaje się racjonalny, jeśli Trybunał uzna, że okoliczności są nadzwyczajne.

64. W konsekwencji, aby zwolnić się z obowiązku wypłaty odszkodowania, przewoźnik lotniczy musi wykazać, że podjął wszystkie proporcjonalne i racjonalne środki, których od niego wymagano.

IV. Wnioski

65. Na podstawie przedstawionej wyżej analizy proponuję, aby Trybunał odpowiedział na pytanie zadane przez Landgericht Stuttgart (sąd krajowy, Stuttgart, Niemcy) w następujący sposób:

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 odwołanie lotu, który miał się odbyć z lotniska znajdującego się poza bazą danego obsługującego przewoźnika lotniczego, z powodu nagłej śmierci drugiego pilota, który przeszedł bez zastrzeżeń wymagane przepisami regularne badania lekarskie, nie wchodzi w zakres „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.

⁴⁵ Rozporządzenie to zawiera także wskazówki dotyczące znaczenia dobrej kondycji psychicznej innych członków załogi. Wydaje się, że w niniejszej sprawie ci ostatni nie uznali się od razu za zdolnych do wykonania lotu po potencjalnie traumatycznej wiadomości o śmierci ich kolegi.

⁴⁶ Punkt 31 uwag Komisji.