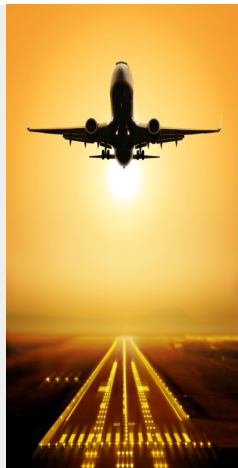




TSUE: ZA OPÓŹNIENIE W PRZYLOCIE LOTU ALTERNATYWNEGO NALEŻY SIĘ ODSZKODOWANIE

Posted on kwi 04 by Piotr Gad



COUR DE JUSTICE
DE L'UNION
EUROPÉENNE



TSUE w wyroku z dnia 12 marca 2020 r. w sprawie C-832/18 A i in. przeciwko Finnair Oyj, orzekł, że pasażerowie, którzy po zaakceptowaniu lotu alternatywnego zaoferowanego przez przewoźnika lotniczego w następstwie odwołania lotu docierają do miejsca docelowego trzy godziny po pierwotnie planowanym przez tego przewoźnika lotniczego czasie przylotu lotu alternatywnego lub później, mają prawo do zryczałtowanego odszkodowania.

Stan faktyczny

Powodowie w postępowaniu głównym dokonali u przewoźnika lotniczego Finnair Oyj (zwanego dalej „Finnair”) rezerwacji na lot bezpośredni z Helsinek (Finlandia) do Singapuru w dniu 11 października 2013 r. o godz. 23:55. Lot ten został jednak odwołany z powodu usterki technicznej, która wystąpiła w samolocie. Z powodu odwołania lotu Finnair zaoferował powodom zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. a rozporządzenia (WE) nr 261/2004 zmianę planu podróży, na którą przystali.

Po zaakceptowaniu oferty złożonej przez Finnair powodowie zostali przeniesieni na alternatywny lot łączony z Helsinek do Singapuru przez Chongqing (Chiny), zaplanowany na następny dzień, tj. na 12 października 2013 r., o godz. 17.40, o planowanym przylocie do Singapuru w dniu 13 października o godz. 17.25. Przewoźnikiem obsługującym ten lot był Finnair. Jednakże z powodu usterki układu wspomagania sterowania samolotu nowy lot doznał opóźnienia. W konsekwencji powodowie przybyli do Singapuru w dniu 14 października 2013 r. o godz. 0.15, tym samym rzeczywisty czas przylotu do miejsca docelowego - Singapuru, przekroczył planowy czas przylotu lotu, na który przeniesiono powodów, o siedem godzin i 38 minut później niż planowy czas przylotu.

Powodowie wytoczyli przed Helsingin käräjäoikeus (sądem pierwszej instancji w Helsinkach, Finlandia) powództwo przeciwko Finnair o zapłatę na rzecz każdego z nich zryczałtowanego odszkodowania w kwocie 600 EUR wraz z odsetkami z tytułu **odwołania pierwotnego lotu** Helsinki-Singapur. Ponadto zażądali oni zasądzenia od Finnair na rzecz każdego z nich zryczałtowanego odszkodowania w kwocie 600 EUR wraz z odsetkami z tytułu przekraczającego trzy godziny **opóźnienia przy przylocie lotu alternatywnego** Helsinki-Chongqing-Singapur.

Finnair uznał roszczenie każdego z powodów w postępowaniu głównym o zapłatę odszkodowania w wysokości 600 EUR z tytułu odwołania lotu pierwotnego Helsinki-Singapur, natomiast odmówił wypłaty odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu alternatywnego. Finnair uznał, że żądanie to jest bezzasadne, ponieważ rozporządzenie (WE) nr 261/2004 nie nakłada na przewoźnika lotniczego obowiązku wypłacenia pasażerowi, którego lot został odwołany, odszkodowania w przypadku opóźnienia zaoferowanego mu następnie lotu alternatywnego. Ponadto Finnair powołał się na okoliczność, że lot alternatywny, zaakceptowany przez powodów w postępowaniu głównym, został



opóźniony w skutek wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia.

Sąd pierwszej instancji oddalił żądania powodów o zapłatę odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu alternatywnego, podzielając stanowisko Finnair w kwestii braku możliwości dochodzenia na gruncie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 odszkodowania w przypadku opóźnienia lotu alternatywnego. Tym samym sąd ten nie wypowiedział się co do kwestii tego, czy usterka techniczna, która spowodowała opóźnienie lotu alternatywnego, stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

Powodowie wnieśli od tego wyroku apelację do Helsingin hovioikeus (Sądu Apelacyjnego w Helsinkach, Finlandia), żądając zasądzenia od Finnair zapłaty na rzecz każdego z nich odszkodowania w wysokości 600 EUR wraz z odsetkami z tytułu opóźnienia lotu alternatywnego, z kolei Finnair wniósł o oddalenie apelacji.

Pytania prejudycjalne

W tych okolicznościach Sąd Apelacyjny w Helsinkach postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy rozporządzenie (WE) nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi linii lotniczych przysługuje na podstawie art. 7 ust. 1 prawo do kolejnego odszkodowania, jeżeli uzyskał on już odszkodowanie z tytułu odwołanego lotu, a przewoźnikiem lotniczym lotu alternatywnego jest ten sam przewoźnik, który obsługiwał odwołany lot, zaś lot alternatywny jest opóźniony względem planowego czasu przylotu w wymiarze, który uprawnia do uzyskania odszkodowania?

2) W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi twierdzącej: czy przewoźnik lotniczy może powołać się na nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, jeżeli po opracowaniu przez producenta samolotu technicznych działań następczych w odniesieniu do samolotów będących już w eksploatacji część, której dotyczy przedmiotowy dokument, rzeczywiście jest traktowana jako tzw. część „on condition”, tj. jako część, która jest eksploatowana do czasu wystąpienia usterki, a przewoźnik lotniczy przygotował się do jej wymiany w ten sposób, że stale dysponuje gotową do montażu częścią zamienną?”.

Stanowisko TSUE

TSUE w wyroku z dnia 12 marca 2020 r. w sprawie **C-832/18 A i in. przeciwko Finnair Oyj**, orzekł, że pasażerowie, którzy po zaakceptowaniu lotu alternatywnego zaoferowanego przez przewoźnika lotniczego w następstwie odwołania lotu docierają do miejsca docelowego trzy godziny po pierwotnie planowanym przez tego przewoźnika lotniczego czasie przylotu lotu alternatywnego lub później, mają prawo do zryczałtowanego odszkodowania.



W uzasadnieniu Trybunał zauważył, że art. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, który określa jego zakres stosowania, stanowi w ust. 2, że znajduje ono zastosowanie pod warunkiem, że pasażerowie posiadają **potwierdzoną rezerwację** na dany lot lub **zostali przeniesieni** przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek **z lotu, na który mieli rezerwację, na inny lot**, bez względu na przyczynę.

Z przepisu tego wynika, że rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ma w szczególności zastosowanie do sytuacji, w której pasażer linii lotniczych został przeniesiony przez przewoźnika lotniczego, w następstwie odwołania jego lotu zarezerwowanego, na lot alternatywny do miejsca docelowego.

Treść rozporządzenia (WE) nr 261/2004 nie zawiera żadnego przepisu mającego na celu ograniczenie praw pasażerów objętych zmianą planu podróży, taką jak rozpatrywana w postępowaniu głównym, w tym mającego na celu ewentualne ograniczenie ich prawa do odszkodowania.

Tym samym, skład orzekający powołując się na swoje dotychczasowe orzecznictwo stwierdził, że **pasażerowi linii lotniczych, który po zaakceptowaniu lotu alternatywnego zaoferowanego przez przewoźnika lotniczego w następstwie odwołania lotu dotarł do miejsca docelowego trzy godziny po pierwotnie planowanym przez tego przewoźnika lotniczego czasie przylotu lotu alternatywnego lub później, przysługuje prawo do odszkodowania** (zob. wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., *Sturgeon i in.*, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 61; a także z dnia 23 października 2012 r., *Nelson i in.*, C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 38).

Na potwierdzenie prawidłowości tej wykładni Trybunał wskazał dwa aspekty.

Po pierwsze, z motywu 2 preambuły rozporządzenia (WE) nr 261/2004 wynika, że **rozporządzenie ma na celu zaradzenie poważnym trudnościami i niedogodnościami** spowodowanym przez odmowę przyjęcia na pokład, odwołanie lub duże opóźnienie lotu. W ocenie Trybunału, pasażerowie doświadczyli tego rodzaju niedogodności zarówno w związku z odwołaniem ich pierwotnie zarezerwowanego lotu, jak również później, w następstwie dużego opóźnienia ich lotu alternatywnego, w związku z czym przyznanie pasażerom prawa do odszkodowania z tytułu każdej z tych następujących po sobie niedogodności jest zgodne z ww. celem regulacji.

Po drugie obowiązek odszkodowania bez wątpienia zachęca przewoźnika do wywiązania się z ciążącego na nim obowiązku udzielenia pomocy, ustanowionego w art. 8 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Ewentualny brak tego rodzaju konsekwencji powodowałby, że poszanowanie prawa pasażerów do zmiany planu podróży byłoby zagrożone, co byłoby sprzeczne z celem w postaci **zapewnienia wysokiego poziomu ochrony**, o którym mowa w motywie 1 preambuły tego rozporządzenia.

W dalszej kolejności Trybunał przeszedł do **drugiego pytania**, którego istotą jest ustalenie, czy w celu uwolnienia się od obowiązku odszkodowania przewoźnik lotniczy może powoływać się na „**nadzwyczajne okoliczności**” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004,



związane z wystąpieniem **usterki tzw. części „on condition”**, tj. części, którą wymienia się wyłącznie w przypadku jej usterki, jeżeli stale dysponuje on zapasową częścią zamienną.

Trybunał przypomniał, że zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, interpretowanym w świetle motywów 14 i 15 preambuły rozporządzenia, w drodze odstępstwa od przepisów ust. 1 tego artykułu przewoźnik lotniczy jest zwolniony z ciężącego na nim względem pasażerów obowiązku odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli jest on w stanie dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny w stosunku do czasu planowanego przylotu wynika z **„nadzwyczajnych okoliczności”**, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, lub że w przypadku zaistnienia takiej okoliczności przyjął on środki dostosowane do sytuacji poprzez wykorzystanie wszelkich dostępnych mu zasobów personalnych lub materialnych, a także zasobów finansowych, w celu uniknięcia odwołania lub znacznego opóźnienia danego lotu w następstwie zaistnienia tej okoliczności (wyrok z dnia 26 czerwca 2019 r., Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, pkt 15 i przytoczone tam orzecznictwo).

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem za **„nadzwyczajne okoliczności”** w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 można uznać zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi zapanowanie, przy czym te dwie przesłanki są kumulatywne (wyroki: z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 20; a także z dnia 26 czerwca 2019 r., Moens, C-159/18, EU:C:2019:535, pkt 16).

Otóż **usterki techniczne** związane z przeglądem statku powietrznego jako takie nie mogą zasadniczo stanowić „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia (zob. podobnie wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 25).

Trybunał uznał bowiem, że przewoźnicy lotniczy mają regularnie do czynienia z tego typu usterekami, zważywszy na szczególne warunki, w jakich odbywa się transport lotniczy, i na stopień technologicznego zaawansowania statków powietrznych (wyrok z dnia 4 kwietnia 2019, Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 22 i przytoczone tam orzecznictwo).

W szczególności nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności przedwczesna, nawet niespodziewana, usterka pewnych części statku powietrznego, ponieważ jest ona nierozzerwalnie związana z systemem funkcjonowania samolotu (zob. podobnie wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 21 i przytoczone tam orzecznictwo).

Trybunał skonstatował, że **usterka tzw. części „on condition”**, takiej jak w postępowaniu głównym, w odniesieniu do której przewoźnik lotniczy przygotował się do jej wymiany, stale dysponując zapasową częścią zamienną, stanowi w świetle przywołanego orzecznictwa Trybunału zdarzenie, które ze względu na swój charakter lub źródło wpisuje się w ramy normalnego wykonywania



działalności tego przewoźnika lotniczego i pozwala mu na skuteczne nad nim zapanowanie, chyba że usterka tego rodzaju nie jest nierozzerwalnie związana z systemem funkcjonowania samolotu, czego zweryfikowanie należy do sądu odsyłającego.

Oceniając skutki zapadłego wyroku, należy wskazać, że stanowi ono kolejne propasażerskie orzeczenie umożliwiające pasażerom otrzymanie „podwójnego” zryczałtowanego odszkodowania zarówno za niedogodności wynikające z odwołania lotu pierwotnego lotu jak i te wynikające z opóźnienia lotu alternatywnego. Tym samym stanowisko Trybunału jest zbieżne z dotychczasowym stanowiskiem Komisji Europejskiej, wyrażonym w pkt. 4.2 Zawiadomienia Komisji Europejskiej - Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (2016/C 214/04, Dz. Urz. UE C z 2016 r. nr 213, s. 5) zgodnie z którym, „jeżeli lot zgodnie ze zmienionym planem podróży, przyjęty na podstawie art. 8 ust. 1 lit. b lub c, również zostanie odwołany lub jego przylot zostanie opóźniony, stosują się do niego nowe prawa w zakresie odszkodowania zgodnie z art. 7”.

