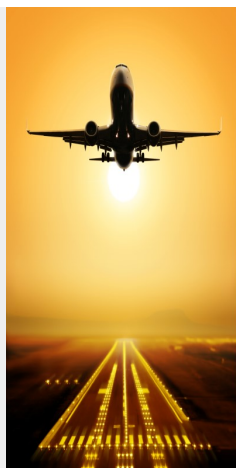




# TSUE: ZACHOWANIE UCIAŹLIWEGO PASAŻERA MOŻE STANOWIĆ "NADZWYCZAJNĄ OKOLICZNOŚĆ" ZWALNIAJĄCĄ PRZEWOŹNIKA LOTNICZEGO Z OBOWIĄZKU WYPŁATY ODSZKODOWANIA

*Posted on Cze 18 by Piotr Gad*



COUR DE JUSTICE  
DE L'UNION  
EUROPÉENNE



**TSUE w wyroku z dnia 11 czerwca 2020 r. w sprawie C-74/19 *LE vs. Transportes Aéreos Portugueses SA* orzekł, że zachowanie uciążliwego pasażera zakłócające porządek na pokładzie samolotu może stanowić „nadzwyczajną okoliczność” mogącą spowodować zwolnienie przewoźnika z ciężącego na nim obowiązku odszkodowania wynikającego z odwołania lub dużego opóźnienia danego lotu lub następnego lotu wykonywanego przez tego samego przewoźnika przy wykorzystaniu tego samego statku powietrznego.**

### Stan faktyczny

Pasażer dokonał rezerwacji biletu lotniczego na lot łączony obsługiwany przez Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP), który miał odbyć się w dniu 21 i 22 sierpnia 2017 r. na trasie: Fortaleza (Brazylia) - Lizbona (Portugalia) - Oslo (Norwegia). Pierwszy odcinek lotu przybył do Lizbony z opóźnieniem przez co pasażer nie zdążył wejść na lot do Oslo. W następstwie tego pasażer dotarł do miejsca docelowego kolejnego dnia, gdyż TAP realizował do Oslo tylko jeden lot dziennie.

Pasażer wystąpił do przewoźnika z roszczeniem o zapłatę odszkodowania w wysokości 600 EUR na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c w zw. z art. 7 ust. 1 lit. c 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 (zwanego dalej „rozporządzeniem (WE) nr 261/2004”), bowiem dystans między Fortalezą a Oslo wynosi ponad ok. 3500 km.

TAP odmówił wypłaty odszkodowania twierdząc, że opóźnienie w przybyciu do miejsca docelowego nastąpiło z powodów niezależnych od przewoźnika, gdyż lot na trasie Fortaleza - Lizbona był obsługiwany przez ten sam statek powietrzny, który obsługiwał wcześniejszy lot na trasie Lizbona - Fortaleza, podczas którego dowódca statku powietrznego zmuszony był dokonać międzylądowania w Las Palmas na Wyspach Kanaryjskich (Hiszpania) w celu usunięcia z pokładu **uciążliwego pasażera**, który zakłócił porządek na pokładzie samolotu, gryząc jednego z pasażerów i atakując innych, a także załogę która usiłowała go uspokoić. Tym samym **w ocenie przewoźnika okoliczność tę należy uznać za „nadzwyczajną”** w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, zwalniającą go tym samym z ciężącego na nim obowiązku wypłaty zryczałtowanego odszkodowania z powodu opóźnienia w przybyciu pasażera do miejsca docelowego.

Pasażer wytoczył więc powództwo o zapłatę przed Tribunal Judicial de Comarca de Lisboa (Sąd Rejonowy w Lizbonie), który powziął wątpliwości odnośnie:

- prawnej kwalifikacji okoliczności leżących u źródła owego opóźnienia,
- możliwości powoływania się przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego na tę okoliczność,



jeśli ma ona wpływ na statek powietrzny realizujący opóźniony lot, ale wystąpiła przy okazji realizowania lotu poprzedzającego opóźniony lot,

- uznania za racjonalne środków podjętych przez obsługującego przewoźnika lotniczego.

### Pytania prejudycjalne

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

- 1) Czy zakresem pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”, o którym mowa w motywie 14 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, można objąć okoliczność, iż jeden pasażer w trakcie danego lotu gryzł innych pasażerów i atakował załogę, która usiłowała go uspokoić, w sposób, który uzasadniał zdaniem dowódcy zmianę kierunku i skierowanie się do najbliższego lotniska w celu wysadzenia tego pasażera i jego bagażu, co spowodowało opóźnienie lotu w jego miejscu docelowym?
- 2) Czy „nadzwyczajna okoliczność”, która zaistniała w trakcie lotu bezpośrednio poprzedzającego i obsługiwanego przez ten sam statek powietrzny ma znaczenie dla wyłączenia odpowiedzialności przedsiębiorstwa lotniczego w związku z opóźnieniem wylotu owego statku powietrznego w lot powrotny, na który wpuszczony został na pokład pasażer dochodzący odszkodowania, powód w rozpatrywanej sprawie?
- 3) Czy dojście przez przewoźnika lotniczego do wniosku, zgodnie z którym wysłanie innego statku powietrznego nie doprowadziłoby do uniknięcia zaistniałego już opóźnienia i w tym samym przekierowania przesiadającego się pasażera, powoda w rozpatrywanej sprawie, na lot zaplanowany na dzień następny, ponieważ ów przewoźnik, pozwany w rozpatrywanej sprawie, wykonuje jedynie jeden lot dziennie do miejsca docelowego wybranego przez pasażera, oznacza, że przewoźnik lotniczy, pozwany w rozpatrywanej sprawie, przedsięwziął wszelkie racjonalne środki w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, choć mimo wszystko nie było możliwe uniknięcie zaistniałego opóźnienia?

### Stanowisko TSUE

TSUE w wyroku z dnia 11 czerwca 2020 r. w pierwszej kolejności przypomniał, że przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania pasażerom, jeżeli jest w stanie dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny jest spowodowane „**nadzwyczajnymi okolicznościami**”, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, a w przypadku zaistnienia takich okoliczności – że podjął dostosowane do sytuacji środki, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w celu uniknięcia odwołania lub znacznego opóźnienia danego lotu, przy czym nie można oczekiwać od niego poświęceń, których nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie (wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r.,



Germanwings, C-501/17, pkt 19). 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 panowanie, przy czym te dwie przesłanki są kumulatywne (wyroki: z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings, C-501/17, pkt 20, z dnia 12 marca 2020 r., Finnair, C-832/19, pkt 38). Takie okoliczności mogą zaistnieć w szczególności w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa (wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, C-549/07, pkt 21). W ocenie Trybunału bezspornym jest, że zachowanie pasażera zakłócające porządek na pokładzie samolotu, uzasadniające zboczenie z trasy odnośnego lotu, rzeczywiście zagraża bezpieczeństwu tego lotu . Co więcej, takie zachowanie uciążliwego pasażera, nie wpisuje się, jako nieodłączny element, w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika. Ponadto, nad takim zachowaniem przewoźnik ten nie może co do zasady skutecznie zapanować, ponieważ przede wszystkim zachowanie i reakcje takiego pasażera na polecenia załogi nie są co do zasady przewidywalne, a poza tym na pokładzie statku powietrznego dowódca statku, tak jak załoga, dysponuje jedynie ograniczonymi środkami mogącymi spowodować skuteczne zapanowanie nad takim zachowaniem pasażera .

Niemniej jednak skład orzekający podkreślił, że w **niektórych sytuacjach takie zachowanie uciążliwego pasażera nie będzie mogło być zakwalifikowane jako „nadzwyczajna okoliczność” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004**, gdy okaże się, że **przewoźnik przyczynił się do wystąpienia tego zachowania lub jeżeli był w stanie przewidzieć wystąpienie takiego zachowania i podjąć odpowiednie środki w momencie, w którym mógł to uczynić bez znaczącego wpływu na przebieg danego lotu**, opierając się na oznakach zapowiadających wystąpienie takiego zachowania. Przykładem takiej sytuacji byłoby przyjęcie przez przewoźnika na pokład pasażera wykazującego zaburzenia zachowania już zanim wsiadł na pokład, względnie podczas wsiadania. **Zweryfikowanie tych okoliczności należy każdorazowo do sądu krajowego** .

W dalszej kolejności Trybunał przeszedł do drugiego pytania, mającego na celu udzielenie odpowiedzi w kwestii możliwości powoływania się przez przewoźnika na "nadzwyczajną okoliczność" zwalniającą z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom, która miała wpływ na poprzedni lot wykonywany przez tego przewoźnika, przy wykorzystaniu tego samego statku powietrznego. Skład orzekający wskazał, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu przewoźnik lotniczy może powołać się na „nadzwyczajną okoliczność”, która miała wpływ na obsługiwany przez niego samego przy wykorzystaniu tego samego statku powietrznego poprzedni lot, pod warunkiem istnienia **bezpośredniego związku przyczynowego** między wystąpieniem tej okoliczności, która miała wpływ na poprzedni lot, a opóźnieniem lub odwołaniem kolejnego lotu, czego ocena należy do sądu krajowego w świetle znanych mu okoliczności faktycznych i z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego .



Następnie Trybunał przeszedł do trzeciego pytania, przez które sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia czy dokonanie przez przewoźnika lotniczego zmiany planu podróży pasażera polegającego na przekierowaniu go na inny lot obsługiwany przez tego przewoźnika, co skutkowało dotarciem pasażera do miejsca docelowego dzień później, aniżeli było to pierwotnie planowane stanowi "racjonalny środek" zwalniający tego przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c i art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Skład orzekający podniósł, że **w przypadku wystąpienia „nadzwyczajnej okoliczności” przewoźnik lotniczy zamierzający uzyskać zwolnienie z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom musi podjąć wszelkie dostępne mu środki, w celu zapewnienia racjonalnej, zadowalającej i zrealizowanej w najwcześniejszym możliwym terminie zmiany planu podróży, do których to środków należy poszukiwanie innych lotów bezpośrednich lub łączonych obsługiwanych ewentualnie przez innych przewoźników lotniczych należących do tego samego sojuszu lotniczego lub spoza niego, przylatujących do celu wcześniej niż następny lot danego przewoźnika lotniczego.**

Tym samym, dokonanie przez przewoźnika lotniczego wyłącznie zmiany planu podróży pasażera polegającej na przewiezieniu go za pomocą następnego obsługiwanego przez owego przewoźnika lotu, co doprowadziło do tego, iż ów pasażer dotarł do miejsca docelowego dzień później, aniżeli było to pierwotnie zaplanowane, **nie stanowi przykładu podjęcia wszelkich dostępnych mu środków, chyba że brak jest jakichkolwiek wolnych miejsc w ramach innego bezpośredniego lub łączonego lotu umożliwiającego danemu pasażerowi dotarcie do miejsca docelowego wcześniej, niż umożliwia to następny lot danego przewoźnika lotniczego, lub gdy dokonanie takiej zmiany planu podróży stanowi dla tego przewoźnika lotniczego poświęcenie, jakiego nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie.**

Zapadłe orzeczenie jest o tyle istotne, że doprecyzowuje pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” i „rozsądnych środków” w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 261/2004, co rozwieje wątpliwości interpretacyjne i zmniejszy ryzyko nadużyć w powoływaniu się przez przewoźników lotniczych na przesłankę "nadzwyczajnych okoliczności" przy odmowie wypłaty zryczałtowanego odszkodowania pasażerom, których loty zostały odwołane lub doznały dużego opóźnienia.

