Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
YVES'A BOTA
przedstawiona w dniu 28 lipca 2016 r.[1]

Sprawa C-315/15

Marcela Pešková,
Jiří Peška
przeciwko
Travel Service a.s.

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Obvodní soud pro Prahu 6 (sąd obwodowy nr 6 w Pradze, Republika Czeska)]

Odesłanie prejudycjalne — Transport lotniczy — Odszkodowanie dla pasażerów w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotów — Zakres — Zwolnienie z obowiązku odszkodowania — Zderzenie ptaka z samolotem — Pojęcie „zdarzenia" w rozumieniu orzecznictwa Trybunału oraz pojęcie „nadzwyczajnej okoliczności" w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 261/2004 — Pojęcie „racjonalnego środka" — Zdarzenie, które wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego

1. W niniejszej sprawie Trybunał ma za zadanie orzec w istocie, czy zderzenie ptaka z samolotem, które skutkowało ponad trzygodzinnym opóźnieniem przylotu stanowi „nadzwyczajną okoliczność" w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 261/2004[2], zwalniającą tym samym obsługującego przewoźnika lotniczego z ciążącego na nim obowiązku wypłacenia pasażerom odszkodowania za to opóźnienie.

2. W niniejszej opinii wyjaśnię powody, dla których uważam, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż zderzenie ptaka z samolotem, które skutkowało ponad trzygodzinnym opóźnieniem w stosunku do czasu przylotu pierwotnie zaplanowanego, nie stanowi „nadzwyczajnej okoliczności" w rozumieniu tego przepisu i nie może tym samym zwalniać obsługującego przewoźnika lotniczego z ciążącego na nim obowiązku zapłaty odszkodowania.

1 — Język oryginału: francuski.

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).

I – Ramy prawne

3. Motyw 14 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, co następuje:

„Podobnie jak w konwencji montrealskiej [3], 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”.

4. Artykuł 5 ust. 3 tego rozporządzenia ma następujące brzmienie:

„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”.

5. Zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. a) omawianego rozporządzenia w przypadku odwołania do tego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów.

6. Wreszcie art. 13 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, co następuje:

„W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez niniejsze rozporządzenie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich. W szczególności, niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie ogranicza prawa obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od organizatora wycieczek lub innej osoby, z którą przewoźnik podpisał umowę. Analogicznie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo organizatora wycieczek lub osoby trzeciej, niebędącej pasażerem, z którym obsługujący przewoźnik lotniczy podpisał umowę, do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego”.

II – Okoliczności faktyczne sporu w postępowaniu głównym

7. W dniu 10 sierpnia 2013 r. M. Pešková i J. Peška odbyli lot obsługiwany przez przedsiębiorstwo Travel Service a.s. (zwane dalej „stroną pozwaną w postępowaniu głównym”) z Burgas (Bułgaria) do Ostrawy (Republika Czeska).

8. Lot ten miał zaplanowaną trasę: Praga (Republika Czeska) – Burgas – Brno (Republika Czeska) – Burgas – Ostrawa. Na odcinku Praga – Burgas wykryto techniczną usterkę zaworu, której usunięcie zajęło godzinę i czterdzieści pięć minut. Według twierdzeń strony pozwanej w postępowaniu głównym podczas lądowania w Brnie samolot zderzył się z ptakiem, w wyniku czego technik strony pozwanej w postępowaniu głównym wysłany z miasta Slaný (Republika Czeska) przeprowadził kontrolę tego

3 — Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001, L 194, s. 38).

samolotu. Obvodní soud pro Prahu 6 (sąd obwodowy nr 6 w Pradze, Republika Czeska) podkreśla, że inna firma przeprowadziła już kontrolę, jednakże właściciel samolotu, Sunwing, nie uznał jej uprawnień. W związku z tym technik strony pozwanej w postępowaniu głównym zbadał jeszcze raz miejsce zderzenia, lecz kontrola ta nie wykazała żadnych nieprawidłowości.

9. W pozwie, który wpłynął do sądu odsyłającego w dniu 26 listopada 2013 r., M. Pešková i J. Peška zażądali zapłaty przez stronę pozwaną w postępowaniu głównym na rzecz każdego z nich kwoty w wysokości 250 EUR tytułem odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, z uwagi na to, że techniczna usterka zaworu oraz zderzenie samolotu z ptakiem spowodowało opóźnienie przylotu do Ostrawy o pięć godzin i dwadzieścia minut.

10. Wyrokiem z dnia 22 maja 2014 r. Obvodní soud pro Prahu 6 (sąd obwodowy nr 6 w Pradze) uwzględnił ich roszczenia z tego względu, że oba te zdarzenia spowodowały opóźnienie oraz że nie mogły one zostać zakwalifikowane jako „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia. Zdaniem sądu odsyłającego oczywiste jest, że do kompetencji strony pozwanej w postępowaniu głównym, jako przewoźnika lotniczego, w pełni należy organizacyjne rozwiązywanie problemów technicznych, takich jak „doprowadzenie do stanu używalności" samolotu po zderzeniu z ptakiem. Sąd ten wskazał też, że strona pozwana w postępowaniu głównym nie wykazała, iż uczyniła wszystko, aby nie doszło do takiego opóźnienia lotu, ponieważ ograniczyła się do stwierdzenia, że po zderzeniu samolotu z ptakiem „konieczne było" oczekiwanie na przybycie uprawnionego technika.

11. W dniu 2 lipca 2014 r. strona pozwana w postępowaniu głównym wniosła odwołanie od powyższego wyroku. Postanowieniem z dnia 17 lipca 2014 r. Městský soud v Praze (sąd grodzki w Pradze, Republika Czeska) odrzucił to odwołanie jako niedopuszczalne z tego powodu, że w rzeczonym postanowieniu orzekł on w przedmiocie dwóch odrębnych roszczeń, z których żadne nie przekraczało kwoty 10 000 koron czeskich (CZK) (około 365 EUR).

12. W związku z tym strona pozwana w postępowaniu głównym wniosła do Ústavní soud (trybunału konstytucyjnego Republiki Czeskiej) skargę konstytucyjną na wyrok Obvodní soud pro Prahu 6 (sądu obwodowego nr 6 w Pradze) z dnia 22 maja 2014 r. Wyrokiem z dnia 20 listopada 2014 r. Ústavní soud (trybunał konstytucyjny) uchylił wyrok z dnia 22 maja 2014 r. z uwagi na fakt, iż naruszał on podstawowe prawo strony pozwanej w postępowaniu głównym do sprawiedliwego procesu i podstawowe prawo do sędziego powołanego zgodnie z prawem, ponieważ Obvodní soud pro Prahu 6 (sąd obwodowy nr 6 w Pradze), jako sąd ostatniej instancji, powinien był skierować pytanie prejudycjalne do Trybunału zgodnie z art. 267 TFUE. Ústavní soud (trybunał konstytucyjny) zauważył też, że Trybunał nie przedstawił dotychczas wyczerpującej wykładni rozporządzenia nr 261/2004 w odniesieniu do charakteru odpowiedzialności wynikającej ze zderzenia samolotu z ptakiem w połączeniu z innymi zdarzeniami odmiennej natury, w niniejszym przypadku zdarzeniami technicznymi. Ponadto, jego zdaniem, z orzecznictwa Trybunału ani z rzeczonego rozporządzenia nie wynika jasno, czy takie okoliczności należy uznać za „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia.

13. W tym właśnie kontekście Obvodní soud pro Prahu 6 (sąd obwodowy nr 6 w Pradze) postanowił zwrócić się do Trybunału o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

III – Pytania prejudycjalne

14. Mając wątpliwości co do wykładni rozporządzenia nr 261/2004, Obvodní soud pro Prahu 6 (sąd obwodowy nr 6 w Pradze) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy zderzenie samolotu z ptakiem stanowi »zdarzenie« w rozumieniu pkt 22 wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r., [Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)], czy może stanowi ono „nadzwyczajną okoliczność" w rozumieniu motywu 14 […] rozporządzenia […] nr 261/2004 […], czy też nie wchodzi ono w zakres żadnego z tych pojęć?

2) Jeżeli zderzenie samolotu z ptakiem stanowi „nadzwyczajną okoliczność" w rozumieniu motywu 14 rozporządzenia [nr 261/2004], to czy przewoźnik lotniczy może uznać za racjonalne środki służące uniknięciu takiego zderzenia mechanizmy kontroli prewencyjnej ustanowione w okolicach lotnisk (takie jak na przykład płoszenie ptaków hałasem, współpraca z ornitologami, usunięcie miejsc typowych dla gromadzenia się lub przelotów ptaków, płoszenie światłem itp.)? Co w takim przypadku stanowi „zdarzenie" w rozumieniu pkt 22 wyroku [z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771)]?

3) Jeżeli zderzenie samolotu z ptakiem stanowi „zdarzenie" w rozumieniu pkt 22 wyroku [z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann, (C-549/07, EU:C:2008:771)], to czy można uznać je również za „zdarzenie" w rozumieniu motywu 14 rozporządzenia [nr 261/2004] i czy można w takim wypadku uznać za „nadzwyczajną okoliczność" w rozumieniu motywu 14 [tego] rozporządzenia ogół środków technicznych i administracyjnych, które przewoźnik lotniczy musi podjąć po zderzeniu samolotu z ptakiem, w wyniku którego nie doszło jednak do uszkodzenia samolotu?

4) Jeżeli ogół środków technicznych i administracyjnych podjętych po zderzeniu samolotu z ptakiem, w wyniku którego nie doszło jednak do uszkodzenia samolotu, stanowi „nadzwyczajną okoliczność" w rozumieniu motywu 14 rozporządzenia [nr 261/2004], to czy można wymagać od przewoźnika lotniczego, aby brał pod uwagę, już podczas planowania lotów, ryzyko, że konieczne będzie podjęcie tych środków technicznych i administracyjnych po zderzeniu samolotu z ptakiem, i aby uwzględnił tę okoliczność w rozkładzie lotów w ramach rozsądnych środków?

5) Jak należy oceniać spoczywający na przewoźniku lotniczym obowiązek odszkodowania w rozumieniu art. 7 rozporządzenia [nr 261/2004], w przypadku kiedy opóźnienie jest spowodowane nie tylko przez środki administracyjne i techniczne podjęte po zderzeniu samolotu z ptakiem, w wyniku którego nie doszło do uszkodzenia samolotu, lecz również, w znacznej mierze, przez naprawę usterki technicznej nie mającej związku ze wspomnianym zderzeniem samolotu z ptakiem?".

IV – Moja analiza

A – *Uwagi wstępne*

15. Analiza sprawy przedłożonej Trybunałowi prowadzi mnie do postawienia sobie, celem zapewnienia pełnej jasności, następującego pytania.

16. W dziedzinie odszkodowania dla pasażerów w przypadku opóźnienia lotów orzecznictwo Trybunału charakteryzuje się moim zdaniem dwiema cechami; po pierwsze, jest precyzyjne, a po drugie, chroni pasażerów. Gdy czytam pewne fragmenty uwag na piśmie przedstawionych Trybunałowi i widzę, że w niektórych z nich mowa jest w szczególności o „niemożliwych do poniesienia kosztach",

nawet jeśli chodzi tylko o naprawienie ewentualnej szkody, nie mogę powstrzymać się od zadania sobie pytania, czy zabiegany przez strony zwrot w orzecznictwie – gdyż według mnie mamy tu z nim do czynienia – nie wynika z faktu, iż aktualne orzecznictwo jest uznawane za rodzące nadmierne obciążenie finansowe dla przewoźników lotniczych.

17. Mogę to zrozumieć. Jeśli jednak faktycznie ma to miejsce, rozwiązanie mające na celu skorygowanie tego ewentualnie przesadnego skutku powinno moim zdaniem zostać przyjęte w drodze zmiany legislacyjnej, a nie w drodze dostosowania orzecznictwa, w wyniku czego, po pierwsze, Trybunałowi powierzone by zostało zadanie, które nie wydaje mi się do końca do niego należeć, a po drugie, doszłoby do zatarcia granic, które zostały już wyznaczone w precyzyjny sposób. Trybunał wyznaczył je zresztą, korzystając ze swej normalnej metody wykładni, w oparciu o użyte terminy i względy przedstawione przez prawodawcę Unii.

18. Jak będziemy mieli jeszcze okazję zobaczyć w ramach przedstawionego przeze mnie poniżej toku rozumowania, chęć odmowy uznania analogii, która jest jednak obecna między wieloma sytuacjami, za cenę rozróżnień semantycznych, w przypadku których nie widzę zasady prawnej, która zmuszałaby do ich stosowania, sprowadza się w rzeczywistości do posługiwania się kazuistyką, która albo uczyniłaby Trybunał, najwyższy sąd Unii, sądem zajmującym się badaniem okoliczności faktycznych, albo prowadziłaby do pozostawienia rozstrzygnięcia sądom krajowym ze wszelkimi wynikającymi stąd niebezpieczeństwami w zakresie rozbieżności w orzecznictwie.

19. Wydaje mi się, że można dopatrywać się w tym ryzyka braku precyzyjności, a zatem ryzyka braku pewności prawnej.

20. Uważam więc, że rozwiązanie, które jest logiczne i odpowiada normalnym relacjom między instytucjami w świetle ich odnośnych kompetencji, polega na zastosowaniu rozwiązania legislacyjnego polegającego na skorygowaniu tekstu, którego początkowe brzmienie zrodziło skutki, których zdaniem prawodawcy Unii nie należy utrzymywać.

B – *W przedmiocie pytań prejudycjalnych*

21. Poprzez swoje pytanie pierwsze sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że zderzenie ptaka z samolotem, które skutkowało ponad trzygodzinnym opóźnieniem w stosunku do czasu przylotu pierwotnie zaplanowanego, należy uznać za „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu tego przepisu, zwalniającą tym samym przewoźnika lotniczego z ciążącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania pasażerom lotniczym.

22. Pragnę przypomnieć, że zgodnie z art. 5 ust. 3 rzeczonego rozporządzenia obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

23. Trybunał wyjaśnił, że ponieważ omawiany art. 5 ust. 3 stanowi odstępstwo od zasady prawa pasażerów do odszkodowania, należy interpretować go ściśle [4].

4 — Wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 35 i przytoczone tam orzecznictwo).

24. Ponadto okoliczności związane z wystąpieniem danego zdarzenia mogą zostać uznane za „nadzwyczajne” w rozumieniu rzeczonego art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które – na wzór okoliczności wymienionych w motywie 14 tego rozporządzenia – nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie poddaje się skutecznej kontroli ze względu na jego charakter lub źródło [5].

25. W tym względzie z uwag złożonych przed Trybunałem w niniejszej sprawie wynika, że istnieje pewna niejasność dotycząca tych dwóch przesłanek. Mogłem bowiem przeczytać, że skoro dane zdarzenie jest nie do przewidzenia i nie poddaje się skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego, powinno być ono automatycznie zakwalifikowane jako „nadzwyczajna okoliczność” w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004.

26. Otóż przesłanki wymienione przez Trybunał w przytoczonym powyżej orzecznictwie mają charakter kumulatywny. I tak, dane zdarzenie stanowi nadzwyczajną okoliczność, gdy, po pierwsze, nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego, a po drugie, nie poddaje się skutecznej kontroli ze względu na jego charakter lub źródło.

27. Brak występowania jednej z tych przesłanek uniemożliwia zatem uznanie danego zdarzenia za „nadzwyczajną okoliczność”. Dzieje się tak w przypadku zderzenia pomiędzy ptakiem a samolotem. O ile bowiem takie zderzenie, ze względu jego charakter lub źródło, nie poddaje się skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego, o tyle nie może być ono uznane za niewpisujące się w ramy normalnego wykonywania jego działalności.

28. Niebezpieczeństwo związane ze zwierzętami w ramach działalności polegającej na transporcie lotniczym jest zjawiskiem dobrze znanym i w pełni dostrzeganym przez zainteresowane podmioty. Już bowiem na etapie produkcji samolotu jego najbardziej wrażliwe na zderzenie z ptakiem części – mianowicie, w szczególności, silnik i szyba kokpitu – są poddawane testom, tak aby samolot mógł otrzymać świadectwo zdatności do lotu, zezwalające mu na odbywanie lotów [6]. Otóż w celu przeprowadzenia testu odporności samolotu na zderzenie z ptactwem producenci samolotów korzystają regularnie z tak zwanych „armat z kurczaków”, które wystrzeliwują w powietrze ciała martwych ptaków z prędkością, z jaką samolot lata na wysokości, na której często napotyka ptaki, a mianowicie przy starcie i lądowaniu. Konstrukcja samolotu powinna zatem być w stanie znieść zderzenie z ptakami o różnej wielkości, w zależności od typu samolotu oraz silnika [7].

29. Nie tylko konstruktorzy lotniczy biorą pod uwagę niebezpieczeństwo związane ze zwierzętami. Na większości portów lotniczych stosowane są bowiem różne metody w celu odstraszenia ptaków i innych zwierząt w okolicy pasów, takie jak rakietki hukowe, latarki laserowe, czy też imitacje krzyków w warunkach zagrożenia. W celu zmniejszenia atrakcyjności dla zwierząt obszarów położonych w pobliżu lotniska może być ponadto przewidziane stosowanie szczególnych środków, takich jak wysuszanie bagien, czy zakaz zbyt atrakcyjnych dla ptaków upraw [8].

30. Wiadome jest również, że pewne okresy bardziej sprzyjają zderzeniom z ptakami niż inne; te najbardziej niebezpieczne to okresy wędrówek ptaków oraz wylotów młodych ptaków nieprzyzwyczajonych do samolotów. Z kolei najbardziej niebezpiecznymi porami dnia są świt i zmierzch [9].

5 — Zobacz wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 36 i przytoczone tam orzecznictwo).

6 — Zobacz decyzja Europejskiej Agencji Bezpieczeństwa Lotniczego (EASA) nr 2003/9/RM z dnia 24 października 2003 r. pod następującym adresem internetowym: https://www.easa.europa.eu/system/files/dfu/decision_ED_2003_09_RM.pdf.

7 — Zobacz s. 60 i nast. tej decyzji.

8 — Zobacz uwagi techniczne dyrekcji generalnej lotnictwa cywilnego z marca 2007 r. pod następującym adresem internetowym: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/publications/documents/peril_animalier.pdf.

9 — Idem.

31. Zderzenia jednego lub kilku ptaków z samolotem są zatem powszechnym zjawiskiem znanym różnym podmiotom gospodarczym działającym w sektorze transportu lotniczego. Zgodnie z amerykańskim badaniem na temat niebezpieczeństwa związanego ze zwierzętami przeprowadzonym w 2011 r. od momentu ustanowienia w 1990 r. bazy danych Federal Aviation Administration (FAA, federalnej administracji lotnictwa) odnotowano 99 411 zderzeń zwierząt z samolotami. W przeważającej większości przypadków – a mianowicie w 97,4% – chodziło o zderzenie z ptakiem [10]. We Francji rejestruje się każdego roku około 700 zderzeń ptaków z samolotami [11].

32. Piloci odgrywają istotną rolę w kontroli niebezpieczeństwa związanego ze zwierzętami, czy to przed rozpoczęciem lotu, w trakcie, czy też po jego odbyciu. Przed rozpoczęciem lotu piloci zapoznają się bowiem w szczególności z dostępnymi informacjami przekazywanymi za pomocą komunikatów publikowanych przez rządowe agencje żeglugi powietrznej i kontroli ruchu lotniczego [12], dotyczącymi obecności lub nieobecności ptaków na lotnisku wylotu oraz lotnisku docelowym lub w ich pobliżu. W przypadku istnienia niebezpieczeństwa piloci mogą zwrócić się o interwencję mającą na celu spłoszenie ptactwa. W czasie kołowania piloci powinni również uważnie obserwować drogę startową w celu stwierdzenia wszelkiej obecności ptaków i w razie potrzeby zgłosić ten fakt. Wreszcie każde zderzenie z ptakami powinno zostać zarejestrowane [13].

33. Należy zatem stwierdzić, że zderzenie ptaka z samolotem nie jest wcale zdarzeniem „wykraczającym ponad przeciętność” [14], a wręcz przeciwnie. Częstotliwość tego typu zderzeń oraz ich uwzględnienie przy projektowaniu samolotów i zarządzaniu portami lotniczymi, a także w różnych fazach lotu świadczą moim zdaniem w dostateczny sposób o tym, że takie zdarzenie wpisuje się jak najbardziej w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego. Odmienne rozumowanie prowadziłoby do zakwalifikowania pod względem prawnym jako „nadzwyczajne” zdarzenia, które jest zupełnie zwyczajne.

34. Ryzyko jest pewne, znane, brane pod uwagę i pojawia się, jak tylko samolot startuje lub ląduje, to znaczy jest nierozerwalnie związane z działalnością lotniczą. Ponadto wydaje mi się jasne, że nikt nie kwestionuje poważnie tej charakterystyki.

35. Tak naprawdę zamierzonym celem jest przeniesienie na pasażera niedogodności wynikających z wystąpienia tego ryzyka.

36. Jak już podkreśliłem w uwagach wstępnych, aby osiągnąć taki skutek, Trybunał powinien zrewidować swoje orzecznictwo oparte na wyroku z dnia 17 września 2015 r., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618). Moim zdaniem istnieje niezaprzeczalna analogia między obiema rozpatrywanymi sytuacjami, nawet jeśli strony to kwestionują.

37. Nie widzę bowiem żadnego powodu, który mógłby mnie skłonić do przyjęcia rozumowania odmiennego od rozumowania zaprezentowanego przez Trybunał w tym wyroku. Otóż Trybunał stwierdził, że awaria spowodowana przedwczesną wadliwością pewnych części statku powietrznego rzeczywiście stanowi nieoczekiwane zdarzenie. Dodał on jednak, że taka awaria pozostaje nierozerwalnie związana z bardzo złożonym systemem funkcjonowania maszyny, która jest wykorzystywana przez przewoźnika lotniczego w warunkach, w szczególności meteorologicznych, często trudnych, nawet ekstremalnych, pamiętając ponadto o tym, że każda część statku powietrznego

10 — Zobacz sprawozdanie podsumowujące Airport Cooperative Research Program (ACRP), zatytułowane „Bird harassment, repellent, and deterrent techniques for use on and near airports”, dostępne pod następującym adresem internetowym: http://onlinepubs.trb.org/onlinepubs/acrp/acrp_syn_023.pdf.

11 — Zobacz statystyki w służbach technicznych lotnictwa cywilnego pod następującym adresem internetowym: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/picaweb.php.

12 — Komunikaty te zwane są Notice to Airmen (NOTAM).

13 — Zobacz następującą stronę internetową: http://www.stac.aviation-civile.gouv.fr/risque_animalier/prevention.php.

14 — Zobacz wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 29).

zużywa się [15]. Trybunał doszedł na tej podstawie do wniosku, że w ramach działalności przewoźnika lotniczego to nieoczekiwane zdarzenie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, jako że przewoźnik ten jest stale narażony na tego typu niespodziewane problemy techniczne [16].

38. Podczas rozprawy podniesiono, że zdarzenie takie jak awaria spowodowana przedwczesną wadliwością części samolotu nie może być porównywane ze zdarzeniem takim jak zderzenie samolotu z ptakiem, ponieważ pierwsze zdarzenie stanowi przyczynę endogenną, zaś drugie – egzogenną, to znaczy, konkretnie, przyczyna może dotyczyć elementów wewnętrznych lub zewnętrznych względem samolotu. Zastanawiam się jednak, na jakiej podstawie prawnej mógłbym wyprowadzić w oparciu o samą tą tylko okoliczność równie całkowicie przeciwstawne wnioski naruszające tak bardzo zasadę ochrony konsumentów.

39. Ów argument, który uzależnia zastosowanie zasady prawnej od kwestii, czy ryzyko znajduje się wewnątrz struktury samolotu czy na zewnątrz niej, nie zmienia w żadnym razie charakteru prawnego zdarzenia. Niezależnie od tego, czy owo ryzyko znajduje się wewnątrz kabiny czy na jej zewnątrz, jedyną kwestią przydatną w świetle orzecznictwa Trybunału jest to, czy ryzyko wpisuje się lub nie w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, co – jak sądzę – wykazałem powyżej.

40. Innymi słowy, uwzględnienie tego kryterium zaproponowanego przez strony prowadziłoby do zmiany utrwalonego orzecznictwa poprzez zastąpienie kryterium prawnego innym czysto materialnym kryterium uchylającym to pierwsze, mimo że z prawnego punktu widzenia ma ono ten sam charakter. Wewnątrz samolotu czy na zewnątrz samolotu, ryzyko wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego.

41. Dostrzegam faktycznie korzyść, niekwestionowaną zresztą tak naprawdę przez strony, która wynikłaby stąd dla przedsiębiorstw lotniczych, oraz pozostającą z nią w korelacji stratę, którą ponieśliby konsumenci. Właśnie dlatego wydaje mi się, że jeśli istnieje konieczność ekonomicznego wyważenia tych różnych interesów poprzez zmianę prawa, wyłącznie prawodawca Unii może tego dokonać.

42. Podczas rozprawy nawiązano też do sytuacji opóźnienia spowodowanego bardzo złymi warunkami meteorologicznymi, które uzasadniałyby w tym przypadku ich uznanie za „nadzwyczajne okoliczności”. Wydaje mi się jednak całkowicie przesadne zrównanie zderzenia samolotu z ptakiem w fazie startu lub lądowania ze zdarzeniem wskazanym podczas rozprawy.

43. Mogłoby być inaczej tylko, gdyby stado nadlatujących w dużej liczbie ptaków uniemożliwiło czasowo start samolotu lub zmusiło go do lądowania na lotnisku zastępczym. W tym przypadku tylko ta sytuacja wydaje mi się porównywalna – na podstawie analogicznego rozumowania – z sytuacją powstałą w wyniku nadzwyczajnych okoliczności meteorologicznych.

44. W rezultacie uważam, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, iż zderzenie ptaka z samolotem, które skutkowało ponad trzygodzinnym opóźnieniem w stosunku do czasu przylotu pierwotnie zaplanowanego, nie stanowi „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu tego przepisu i nie może zatem zwalniać obsługującego przewoźnika lotniczego z ciążącego na nim obowiązku zapłaty odszkodowania.

15 — Wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 41).

16 — Wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 42).

45. Pragnę ponadto zauważyć, że zgodnie z art. 13 tego rozporządzenia w przypadku gdy przewoźnik lotniczy wypłaca takie odszkodowanie, ma on prawo do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem krajowym, odszkodowania od każdej innej osoby, w tym od osób trzecich. Tego rodzaju odszkodowanie może zatem zmniejszyć lub nawet wyeliminować obciążenie finansowe przewoźników wynikające z ciążących na nich obowiązków przewidzianych w rzeczonym rozporządzeniu [17]. Jeżeli zatem obsługujący przewoźnik lotniczy uzna w szczególności, że do zarządzającego portem lotniczym należy podjęcie wystarczających środków mających na celu spłoszenie ptactwa i że jego zdaniem nie miało to miejsca, mógłby on w rezultacie wytoczyć powództwo o odszkodowanie.

46. Mając na względzie treść odpowiedzi na pytanie pierwsze, moim zdaniem nie ma potrzeby udzielać odpowiedzi na pytania drugie, trzecie i czwarte.

47. Poprzez pytanie piąte sąd odsyłający zmierza w rzeczywistości do ustalenia, jak należy postrzegać dwa zdarzenia, które spowodowały opóźnienie przylotu o pięć godzin i dwadzieścia minut, w świetle prawa do odszkodowania, które przysługuje pasażerom opóźnionych lotów na mocy rozporządzenia nr 261/2004.

48. Z okoliczności faktycznych sporu w postępowaniu głównym przedstawionych przez sąd odsyłający wynika, że opóźnienie spowodowane usterką techniczną wyniosło godzinę i czterdzieści pięć minut. Po zderzeniu ptaka z samolotem opóźnienie wynikające z tych dwóch zdarzeń łącznie wyniosło pięć godzin i dwadzieścia minut. Zderzenie to spowodowało zatem opóźnienie o trzy godziny i trzydzieści pięć minut. Jak zostało już stwierdzone w niniejszej opinii, skoro zderzenie ptaka z samolotem nie stanowi „nadzwyczajnej okoliczności" w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004, samo opóźnienie wynikające ze zderzenia ptaka z samolotem wystarczy, aby wywieść z niego prawo do odszkodowania przysługujące pasażerom odnośnego lotu. Nie ma zatem moim zdaniem potrzeby zbadania pytania piątego.

V – Wnioski

49. W świetle powyższych rozważań proponuję Trybunałowi, aby udzielił Obvodní soud pro Prahu 6 (sądowi obwodowemu nr 6 w Pradze, Republika Czeska) następującej odpowiedzi:

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 zderzenie ptaka z samolotem, które skutkowało ponad trzygodzinnym opóźnieniem w stosunku do czasu przylotu pierwotnie zaplanowanego, nie stanowi „nadzwyczajnej okoliczności" w rozumieniu tego przepisu i nie może w związku z tym zwalniać obsługującego przewoźnika lotniczego z ciążącego na nim obowiązku zapłaty odszkodowania.

17 — Zobacz wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618, pkt 46 i przytoczone tam orzecznictwo).