Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
EVGENIEGO TANCHEVA
przedstawiona w dniu 22 listopada 2018 r.[1]

Sprawa C-501/17

Germanwings GmbH
przeciwko
Wolfgangowi Pauelsowi

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Landgericht Köln (sąd okręgowy w Kolonii, Niemcy)]

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Odszkodowanie dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów – Prawo do odszkodowania – Zwolnienie – Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności" – Uszkodzenie spowodowane przez ciało obce (FOD) – Uszkodzenie opony samolotu przez śrubę leżącą na pasie startowym lub pasie do lądowania

1. W ramach niniejszego odesłania prejudycjalnego Trybunał będzie musiał rozebrać na czynniki pierwsze pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności" w kontekście odszkodowania należnego pasażerom w wypadku odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia lotów. W niniejszej sprawie opona samolotu, którego dotyczy postępowanie, została bowiem uszkodzona przez śrubę leżącą na pasie startowym lub pasie do lądowania (sytuacja zwana dalej „rozpatrywanym zdarzeniem").

2. Pytanie prejudycjalne dotyczące wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004[2] zostało przedstawione przez Landgericht Köln (sąd okręgowy w Kolonii, Niemcy) w kontekście sporu między Wolfgangiem Pauelsem a przewoźnikiem lotniczym Germanwings GmbH w związku z odmową wypłaty odszkodowania za znacznie opóźniony lot.

3. Implikacje ekonomiczne sprawy są istotne. Z danych statystycznych udostępnionych przez Civic Aviation Authority (urząd lotnictwa cywilnego, Zjednoczone Królestwo) wynika, że przewoźnicy lotniczy powołują się na nadzwyczajne okoliczności w „ok. 30% wszystkich skarg", które pochłaniają „ponad 70% zasobów organów krajowych"[3]. Znaczenie pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności" jest zatem nie do przecenienia[4].

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 (zwane dalej „rozporządzeniem w sprawie praw pasażerów").

3 Zobacz J. Prassl, Exceptionally Unexceptional: C-257/14 Corina van der Lans v KLM and the end of Regulation 261/2004's Exceptional Circumstances Defence, *EuCML*, 2016, s. 136. Autor przytacza również stanowiska linii lotniczych, w których wyjątkowo „uparcie odmawiają one pełnego wywiązania się ze swoich obowiązków, aż do pozwania ich do sądu".

4 J. Malenovsky, Regulation 261: Three Major Issues in the Case Law of the Court of Justice of the EU, w: M. Bobek i J. Prassl (eds), *EU Law in the Member States: Air Passenger Rights, Ten Years On*, Hart, 2016, s. 25, 30.

I. Kontekst prawny

4. Motywy 1, 4, 14 i 15 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów mają następujące brzmienie:

„(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.

[…]

(4) W związku z powyższym Wspólnota powinna podnieść standardy ochrony ustalone przez wyżej wymienione rozporządzenie, zarówno poprzez wzmocnienie praw pasażerów, jak i zapewnienie przewoźnikom lotniczym działalności w ujednoliconych warunkach na zliberalizowanym rynku.

[…]

(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”.

5. Artykuł 5 rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi w ust. 1 i 3:

„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".

6. Artykuł 7 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów, zatytułowany „Prawo do odszkodowania", stanowi w ust. 1 lit. a):

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

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;

[…]".

7. Artykuł 13 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania za poniesioną szkodę", brzmi następująco:

„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 leżące u podstaw sporu w postępowaniu głównym i pytanie prejudycjalne

8. Wolfgang Pauels zarezerwował na 28 sierpnia 2015 r. w liniach Germanwings lot z Dublina do Düsseldorfu. Zgodnie z rozkładem samolot miał wylądować w Düsseldorfie o godzinie 14:30 czasu lokalnego.

9. W rzeczywistości samolot wylądował w Düsseldorfie o godzinie 17:48 czasu lokalnego, czyli z ponadtrzygodzinnym opóźnieniem.

10. W odpowiedzi na podnoszone przez powoda żądanie zapłaty linie Germanwings wskazują, że w trakcie przygotowań startu spornego lotu w oponie przeznaczonego do wykonania lotu samolotu znaleziona została śruba, która wbiła się w oponę na pasie startowym w Düsseldorfie lub na pasie do lądowania w Dublinie w czasie poprzedniego lotu. Z tego powodu opona ta musiała zostać wymieniona, co doprowadziło do opóźnienia.

11. Linie Germanwings są zdania, że zdarzenie powodujące szkodę było nadzwyczajną okolicznością w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów, na skutek czego nie można im przypisać odpowiedzialności. Tym samym, jak podnoszą, nie są zobowiązane do wypłaty odszkodowania.

12. Amtsgericht Köln (sąd rejonowy w Kolonii, Niemcy) zasądził od Germanwings zgodnie z treścią pozwu zapłatę na rzecz W. Pauelsa 250 EUR wraz z odsetkami w wysokości 5% powyżej podstawowej stopy procentowej, naliczanymi począwszy od dnia 16 września 2015 r.

13. Wyżej wymieniony sąd uznał za prawdziwe twierdzenia Germanwings kwestionowane przez W. Pauelsa, dotyczące przyczyny dużego opóźnienia w przylocie do Düsseldorfu, i wskazał w istocie, że Germanwings nie mogą z tego powodu zostać zwolnione z obowiązku zapłaty odszkodowania, gdyż uszkodzenie opony samolotu przez śrubę znajdującą się na pasie startowym lub pasie do lądowania jest okolicznością dającą się przewidzieć w toku prowadzenia normalnej działalności w zakresie przewozów lotniczych, którą można skutecznie opanować. Jest to również zgodne z zamierzeniem niemieckiego prawodawcy, o czym świadczy istnienie kontroli pasu startowego i ustawowego obowiązku jej przeprowadzenia. Pod kontrolą przewoźnika lotniczego znajduje się nie tylko działalność w zakresie przewozów lotniczych sensu stricto, obejmująca start, lot i lądowanie, lecz również wszystkie świadczone przez osoby trzecie usługi portu lotniczego, z których korzystają przewoźnicy, bez których normalna działalność w zakresie przewozów lotniczych nie byłaby możliwa. Według Amtsgericht Köln (sądu rejonowego w Kolonii, Niemcy) zostało to wyjaśnione przez Trybunał Sprawiedliwości w postanowieniu z dnia 14 listopada 2014 r., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

14. Germanwings wniosły odwołanie od wyroku Amtsgericht (sądu rejonowego, Niemcy). Podnoszą one, że sąd niższej instancji zbytnio rozszerzył możliwą do skontrolowania przez nie sferę i nie uwzględnił faktu, że Trybunał nie orzekł, że wszystkie świadczone przez osoby trzecie usługi portu lotniczego, z których korzystają przewoźnicy, zaliczają się do prowadzonej przez przewoźników działalności w zakresie przewozów lotniczych.

15. Sąd odsyłający zaznacza, że we wspomnianym powyżej postanowieniu w sprawie Siewert chodziło o uszkodzenie samolotu spowodowane przez pojazd ze schodami do samolotu, które zostały dostawione do samolotu w celu umożliwienia wejścia pasażerów, i, w związku z tym, o wykorzystanie usługodawcy w celu obsługi konkretnego lotu, który miał być wykonany przez przewoźnika lotniczego. Umożliwienie pasażerom wejścia do zarezerwowanego samolotu należy do zadań przewoźnika lotniczego. Dlatego też niniejszy stan faktyczny nie jest co do zasady porównywalny. W niniejszej sprawie bowiem samolot został przypadkowo uszkodzony na skutek korzystania z pasa startowego i pasa do lądowania, które są na równi użytkowane przez wszystkich przewoźników. Stąd użytkowanie to stanowi składową ogólnego ruchu lotniczego, a nie – konkretnego zakresu zadań ciążących na przewoźniku. Również sprzątanie pasa startowego i pasa do lądowania nie należy do zakresu zadań przewoźnika lotniczego i z tego względu Germanwings nie mogą nad tym panować. Owo sprzątanie pasa nie dotyczy pojedynczego lotu przewoźnika ani bezpiecznego dojścia pasażerów do zarezerwowanego samolotu albo wyjścia z niego, lecz stanowi element składowy bezpieczeństwa portów lotniczych i tym samym – ogólnego bezpieczeństwa ruchu lotniczego.

16. Germanwings podnoszą ponadto, że nie mogą podzielić stanowiska sądu pierwszej instancji, ponieważ twierdzenia takie czyniłoby praktycznie niemożliwym, by dana okoliczność uniemożliwiająca przeprowadzenie zaplanowanego lotu nie wpisywała się w ramy „normalnego wykonywania działalności przez danego przewoźnika lotniczego”. W związku z tym podstawowa przesłanka dla stwierdzenia zaistnienia nadzwyczajnej okoliczności w przypadku technicznej usterki, mianowicie zdarzenie, które nie wpisuje się w ramy „normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika”, byłaby pozbawiona znaczenia

17. W tych okolicznościach Landgericht Köln (sąd okręgowy w Kolonii, Niemcy) uważa, że rozstrzygnięcie odwołania zależy od tego, czy uszkodzenie opony samolotu spowodowane śrubą leżącą na pasie do lądowania lub pasie startowym stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów. W związku z tym postanowił skierować do Trybunału następujące pytanie prejudycjalne:

„Czy uszkodzenie opony samolotu przez leżącą na pasie startowym lub pasie do lądowania śrubę (ciało obce/FOD) stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 [rozporządzenia w sprawie praw pasażerów]?”.

III. Postępowanie przed Trybunałem

18. Uwagi na piśmie zostały przedstawione przez W. Pauelsa, rządy niemiecki i polski oraz Komisję. Na rozprawie, która odbyła się w dniu 17 września 2018 r., Germanwings i wszystkie wyżej wymienione strony (poza rządem polskim) przedstawiły uwagi ustne.

IV. Analiza

A. Krótkie streszczenie uwag stron

19. Przede wszystkim, Komisja podnosi, że niniejsze odesłanie prejudycjalne może budzić wątpliwości jeśli chodzi o *dopuszczalność*. W odniesieniu do treści pytania prejudycjalnego Komisja twierdzi, że dotyczy ono twierdzeń stron, co do których sąd odsyłający zakłada, że są prawidłowe, nie zaś ustalonych faktów. Komisja jest zdania, że gdyby dalsze środki dowodowe miały podważyć okoliczności, których prawdziwość sąd odsyłający założył, niniejsze odesłanie prejudycjalne mogłoby już nie być zasadne. W każdym razie Komisja dochodzi jednak wniosku, że odesłanie prejudycjalne jest dopuszczalne.

20. Co do *istoty sprawy* W. Pauels twierdzi, że uszkodzenie opony samolotu przez śrubę leżącą na pasie startowym lub pasie do lądowania nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności. Podnosi on, że takie zdarzenie wpisuje się w ramy działalności przewoźnika lotniczego. Obecność ciał obcych na pasie jest sytuacją, do której może dojść każdego dnia, przewoźnicy lotniczy są świadomi tego problemu, a sprzątanie pasa należy do zwykłych zadań operatora portu lotniczego. Dodaje też, że opony samolotu, które są narażone na skrajne obciążenie, sprawdza się regularnie w ramach kontroli przeprowadzanych przed lotem i muszą być one regularnie wymieniane. Nie można zatem uznać, że zdarzenie takie jak to, którego dotyczy niniejsze postępowanie, nie wpisuje się w ramy działalności przewoźnika lotniczego; chociażby dlatego, że pojęcie „nadzwyczajnej okoliczności" należy interpretować zawężająco.

21. Nawet jeśli miano by mimo wszystko uznać, że takie zdarzenie nie wpisuje się w ramy działalności przewoźnika lotniczego, należy stwierdzić, że można je skutecznie kontrolować ze względu na jego charakter czy też źródło, biorąc pod uwagę, że pasy podlegają regularnym kontrolom przeprowadzanym przez operatorów portów lotniczych.

22. Rządy niemiecki i polski, jak również Komisja twierdzą, że uszkodzenie opony samolotu przez leżącą na pasie startowym lub pasie do lądowania śrubę stanowi „nadzwyczajną okoliczność".

23. Zdaniem rządu niemieckiego przewoźnik lotniczy nie może ani uniknąć, ani kontrolować ryzyka związanego z obecnością ciał obcych na pasach. Przyczyna obecności ciał obcych ma charakter zewnętrzny wobec przewoźnika lotniczego i nie ma żadnego związku z wykonywaniem danego lotu – w przeciwieństwie do przedwczesnych wad określonych części samolotu, które występują mimo regularnego serwisowania i które były przedmiotem spraw Wallentin-Hermann [5] i van der Lans [6]. Fakt, że przewoźnicy lotniczy mogą być bardziej regularnie narażani na sytuację, w której dochodzi do uszkodzenia opony przez znajdujące się na pasie ciało obce, nie wyklucza uznania takiego zdarzenia za „nadzwyczajną okoliczność", biorąc pod uwagę, że częstotliwość zdarzeń nie jest brana pod uwagę jako kryterium różnicujące [7]. Ponadto rząd niemiecki podkreśla brak uchybienia ze strony operatora portu

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

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

7 Wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

lotniczego, które można by przypisać danemu przewoźnikowi lotniczemu. W niniejszym przypadku operator ten nie naruszył swoich obowiązków w zakresie utrzymania i eksploatacji. Gdyby miano wprowadzić jeszcze bardziej rygorystyczne kontrole niż te, które już obowiązują, miałoby to bardzo negatywny wpływ na ruch lotniczy.

24. Rząd polski podnosi, że uszkodzenie takie jak to, którego dotyczy niniejsze postępowanie, spowodowane niewywiązaniem się ze swoich obowiązków przez osobę trzecią, nie wpisuje się w ramy normalnej działalności przewoźnika lotniczego. Z uwagi na to, że nie może on przewidzieć, iż operator portu lotniczego nie wywiąże się ze swoich obowiązków, przewoźnik lotniczy nie musi brać pod uwagę ryzyka, że jego samolot zostanie z tego powodu uszkodzony. W tym kontekście przewoźnik lotniczy może ponosić odpowiedzialność jedynie za szybkie naprawy uszkodzonego samolotu.

25. Zdaniem Komisji przedmiotowe zdarzenie nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przez przewoźnika lotniczego i jest poza jego kontrolą. W tym kontekście nie jest ono nierozerwalnie związane z funkcjonowaniem systemu samolotu – w przeciwieństwie w szczególności do pojazdu ze schodami do samolotu. W tym sensie można je porównać do zderzenia samolotu z ptakiem, które również jest poza kontrolą przewoźnika lotniczego. Brak kontroli przewoźnika lotniczego potwierdza to, że za bezpieczeństwo i kontrolę pasów odpowiadają operatorzy portów lotniczych. Wreszcie fakt, że zdarzenie miało miejsce podczas lądowania lub startu wykonywanego w ramach poprzedniego lotu, nie wyklucza uznania go za „nadzwyczajną okoliczność” [8].

B. Ocena

1. Uwagi wstępne

26. Moim zdaniem dopuszczalność wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym nie jest w niniejszej sprawie istotną kwestią, ponieważ podniosła ją – i to w uwagach o charakterze de facto teoretycznym – jedynie Komisja [9], po czym sama doszła do wniosku, że odesłanie nie jest w żadnym razie niedopuszczalne. Po pierwsze, w kontekście współpracy między Trybunałem a sądami krajowymi pytania dotyczące prawa Unii Europejskiej korzystają z domniemania znaczenia dla sprawy [10]. Po drugie, z orzecznictwa Trybunału wynika, że prawo Unii Europejskiej nie zakazuje, aby sąd odsyłający dokonywał, po wydaniu orzeczenia w trybie prejudycjalnym, nowego wysłuchania stron oraz nowych czynności dowodowych mogących skłonić go do zmiany stwierdzeń odnoszących się do okoliczności faktycznych i prawnych, których dokonał w ramach wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, pod warunkiem że sąd ten w pełni uwzględni wykładnię prawa Unii przyjętą przez Trybunał [11].

27. Jeśli chodzi o istotę sprawy, w odesłaniu prejudycjalnym sąd odsyłający wskazuje, że jego zdaniem w niniejszej sprawie występuje nadzwyczajna okoliczność. Istotnie w kilku postępowaniach poprzedzających niniejszy spór prawny sąd odsyłający orzekał już, że uszkodzenie opony lub inna usterka techniczna samolotu spowodowana małymi przedmiotami leżącymi na pasie, takimi jak gwoździe czy podobne przedmioty, stanowi nadzwyczajną okoliczność, zwalniającą przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty odszkodowania na rzecz pasażerów.

8 Wynika to z wyroku z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342).

9 Ponadto żadna ze stron nie uznała za konieczne odniesienia się do tej kwestii na rozprawie przed Trybunałem.

10 Zobacz na przykład wyrok z dnia 16 grudnia 2008 r., Cartesio (C-210/06, EU:C:2008:723, pkt 67).

11 Wyrok z dnia 5 lipca 2016 r., Ognyanov (C-614/14, EU:C:2016:514, pkt 30 i pkt 2 sentencji).

28. Doszedłem do wniosku, że stanowisko to jest prawidłowe [12]. W poniższej analizie zajmę się przede wszystkim orzecznictwem Trybunału oraz pojęciem nadzwyczajnych okoliczności w odniesieniu do problemów technicznych. Następnie przeprowadzę dwuczęściowy test wypracowany przez Trybunał: (i) problem musi wynikać ze zdarzenia, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego, a ponadto (ii) ze względu na swój charakter i źródło musi być poza zakresem kontroli tego przewoźnika lotniczego. Na koniec odniosę się do dodatkowej przesłanki podjęcia racjonalnych środków oraz zapobieżenia nadzwyczajnym okolicznościom lub ich uniknięcia. Dojdę do wniosku, że uszkodzenie opony samolotu spowodowane przez śrubę leżącą na pasie startowym lub pasie do lądowania *jest objęte zakresem pojęcia „nadzwyczajnej okoliczności"* w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów.

29. Pragnę dodać, że wyjaśnienie tego problemu przez Trybunał jest szczególnie potrzebne, ponieważ w Niemczech (a także w innych państwach członkowskich [13]) orzecznictwo krajowe nie traktuje jednolicie kwestii tego, czy zdarzenie takie jak to będące przedmiotem niniejszego postępowania powinno stanowić „nadzwyczajną okoliczność" w rozumieniu tego przepisu.

30. Na przykład w Niemczech różne sądy pierwszej instancji, a nawet inna izba sądu odsyłającego [14] wydawały orzeczenia (wynikające z postanowienia Trybunału w sprawie Siewert [15], dotyczącego pojazdu ze schodami do samolotu) wyrażające przeciwne stanowisko, zgodnie z którym w sprawie takiej jak ta nie występuje „nadzwyczajna okoliczność".

31. W związku z tym wyjaśnienie tej kwestii ma wyraźne znaczenie praktyczne i pomoże również zwiększyć pewność prawa zarówno dla pasażerów, jak i przewoźników lotniczych.

32. Trybunał miał już wielokrotnie okazję do przeprowadzenia wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów. Poniżej dokonuję krótkiego przeglądu tych spraw.

33. W sprawie Pešková i Peška [16], która ma szczególne znaczenie dla niniejszej sprawy, Trybunał orzekł, że zderzenie samolotu z ptakiem, jak też uszkodzenia spowodowane tym zderzeniem nie są nierozerwalnie związane z systemem funkcjonowania maszyny i nie wpisują się, ze względu na swój charakter ani swoje źródło, w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego, a ponadto nie podlegają jego skutecznej kontroli, w związku z czym takie zderzenie stanowi „nadzwyczajną okoliczność".

34. W sprawie McDonagh [17] Trybunał uznał, że pojęcie to obejmuje również zamknięcie przestrzeni powietrznej ze względu na erupcję islandzkiego wulkanu Eyjafjallajökull.

35. Z drugiej strony w sprawie van der Lans [18] Trybunał orzekł, że problem techniczny, który występuje niespodziewanie i nie jest następstwem nieprawidłowej obsługi technicznej ani nie został wykryty podczas wykonywania regularnej kontroli, nie mieści się w pojęciu „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3.

12 W odniesieniu do koncepcji nadzwyczajnych okoliczności zob. A. Milner, Regulation EC 261/2004 and „Extraordinary Circumstances", *Air & Space Law*, 34, no. 3 (2009), s. 215–220; T. van der Wijngaart, van der Lans v. KLM and „Extraordinary Circumstances", *Air & Space Law*, 41, no. 1 (2016), s. 59–62; V. Michel, Commentaires: Une grève sauvage ne constitue pas une circonstance extraordinaire exonérant le transporteur, *Europe*, No 6, czerwiec 2018, s. 22–23; M. Flöthmann, Verbraucherschutz: Ausgleichszahlungen nach Flugausfall trotz „wilden Streiks" des Flugpersonals (Anmerkung), *EuZW*, 2018, 457; C. Herrmann, Entschädigung der Fluggäste bei „wildem Streik" – das TUIfly-Urteil des EuGH, *RRa*, 3/2018, s. 102; E. Führich, Innenbetrieblicher „wilder Streik" als außergewöhnlicher Umstand der Fluggastrechte-Verordnung, *Monatsschrift für Deutsches Recht*, 13/2018.

13 Wynika to m.in. z następujących publikacji: J. Prassl, Tackling Diversity Through Uniformity?, w: op.cit., M. Bobek, J. Prassl (eds.), s. 335; T. van der Wijngaart, op.cit., E. Führich, op.cit.; A. Politis, Rechtsprechung: Anmerkung – Pešková u. Peška, *NJW*, 37/2017, s. 2669.

14 To jest XXIV izba cywilna Landgericht Köln (sądu okręgowego w Kolonii, Niemcy).

15 Postanowienie z dnia 14 listopada 2014 r., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

16 Wyrok z dnia 4 maja 2017 r. (C-315/15, EU:C:2017:342).

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

18 Wyrok z dnia 17 września 2015 r. (C-257/14, EU:C:2015:618).

36. W sprawach Wallentin-Hermann [19] oraz Sturgeon i in. [20] Trybunał ustalił, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, nie wchodzi w zakres tego pojęcia, chyba że problem ten jest następstwem zdarzeń, które – ze względu na swój charakter lub źródło – nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza zakresem jego skutecznej kontroli.

37. W postanowieniu w sprawie Siewert [21] Trybunał orzekł, że sytuacja, w której lotniskowy pojazd ze schodami do samolotu uderza w samolot, nie może zostać zakwalifikowana jako „nadzwyczajna okoliczność". Wrócę jeszcze później do tej sprawy.

2. Pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności" w odniesieniu do problemów technicznych

38. Po pierwsze, należy zwrócić uwagę, że pojęcie to nie zostało w rozporządzeniu w sprawie praw pasażerów ani zdefiniowane, ani jasno określone.

39. W odpowiedzi na tę sytuację Trybunał ustanowił zasadę reguły i wyjątku – usterki techniczne z reguły wchodzą w zakres ryzyka operacyjnego przewoźnika lotniczego, ponieważ są częścią normalnego wykonywania działalności, a jedynie w drodze wyjątku mogą one stanowić nadzwyczajną okoliczność (co do zasady ma to miejsce wtedy, kiedy nie wpisują się w normalne wykonywanie działalności przewoźnika lotniczego i pozostają poza jego kontrolą).

40. Trybunał przypomniał niedawno w wyroku w sprawie Pešková i Peška [22], że w art. 5 ust. 1 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów prawodawca unijny ustanowił obowiązki przewoźników lotniczych w zakresie wypłaty odszkodowania na rzecz pasażerów w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotów, tj. opóźnienia wynoszącego przynajmniej trzy godziny. W drodze odstępstwa od postanowień art. 5 ust. 1 tego rozporządzenia motywy 14 i 15 oraz art. 5 ust. 3 stanowią, że przewoźnika lotniczego należy zwolnić z obowiązku wypłaty na rzecz pasażerów rekompensaty przewidzianej w art. 7 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów, jeżeli może on dowieść, że odwołanie lub opóźnienie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Z tego względu art. 5 ust. 3 należy interpretować wąsko [23].

41. Trybunał orzekł, iż „nie można jednakże wykluczyć, że problemy techniczne są następstwem tych nadzwyczajnych okoliczności, jeżeli ich źródło stanowią zdarzenia, które *nie wpisują się* w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i *nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie*. Taka sytuacja miałaby miejsce na przykład w przypadku ujawnienia przez konstruktora maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika powietrznego lub przez właściwy organ, że maszyny te, będące już w użyciu, zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów. Podobnie byłoby w odniesieniu do uszkodzeń statków powietrznych w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu" [24].

42. Przedmiotowe zdarzenie (i uszkodzenie) należy do kategorii problemów technicznych, a tym samym „nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu", o których mowa w motywie 14 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów.

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

20 Wyrok z dnia 19 listopada 2009 r. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716).

21 Postanowienie z dnia 14 listopada 2014 r. (C-394/14, EU:C:2014:2377).

22 Wyrok z dnia 4 maja 2017 r. (C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 19 i nast.). Zobacz także M. Wienbracke, Verbraucherrecht: Ausgleichsleistungen bei Flugverspätung nach Kollision des Flugzeugs mit einem Vogel, *EuZW*, 2017, 571.

23 Wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 20).

24 Wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 26) (podkreślenie moje).

43. W związku z tym jasne jest, że nie mamy do czynienia z ukrytą wadą produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów, która jest jednym z przykładów problemów technicznych, w przypadku których Trybunał uznał, że mogą one stanowić „nadzwyczajną okoliczność" (wyroki w sprawach Wallentin-Hermann i van der Lans [25]).

44. Zgadzam się jednak z Komisją, że wspomniane wyżej orzecznictwo należy interpretować w ten sposób, że Trybunał, podając przykład ukrytej wady produkcyjnej, starał się po prostu wyjaśnić, że usterki techniczne wynikające ze zdarzeń, które są poza zakresem kontroli danego przewoźnika lotniczego, powinno się uznawać za nadzwyczajne okoliczności.

45. Istotnie, jak zwrócił uwagę rząd niemiecki, Trybunał uznał w wyroku w sprawie McDonagh [26], że „w języku potocznym pojęcie »nadzwyczajnych okoliczności« odnosi się dosłownie do okoliczności »wykraczających ponad przeciętność«. W kontekście transportu lotniczego oznacza ono zdarzenie, które nie tkwi w istocie normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie poddaje się jego skutecznej kontroli ze względu na swój charakter lub źródło […]. Innymi słowy, […] dotyczy ono wszystkich okoliczności, które nie znajdują się pod kontrolą przewoźnika lotniczego, bez względu na charakter tych okoliczności i ich wagę".

46. Ponadto potwierdzają to również materiały z prac przygotowawczych dotyczących art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów. W toku tych prac pojęcie „siły wyższej" zastąpiono „nadzwyczajnymi okolicznościami". Zgodnie ze stwierdzeniem Rady zawartym we wspólnym stanowisku zmiany tej dokonano w trosce o jasność przepisów [27].

47. Z powyższego wynika, że Trybunał nie starał się ograniczyć zakresu pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności", tak aby obejmowało ono usterki techniczne wyłącznie w sytuacji, kiedy ich źródło jest podobne do źródła ukrytej wady produkcyjnej.

48. W swoim dotychczasowym orzecznictwie dotyczącym problemów technicznych stanowiących nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów Trybunału wypracował dwuczęściowy test: (i) problem musi wynikać ze zdarzenia – takiego jak zdarzenia określone w motywie 14 tego rozporządzenia – które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego (część pierwsza); a ponadto (ii) ze względu na swój charakter i źródło zdarzenie to musi być poza zakresem kontroli tego przewoźnika lotniczego (część druga). Należy podkreślić, że te dwie części (przesłanki) wymagają przeprowadzenia oceny każdego przypadku z osobna i mają charakter kumulatywny [28]. Omówię je kolejno poniżej.

a) Wpisywanie się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego

49. Jeżeli chodzi o pierwszą część testu, o którym mowa powyżej (wpisywanie się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego), trzeba pamiętać, że w linii orzeczniczej, której początek dał wyrok w sprawie Wallentin-Hermann [29], Trybunał przyjął restrykcyjne podejście do możliwości obrony w przypadku problemów technicznych.

25 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 i nast.). W odniesieniu do tej ostatniej sprawy zob. wyrok Court of Appeal (England and Wales) (sądu apelacyjnego, Anglia i Walia, Zjednoczone Królestwo) w sprawie Huzar/Jet2.com Limited [2014] EWCA Civ 791 (dotyczący usterki okablowania w obwodzie zaworu paliwa). Zobacz również van der T. Wijngaart, op.cit.

26 Wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r. (C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 29).

27 Zobacz moja opinia w sprawach połączonych 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:2018:243, pkt 57).

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:2018:258, pkt 34). Trybunał zauważa tam również, że okoliczności, o których mowa w tym motywie, nie są koniecznie i automatycznie podstawą zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia w sprawie praw pasażerów.

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

50. Wszystkie strony (z wyjątkiem W. Pauelsa) uważają, że przedmiotowe zdarzenie (tj. uszkodzenie opony samolotu spowodowane śrubą leżącą na pasie startowym lub pasie do lądowania) nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego.

51. W sprawie Pešková i Peška [30] Trybunał orzekł, że „nadzwyczajnej okoliczności nie stanowi przedwczesna wadliwość pewnych części statku powietrznego, ponieważ awaria tego rodzaju jest nierozerwalnie związana z systemem funkcjonowania maszyny. Takie niespodziewane zdarzenie powinno bowiem pozostawać pod skuteczną kontrolą przewoźnika lotniczego, gdyż to jego zadaniem jest zapewnienie obsługi technicznej i właściwego funkcjonowania statków powietrznych wykorzystywanych do celów prowadzonej działalności gospodarczej”.

52. W następnym punkcie tego wyroku (w pkt 24) Trybunał stwierdził jednak, że „ponieważ zderzenie samolotu z ptakiem, jak też ewentualne uszkodzenia spowodowane tym zderzeniem nie są nierozerwalnie związane z systemem funkcjonowania maszyny, nie wpisują się one, ze względu na swój charakter ani swoje źródło, w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie podlegają jego skutecznej kontroli. Owo zderzenie należy zatem uznać za »nadzwyczajną okoliczność« w rozumieniu art. 5 ust. 3 [rozporządzenia w sprawie praw pasażerów]”.

53. Moim zdaniem okoliczności faktyczne leżące u podstaw tego wyroku i te rozpatrywane w niniejszej sprawie są porównywalne. I chociaż przedmiotowe zdarzenie jest rzeczywiście porównywalne ze zderzeniem samolotu z ptakiem (Pešková i Peška [31]), pragnę podkreślić, że nie jest ono porównywalne ze zderzeniem samolotu z pojazdem ze schodami (Siewert [32]).

54. W sprawie Siewert decydującą kwestią było dla Trybunału to, że schody te są nieodłącznie wpisane w kontekst transportu pasażerów drogą lotniczą, i to właśnie stanowi kluczową różnicę między tamtą sprawą a rozpatrywanym w niniejszej sprawie uszkodzeniem opony spowodowanym obcym ciałem znajdującym się na pasie.

55. W przeciwieństwie do pojazdów ze schodami do samolotu, które są celowo wykorzystywane przez przewoźników lotniczych do umożliwienia pasażerom wejścia na pokład i zejścia z pokładu, w niniejszej sprawie śruba leżała na pasie bez wiedzy przewoźnika lotniczego i niezależnie od jego woli czy też wbrew jego woli.

56. Jak zauważyła Komisja, przedmioty te mogą prowadzić do uszkodzenia samolotu, ale pozostaje to poza zakresem normalnego wykonywania działalności przez danego przewoźnika lotniczego.

57. To prawda, że korzystanie z pasa bez wątpienia stanowi część normalnego wykonywania działalności przez danego przewoźnika lotniczego, jak wielokrotnie powtarzał W. Pauels. Jednak samo w sobie nie jest to decydujące. Korzystanie z przestrzeni powietrznej również bez wątpienia stanowi część normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, a jednak Trybunał orzekł, że zderzenie samolotu z ptakiem jest nadzwyczajną okolicznością – nie jest nierozerwalnie związane z systemem funkcjonowania maszyny.

58. Wynika z tego, że śruby leżące na pasach również nie są nierozerwalnie związane z systemem funkcjonowania maszyny. Przeciwnie – śrub i innych ciał obcych na pasie należy w miarę możliwości unikać, ponieważ stanowią istotne zagrożenie dla bezpieczeństwa i samolot nie powinien mieć kontaktu z takimi przedmiotami.

59. Ponadto W. Pauels argumentował co do istoty sprawy, że przedmiotowe zdarzenie jest częstym i powszechnym problemem i z tego względu nie może stanowić nadzwyczajnej okoliczności.

30 Wyrok z dnia 4 maja 2017 r. (C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo).

31 Wyrok z dnia 4 maja 2017 r. (C-315/15, EU:C:2017:342).

32 Postanowienie z dnia 14 listopada 2014 r. (C-394/14, EU:C:2014:2377).

60. Z postanowienia odsyłającego wynika, że sytuacja, w której w trakcie startu lub lądowania dochodzi do uszkodzenia opony samolotu śrubą lub porównywalnym ciałem obcym, które upadło na pas, nie jest szczególnie rzadkim zdarzeniem. Nie oznacza to moim zdaniem, że częstotliwość zdarzenia powinna stanowić kryterium ograniczające czy też różnicujące.

61. Takiego argumentu bronił rzecznik generalny Y. Bot w sprawie Pešková i Peška [33]. Twierdził on, że takie zdarzenia (zderzenia z ptakami) nie mogą stanowić nadzwyczajnych okoliczności, ponieważ zderzenia ptaków z samolotem są powszechnym zjawiskiem znanym różnym podmiotom gospodarczym działającym w sektorze transportu lotniczego. Trybunał nie przyjął jednak tego toku rozumowania i doszedł do wniosku, że mimo tych argumentów zderzenie z ptakiem stanowiło nadzwyczajną okoliczność.

62. Z powyższego wynika, że przedmiotowe zdarzenie nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przez danego przewoźnika lotniczego.

b) Kontrola

63. Jeśli chodzi o drugą część omawianego testu (kontrolę), uważam, że w niniejszej sprawie przewoźnik lotniczy, którego samolot został uszkodzony na jednej z opon z powodu ciała obcego leżącego na pasie, został skonfrontowany ze zdarzeniem, które było poza jego skuteczną kontrolą.

64. Wynika to z faktu, że za utrzymanie i sprzątanie pasów odpowiada nie przewoźnik lotniczy, lecz operator portu lotniczego.

65. Jak sąd odsyłający słusznie orzekł już w wyroku z dnia 19 stycznia 2016 r. [34], w motywie 14, dotyczącym art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów, prawodawca Unii podaje jedynie przykłady nadzwyczajnych okoliczności, ale pokazują one, że chodzi o czynniki, za które przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności pod względem organizacyjnym i technicznym, na które nie ma wpływu i których w związku z tym nie może uniknąć. Pozostają one również poza zakresem tzw. ryzyka operacyjnego, na które narażony jest samolot. Ponieważ za bezpieczeństwo pasa i nadzór nad nim odpowiada właściwy operator portu lotniczego, a pasy są regularnie sprawdzane pod kątem obecności ciał obcych, sami przewoźnicy lotniczy nie mają wpływu na przeprowadzanie kontroli i ich liczbę, nie wolno im też przeprowadzać takich kontroli samodzielnie (nie dysponują zresztą odpowiednimi środkami w tym celu).

66. W istocie sąd odsyłający uważa, że ciała obce na pasach stanowią ryzyko, które znajduje się poza zakresem kontroli przewoźników lotniczych, i w przeciwieństwie do przedwczesnych usterek określonych części samolotu, niezależnie od regularnej konserwacji, stanowią nieprzewidziane zdarzenia zewnętrzne [35].

67. W każdym wypadku podzielam pogląd sądu odsyłającego, zgodnie z którym ciała obce na pasach powodujące uszkodzenie samolotu należy uznać za nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów.

68. Jak zwrócił uwagę rząd polski, za nadzór nad stanem pasa odpowiada operator portu lotniczego, a nie przewoźnik lotniczy. W związku z tym uszkodzenie części samolotu spowodowane przez ciało obce mogłoby być skutkiem co najwyżej niewywiązania się z obowiązków przez operatora portu lotniczego.

33 Opinia rzecznika generalnego Y. Bota w sprawie Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2016:623).

34 Sprawa 11 S 389/14.

35 Stwierdza, że ponieważ takie zdarzenia nie należą do normalnego przebiegu lotu i pozostają poza kontrolą przewoźnika lotniczego, należy je sklasyfikować jako nieprzewidziane zdarzenia lub też okoliczności zewnętrzne.

69. Rzeczywiście taki zakres odpowiedzialności operatora portu lotniczego wynika w szczególności z rozporządzenia Komisji (UE) nr 139/2014[36], jak również z właściwych przepisów krajowych.

70. Załącznik IV do tego rozporządzenia, „Podczęść C – Obsługa techniczna lotniska (ADR.OPS.C)", stanowi w punkcie „ADR.OPS.C.010 Nawierzchnie sztuczne, pozostałe powierzchnie na ziemi oraz kanalizacja", że „a) Operator lotniska przeprowadza inspekcje powierzchni wszystkich pól ruchu naziemnego, w tym nawierzchni sztucznych (dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych), stref przyległych oraz kanalizacji w celu regularnej oceny ich stanu w ramach programu profilaktycznej i naprawczej obsługi technicznej lotniska" oraz „b) Operator lotniska: 1) utrzymuje powierzchnie wszystkich pól ruchu naziemnego w sposób mający na celu uniknięcie i wyeliminowanie wszelkich wolnych obiektów/szczątków mogących spowodować uszkodzenie statku powietrznego lub zakłócić działanie jego systemów; 2) utrzymuje powierzchnie dróg startowych, dróg kołowania i płyt postojowych w celu zapobieżenia tworzeniu się szkodliwych nieprawidłowości".

71. Uważam (podobnie jak sąd odsyłający), że ciała obce na pasie, takie jak śruby, gwoździe i inne małe przedmioty, nie służą do celów operacji lotniczej, stanowią natomiast ryzyko w zakresie bezpieczeństwa. To, że spadają na pas, jest przypadkowym zdarzeniem, którego przewoźnik lotniczy po prostu nie może przewidzieć i które pozostaje poza jego kontrolą w ramach działań operacyjnych przedsiębiorstwa. Podobnie jak środki służące do odstraszania ptaków w celu uniknięcia ich zderzenia z samolotem środki podejmowane w celu zapobieżenia obecności ciał obcych na pasie nie dotyczą konkretnego lotu wykonywanego przez danego przewoźnika lotniczego czy też bezpiecznego wejścia pasażerów na pokład lub ich zejścia z pokładu, lecz odnoszą się do bezpieczeństwa portów lotniczych i ogólnie ruchu lotniczego. Co do zasady nie należą zatem do kompetencji danego przewoźnika lotniczego, lecz w konkretnym przypadku wchodzą w zakres odpowiedzialności operatora portu lotniczego, który musi ocenić odpowiedniość podejmowanych środków i wybrać właściwy i skuteczny sposób zaradzenia sytuacji[37].

72. W. Pauels twierdzi, że opony samolotu są narażone na skrajne obciążenie podczas startu i lądowania, są regularnie sprawdzane w ramach kontroli przeprowadzanych przed lotem i muszą być regularnie wymieniane przez przewoźnika lotniczego[38], a to powinno stać na przeszkodzie uznaniu przedmiotowego zdarzenia za nadzwyczajną okoliczność.

73. Moim zdaniem z powyższej argumentacji nie wynika jednak, że należy uznać, iż przedmiotowe zdarzenie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przez przewoźnika lotniczego czy też pozostaje pod jego kontrolą.

74. Podobnie do stanowiska Trybunału w sprawie Pešková i Peška[39] w odniesieniu do zderzenia samolotu z ptakiem obecność śruby na pasie, która powoduje uszkodzenie samolotu, ma charakter zewnętrzny wobec działalności przewoźnika, ponieważ nie ma nic wspólnego ze skrajnym obciążeniem i obowiązującymi wymogami podczas startu i lądowania maszyny. Przedmiotowego zdarzenia nie da się uniknąć poprzez zmianę opon w momencie zużycia – śruba leżąca na pasie może uszkodzić nawet fabrycznie nową oponę.

36 Rozporządzenie Komisji (UE) z dnia 12 lutego 2014 r. ustanawiające wymagania oraz procedury administracyjne dotyczące lotnisk zgodnie z rozporządzeniem Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 216/2008 (Dz.U. 2014, L 44, s. 1).

37 Przytaczam tu podobne orzeczenie wydane przez Landgericht Darmstadt (sąd okręgowy w Darmstadt, Niemcy) w odniesieniu do uszkodzenia spowodowanego śrubą zassaną przez silnik (zob. BeckRS 2014, 23957). Ponadto z postanowienia odsyłającego wynika, że dostępne obecnie systemy techniczne służące do monitorowania pasów i usuwania znajdujących się na nich ciał obcych nie są (jeszcze) zaawansowane i w związku z tym nie mogą zapewnić niezawodnej ochrony. Od kilku lat trwają prace nad odpornym na zjawiska pogodowe systemem bezpieczeństwa, który w przyszłości będzie nieustannie sprawdzał pasy startowe i pasy do lądowania pod kątem obecności ciał obcych i uruchamiał alarm dźwiękowy w wypadku niebezpieczeństwa.

38 Zobacz pkt 20 niniejszej opinii.

39 Wyrok z dnia 4 maja 2017 r. (C-315/15, EU:C:2017:342).

75. Dlatego też, wbrew argumentacji zawartej w uwagach na piśmie przedstawionych przez W. Pauelsa, niniejszej sprawy nie można porównywać ze sprawą Siewert [40].

76. Pomocne może okazać się przedstawienie stanowiska Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy) w kwestii tego, co wchodzi w zakres normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego (zawartego w wyroku w sprawie dotyczącej zderzenia samolotu z ptakiem) [41]. Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) orzekł, że w zakres ten nie wchodzi podejmowanie środków zmierzających do zapewnienia *działania ruchu lotniczego w ogóle*. Mamy tu zatem do czynienia ze środkiem z zakresu bezpieczeństwa ruchu lotniczego, nie zaś środkiem podejmowanym przez danego przewoźnika lotniczego. Zdaniem Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) środki dotyczące eksploatacji i działania konkretnego samolotu wchodzą w zakres działalności danego przewoźnika lotniczego (np. również transport pasażerów), natomiast środki, które nie dotyczą eksploatacji konkretnego samolotu, stanowią środki, które mogą stanowić nadzwyczajną okoliczność, jeżeli nie wchodzą w zakres działalności danego przewoźnika lotniczego.

77. W niniejszej sprawie środki, jakie można było podjąć, aby uniknąć uszkodzenia opony, które jest przedmiotem postępowania głównego, pozostają zatem poza kompetencją przewoźnika lotniczego. Ponadto środki, które mogły zostać podjęte przez operatora portu lotniczego, nie dotyczą wykonania konkretnego lotu, lecz ogólnego zapewnienia płynności ruchu lotniczego na danym lotnisku. Pasów nie utrzymuje się dla konkretnego lotu. Utrzymuje się je, aby ogólnie zapewnić płynny ruch lotniczy.

78. Wreszcie uważam (podobnie jak Komisja), że uznanie przedmiotowego zdarzenia za „nadzwyczajną okoliczność" jest również uzasadnione celem, jakim jest zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych, który jest realizowany za pomocą rozporządzenia w sprawie praw pasażerów; z tego względu nie należy zachęcać przewoźników lotniczych do rezygnacji z podejmowania środków, jakie są wymagane w wypadku uszkodzenia spowodowanego przez ciało obce, co prowadziłoby do przedkładania zachowania punktualności lotów nad troskę o zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów [42].

79. Z powyższego wynika, że przedmiotowe zdarzenie spełnia objęte wspomnianym wyżej testem przesłanki dotyczące kontroli i pozostaje poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

3. Racjonalne środki podejmowane w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności

80. Zgodnie z orzecznictwem Trybunału [43] „ponieważ nie wszystkie nadzwyczajne okoliczności skutkują zwolnieniem z obowiązku wypłacenia pasażerom odszkodowania, na tym, kto zamierza się na nie powołać, spoczywa ponadto obowiązek wykazania, że okoliczności tych w żadnym razie nie można by było uniknąć za pomocą dostosowanych do sytuacji *środków*, to jest środków, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności odpowiadają między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez danego przewoźnika lotniczego. Przewoźnik musi zatem […] dowieść, że nawet przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, *w sposób oczywisty nie mógł*, bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w tym momencie, *uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności* skutkowały odwołaniem lotu" (podkreślenie moje).

81. To prawda, że pytanie prejudycjalne nie odnosi się wyraźnie do dodatkowej przesłanki podjęcia racjonalnych środków oraz uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności lub zapobieżenia im.

40 Postanowienie z dnia 14 listopada 2014 r. (C-394/14, EU:C:2014:2377).

41 BGH, NJW 2014, 861; VRR 2014, 100; NJW-RR 2015, 111.

42 Porównaj wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 25).

43 Wyrok z dnia 12 maja 2011 r., Eglītis i Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 25).

82. Biorąc jednak pod uwagę, że do sądu odsyłającego będzie należało zadanie dokonania oceny, czy w okolicznościach niniejszej sprawy można by uznać, że przewoźnik lotniczy podjął wszelkie środki odpowiednie dla sytuacji, uważam, że – w celu udzielenia sądowi odsyłającemu odpowiedzi właściwej dla celów stosowania prawa Unii w zawisłej przed nim sprawie – pomocne będzie odniesienie się również do tej przesłanki [44].

83. Trybunał istotnie orzekł, że „okoliczność, iż sąd krajowy powołał się formalnie w pytaniu prejudycjalnym na określone przepisy prawa Unii, nie stoi na przeszkodzie temu, by Trybunał przekazał temu sądowi wszelkie wskazówki dotyczące wykładni, które mogą być pomocne w rozstrzygnięciu rozpatrywanej przez niego sprawy, niezależnie od tego, czy sąd krajowy powołał się na nie w treści pytań. W tym zakresie do Trybunału należy wyprowadzenie z całości informacji przedstawionych mu przez sąd krajowy, a w szczególności z uzasadnienia postanowienia odsyłającego, tych aspektów prawa Unii, które wymagają dokonania wykładni w świetle przedmiotu sporu” [45].

84. Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości wynika, że pojęcie racjonalnych środków ma charakter indywidualny i elastyczny [46] oraz że „należy wziąć pod uwagę jedynie środki, których podjęcie może rzeczywiście leżeć w […] gestii [przewoźnika lotniczego], *z wyłączeniem środków należących do kompetencji osób trzecich, w tym w szczególności podmiotów zarządzających lotniskami czy właściwych kontrolerów lotniczych*” [47].

85. Sąd krajowy musi zatem „zbadać, czy – zwłaszcza pod względem technicznym i administracyjnym – […] dany przewoźnik lotniczy rzeczywiście był w stanie podjąć, bezpośrednio lub pośrednio, środki prewencyjne umożliwiające ograniczenie, a nawet wyeliminowanie ryzyka [uszkodzenia opon z powodu ciał obcych leżących na pasie]” [48].

86. Ze wszystkich powyższych rozważań wynika, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów należy interpretować w ten sposób, że uszkodzenie opony samolotu spowodowane śrubą leżącą na pasie startowym lub pasie do lądowania wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.

87. Niezależnie od powyższego zwracam uwagę, że nie każda wymiana opony w samolocie będzie stanowić nadzwyczajną okoliczność – należy odróżnić uszkodzenie opony w niniejszej sprawie od uszkodzenia, które wynika z normalnego zużycia, przy czym to drugie nie będzie stanowić nadzwyczajnej okoliczności.

V. Wnioski

88. Z przedstawionych powyżej względów proponuję, aby na pytanie prejudycjalne przedstawione przez Landgericht Köln (sąd okręgowy w Kolonii, Niemcy) Trybunał odpowiedział 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 należy interpretować w ten sposób, że uszkodzenie opony samolotu przez leżącą na pasie startowym lub pasie do lądowania śrubę jest objęte zakresem pojęcia „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu tego przepisu.

44 Porównaj wyrok z dnia 28 czerwca 1978 r., Simmenthal (70/77, EU:C:1978:139, pkt 57).

45 Wyrok z dnia 29 września 2016 r., Essent Belgium (C-492/14, EU:C:2016:732, pkt 43).

46 Wyrok z dnia 12 maja 2011 r., Eglītis i Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 30).

47 Wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 43) (podkreślenie moje).

48 Wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška (C-315/15, EU:C:2017:342, pkt 44).