WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 22 grudnia 2008 r. *

W sprawie C-549/07

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Handelsgericht Wien (Austria) postanowieniem z dnia 30 października 2007 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 11 grudnia 2007 r., w postępowaniu:

Friederike Wallentin-Hermann

przeciwko

Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes izby, T. von Danwitz, E. Juhász, G. Arestis i J. Malenovský (sprawozdawca), sędziowie,

* Język postępowania: niemiecki.

rzecznik generalny: E. Sharpston,
sekretarz: R. Grass,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Friederike Wallentin-Hermann przez nią samą, działającą jako Rechtsanwältin,

— w imieniu Alitalia — Linee Aeree Italiane SpA przez O. Borodajkewycza, Rechtsanwalt,

— w imieniu rządu austriackiego przez E. Riedla, działającego w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu rządu greckiego przez S. Chalę oraz D. Tsagkaraki, działające w charakterze pełnomocników,

— w imieniu rządu polskiego przez M. Dowgielewicza, działającego w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu rządu portugalskiego przez L. Fernandesa, działającego w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu rządu Zjednoczonego Królestwa przez C. Gibbs, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez D. Bearda, barrister,

— w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez R. Vidala Puiga oraz M. Vollkommer, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 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 (Dz.U. L 46, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między Friederike Wallentin-Hermann a Alitalia — Linee Aree Italiane SpA (zwaną dalej „Alitalią") dotyczącego odmowy ze strony Alitalii wypłacenia skarżącej w postępowaniu przed sądem krajowym odszkodowania w związku z odwołaniem lotu.

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

3 Zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (zwana dalej „konwencją montrealską") została podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona w jej imieniu na mocy decyzji Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. L 194, s. 38). W odniesieniu do Wspólnoty konwencja ta weszła w życie w dniu 28 czerwca 2004 r.

4 Artykuły 17–37 konwencji montrealskiej stanowią jej rozdział III, zatytułowany „Odpowiedzialność przewoźnika i zakres odszkodowania za szkody".

5 Artykuł 19 tej konwencji, zatytułowany „Opóźnienie”, stanowi:

„Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie lotniczym osób, bagażu lub ładunku. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę wynikłą z opóźnienia, jeśli udowodni, że on sam oraz jego pracownicy i agenci podjęli wszystkie rozsądnie konieczne środki, aby uniknąć szkody, lub że niemożliwe było podjęcie przez nich takich środków”.

Prawo wspólnotowe

6 Rozporządzenie nr 261/2004 zawiera między innymi następujące motywy:

„(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.

(2) Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów.

[…]

(12) Powinno się […] zminimalizować trudności i niedogodności dla pasażerów wynikające z odwołania lotów. W tym celu należy nakłaniać przewoźników do informowania pasażerów o odwołaniach lotów przed planową godziną odlotu i ponadto do oferowania pasażerom możliwych do przyjęcia zmian planów podróży, tak by mieli oni możliwość dostosowania się do nich. W przypadku nieuczynienia tego przewoźnicy lotniczy byliby zobowiązani do wypłacenia odszkodowania pasażerom, chyba że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem wyjątkowych okoliczności, których nie można [by] było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

[…]

(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 [by] było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.

(15) Za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów".

7 Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi:

„1. W przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8; oraz

b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

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 [by] było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

[…]".

8 Artykuł 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do odszkodowania", stanowi:

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

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

b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;

c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

[…]".

Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

9 Z postanowienia odsyłającego wynika, że Friederike Wallentin-Hermann dokonała rezerwacji, dla siebie oraz dla swego męża i córki, trzech miejsc na lot z Wiednia (Austria) do Brindisi (Włochy) przez Rzym (Włochy) u przewoźnika Alitalia. Wylot z Wiednia był przewidziany na dzień 28 czerwca 2005 r. o godz. 6.45, a przylot do Brindisi — tego samego dnia o godz. 10.35.

10 Po odprawie, pięć minut przed planowaną godziną odlotu, tym trojgu pasażerom udzielono informacji, że ich lot został odwołany. Skierowano ich następnie na lot przewoźnika Austrian Airlines do Rzymu, dokąd przybyli o godz. 9.40, czyli 20 minut po godzinie ich następnego wylotu, na który tym samym nie zdążyli. Skarżąca wraz z rodziną wylądowała w Brindisi o godz. 14.15.

11 Przyczyną odwołania lotu Alitalii z Wiednia była złożona usterka wirnika turbiny, wykryta poprzedniego dnia w czasie przeglądu maszyny. Alitalia została o niej powiadomiona w nocy poprzedzającej lot, o godzinie pierwszej. Naprawa statku powietrznego, która wymagała dostarczenia części zamiennych i przybycia mechaników, została ukończona w dniu 8 lipca 2005 r.

12 Friederike Wallentin-Hermann zażądała od Alitalii, na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, odszkodowania w wysokości 250 EUR z tytułu odwołanego lotu oraz zwrotu kwoty 10 EUR stanowiącej koszt rozmów telefonicznych. Alitalia nie uwzględniła tego żądania.

13 W toku wszczętego przez Friederike Wallentin-Hermann w wyniku wskazanej odmowy postępowania sądowego Bezirksgericht für Handelssachen Wien (sąd okręgowy właściwy dla spraw handlowych w Wiedniu) uwzględnił jej żądanie odszkodowawcze, w szczególności z tego względu, że problemy techniczne, które wystąpiły w przedmiotowej maszynie, nie zaliczają się do przewidzianych w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 „nadzwyczajnych okoliczności" zwalniających z obowiązku wypłacenia odszkodowania.

14 Alitalia zaskarżyła to orzeczenie do Handelsgericht Wien (trybunału handlowego w Wiedniu), który postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia […] nr 261/2004 […], uwzględniając motyw czternasty tego rozporządzenia, mają miejsce wówczas, gdy problemy techniczne samolotu, a konkretnie usterka silnika, są przyczyną odwołania lotu, oraz czy okoliczności uzasadniające zwolnienie z obowiązku wypłacenia odszkodowania, o których mowa w art. 5 ust. 3 [tego] rozporządzenia należy interpretować w świetle postanowień konwencji montrealskiej (art. 19)?

2) W razie udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze, czy w przypadku przewoźników lotniczych, którzy ponadprzeciętnie często uzasadniają odwołania lotów wystąpieniem problemów technicznych, sama ta częstotliwość stanowi podstawę dla przyjęcia istnienia nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia [nr 261/2004]?

3) W razie udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze, czy należy uznać, że przewoźnik lotniczy podjął wszelkie »racjonalne środki« w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia [nr 261/2004], gdy wykaże, że przeprowadzał w samolocie przeglądy w prawnie wymaganym minimalnym zakresie, i czy jest to wystarczające, aby zwolnić przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłacenia odszkodowania zgodnie z art. 5 w związku z art. 7 [tego] rozporządzenia?

4) W razie udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze, czy do nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia [nr 261/2004] należą przypadki siły wyższej lub zdarzenia wywołane działaniem sił przyrody, które nie są związane z problemami technicznymi i są tym samym zewnętrzne względem przewoźnika lotniczego?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytań pierwszego i czwartego

15 W pytaniach pierwszym i czwartym, które należy rozpoznać łącznie, sąd krajowy zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, analizowany w świetle motywu czternastego tego rozporządzenia, należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, objęty jest pojęciem „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu tego przepisu, czy przeciwnie, pojęcie to mieści okoliczności innego rodzaju, które nie są związane z problemami technicznymi. Sąd krajowy pragnie również dowiedzieć się, czy okoliczności uzasadniające zwolnienie z obowiązku wypłacenia odszkodowania, o których mowa w tym przepisie, należy interpretować w świetle postanowień konwencji montrealskiej, a zwłaszcza jej art. 19.

16 Należy zauważyć, że pojęcie nadzwyczajnych okoliczności nie należy do pojęć zdefiniowanych w art. 2 rozporządzenia nr 261/2004. Nie zostało również zdefiniowane w innych artykułach tego rozporządzenia.

17 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem ustalenie znaczenia i zakresu pojęć, których definicji prawo wspólnotowe nie zawiera, powinno być dokonywane zgodnie z ich zwyczajowym znaczeniem w języku potocznym, przy jednoczesnym uwzględnieniu kontekstu, w którym są one użyte, i celów uregulowania, którego są częścią. Ponadto gdy pojęcia te są zawarte w przepisie, który stanowi odstępstwo od zasady lub, dokładniej, od przepisów wspólnotowych mających na celu ochronę konsumentów, powinny być one interpretowane w wąski sposób (zob. podobnie wyrok z dnia 10 marca

2005 r. w sprawie C-336/03 easyCar, Zb.Orz. s. I-1947, pkt 21, i przytoczone tam orzecznictwo). Poza tym preambuła aktu wspólnotowego może doprecyzować jego treść (zob. podobnie w szczególności wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA, Zb.Orz. s. I-403, pkt 76).

18 Cele, których osiągnięciu służy art. 5 rozporządzenia nr 261/2004 określający obowiązki nałożone na obsługujących przewoźników lotniczych w przypadku odwołania lotu wynikają jasno z motywów pierwszego i drugiego tego rozporządzenia, zgodnie z którymi działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno służyć, między innymi, zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów oraz uwzględnieniu ogólnych wymogów ochrony konsumentów, jako że odwołanie lotu powoduje poważne problemy i niedogodności dla pasażerów (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 69).

19 Jak wynika z motywu dwunastego i art. 5 rozporządzenia nr 261/2004, celem ustawodawcy wspólnotowego jest zminimalizowanie będących skutkiem odwołania lotów trudności i niedogodności dla pasażerów, poprzez nakłanianie przewoźników lotniczych do informowania o odwołaniach lotów z wyprzedzeniem, a w określonych okolicznościach do proponowania zmian planu podróży odpowiadających konkretnym kryteriom. W przypadku niemożności podjęcia przez przewoźników wskazanych środków ustawodawca wspólnotowy przyjął rozwiązanie, zgodnie z którym mają oni obowiązek wypłacić pasażerom odszkodowanie, z wyjątkiem przypadku odwołania spowodowanego zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można by było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

20 Z kontekstu tego wynika jednoznacznie, że o ile art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 ustanawia zasadę prawa pasażerów do odszkodowania w przypadku odwołania lotu, to art. 5 ust. 3, określający okoliczności, w których obsługujący przewoźnik lotniczy nie ma obowiązku wypłacenia tego odszkodowania, należy postrzegać jako odstępstwo od tej zasady. Z tego względu ten ostatni przepis należy interpretować wąsko.

21 Ustawodawca wspólnotowy wskazał w tym względzie, jak wynika z motywu czternastego rozporządzenia nr 261/2004, że takie okoliczności 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 lotniczego.

22 Z tego wskazania zawartego w preambule rozporządzenia nr 261/2004 należy wyciągnąć wniosek, że wolą ustawodawcy wspólnotowego nie było uznanie samych tych zdarzeń, których wykaz jest zresztą jedynie przykładowy, za nadzwyczajne okoliczności, lecz stwierdzenie, że mogą one takie okoliczności spowodować. Co za tym idzie, nie wszystkie okoliczności związane z takimi zdarzeniami muszą koniecznie stanowić okoliczności uzasadniające zwolnienie z obowiązku wypłacenia odszkodowania, przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia.

23 Mimo że ustawodawca wspólnotowy wymienił w tym wykazie „nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu" i mimo że problem techniczny statku powietrznego można zaliczyć do takich wad, okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za „nadzwyczajne" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które — na wzór okoliczności wymienionych w motywie czternastym tego rozporządzenia — nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło.

24 Tymczasem, zważywszy na szczególne warunki, w jakich odbywa się transport lotniczy, i na stopień wyrafinowania technologicznego statków powietrznych, przewoźnicy powietrzni są stale narażeni — w ramach prowadzonej działalności — na rozmaite problemy techniczne, co jest nieuchronnie związane z eksploatacją tych maszyn. To skądinąd w celu uniknięcia takich problemów i w celu zabezpieczenia się przed incydentami zagrażającymi bezpieczeństwu lotów te maszyny są poddawane regularnie

wyjątkowo rygorystycznym kontrolom, wpisującym się w bieżące warunki eksploatacji przedsiębiorstw transportu lotniczego. Rozwiązanie problemu technicznego będącego wynikiem braku przeglądu maszyny musi więc zostać uznane za immanentny element normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego.

25 W konsekwencji problemy techniczne wykryte podczas przeglądu statków lotniczych lub z powodu braku takiego przeglądu nie mogą stanowić, jako takie, „nadzwyczajnych okoliczności", o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

26 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.

27 Do sądu krajowego należy zatem sprawdzenie, czy problemy techniczne, na które powołuje się przewoźnik lotniczy będący stroną postępowania przed sądem krajowym, są następstwem zdarzeń, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie.

28 Co się tyczy kwestii tego, czy okoliczności uzasadniające zwolnienie z obowiązku wypłacenia odszkodowania, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, należy interpretować w świetle postanowień konwencji montrealskiej, a zwłaszcza jej art. 19, należy przypomnieć, że konwencja ta stanowi integralną część wspólnotowego porządku prawnego. Ponadto z art. 300 ust. 7 WE wynika, że instytucje Wspólnoty są związane zawartymi przez nią umowami i w konsekwencji umowy te mają pierwszeństwo przed aktami wtórnego prawa wspólnotowego (zob. wyrok z dnia 10 lipca 2008 r. w sprawie C-173/07 Emirates Airlines, dotychczas nieopublikowany w Zbiorze, pkt 43).

29 Zgodnie z art. 19 konwencji montrealskiej przewoźnik może zostać zwolniony z odpowiedzialności za szkodę wynikłą z opóźnienia, „jeśli udowodni, że on sam oraz jego pracownicy i agenci podjęli wszystkie rozsądnie konieczne środki, aby uniknąć szkody, lub że niemożliwe było podjęcie przez nich takich środków".

30 W tym względzie należy zauważyć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 posługuje się pojęciem „nadzwyczajne okoliczności", podczas gdy w konwencji montrealskiej nie pojawia się ono ani w art. 19, ani w jakimkolwiek innym artykule.

31 Wypada także dodać, że wspomniany art. 19 odnosi się do opóźnień, a art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 obejmuje przypadki odwołania lotu.

32 Poza tym, jak wynika z pkt 43–47 ww. wyroku w sprawie IATA i ELFAA, art. 19 konwencji montrealskiej i art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 są osadzone w różnych kontekstach. Artykuły 19 i następne tej konwencji określają bowiem warunki, w których w przypadku opóźnienia lotu zainteresowani pasażerowie mogą wnosić powództwa o zindywidualizowane naprawienie szkód, w postaci odszkodowania. Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje natomiast ujednolicone i natychmiastowe środki służące naprawieniu szkody. Środki te, niezależne od środków, których zasady stosowania ustanawia konwencja montrealska, uzupełniają więc jej uregulowania. Wynika z tego, że przewidziane w art. 19 tej konwencji okoliczności uzasadniające zwolnienie przewoźnika z odpowiedzialności nie mogą być przekładane bezpośrednio na art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

33 W konsekwencji konwencja montrealska nie może przesądzać o wykładni okoliczności uzasadniających zwolnienie przewoźnika z obowiązku wypłacenia odszkodowania, o których mowa w art. 5 ust. 3.

34 Biorąc pod uwagę powyższe rozważania, na pytania pierwsze i czwarte należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty pojęciem „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu tego przepisu, 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 nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Konwencja montrealska nie ma przy tym rozstrzygającego znaczenia dla wykładni okoliczności uzasadniających zwolnienie przewoźnika z obowiązku wypłacenia odszkodowania, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

W przedmiocie pytania drugiego

35 W kontekście wszystkich zadanych pytań należy przyjąć, że poprzez to pytanie sąd krajowy pragnie zasadniczo ustalić, czy sama częstotliwość występowania problemów technicznych stanowi podstawę dla odrzucenia istnienia „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, w przypadku przewoźników lotniczych, którzy ponadprzeciętnie często uzasadniają odwołania lotów wystąpieniem problemów technicznych.

36 Jak zostało już wskazane w pkt 27 niniejszego wyroku, do sądu krajowego należy sprawdzenie, czy problemy techniczne, na które powołuje się przewoźnik lotniczy będący stroną postępowania przed sądem krajowym, są następstwem zdarzeń, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania jego działalności i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Ze stwierdzenia tego należy wyprowadzić wniosek, że częstotliwość występowania problemów technicznych u przewoźnika lotniczego sama w sobie nie stanowi czynnika przesądzającego o istnieniu lub braku „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

37 Wobec powyższego na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że częstotliwość występowania problemów technicznych u przewoźnika lotniczego sama w sobie nie stanowi czynnika przesądzającego o istnieniu lub braku „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

W przedmiocie pytania trzeciego

38 Poprzez pytanie trzecie sąd krajowy dąży zasadniczo do ustalenia, czy należy uznać, że przewoźnik lotniczy podjął wszelkie „racjonalne środki" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, gdy wykaże, że przeprowadzał w samolocie, którego lot został odwołany, przeglądy w prawnie wymaganym minimalnym zakresie, i czy jest to wystarczające, aby zwolnić przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia.

39 Należy zwrócić uwagę, że wolą ustawodawcy wspólnotowego nie było zwolnienie z obowiązku wypłacenia pasażerom odszkodowania z tytułu odwołania lotu w przypadku zaistnienia jakichkolwiek nadzwyczajnych okoliczności, ale wyłącznie takich, których nie można by było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

40 Wynika z tego, że — 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.

41 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.

42 Do sądu krajowego należy sprawdzenie, czy w okolicznościach postępowania przed sądem krajowym dany przewoźnik lotniczy podjął dostosowane do sytuacji środki, czyli takie, które w chwili wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, których istnienie wykaże, odpowiadały między innymi warunkom technicznie i ekonomicznie możliwym do przyjęcia przez tego przewoźnika.

43 Uwzględniając powyższe rozważania, na pytanie trzecie należy odpowiedzieć, że okoliczność, iż przewoźnik lotniczy przestrzegał minimalnych wymogów w zakresie przeglądów statku powietrznego nie może sama w sobie wystarczyć dla wykazania, że ten przewoźnik podjął „wszelkie racjonalne środki" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, a w konsekwencji dla zwolnienia go z ciążącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia.

W przedmiocie kosztów

44 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem

należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (czwarta izba) orzeka, co następuje:

1) **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 problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty pojęciem „nadzwyczajne okoliczności" w rozumieniu tego przepisu, 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 nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie. Zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r. konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego nie ma przy tym rozstrzygającego znaczenia dla wykładni okoliczności uzasadniających zwolnienie przewoźnika z obowiązku wypłacenia odszkodowania, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.**

2) **Częstotliwość występowania problemów technicznych u przewoźnika lotniczego sama w sobie nie stanowi czynnika przesądzającego o istnieniu lub braku „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.**

3) Okoliczność, iż przewoźnik lotniczy przestrzegał minimalnych wymogów w zakresie przeglądów statku powietrznego, nie może sama w sobie wystarczyć dla wykazania, że ten przewoźnik podjął „wszelkie racjonalne środki" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, a w konsekwencji dla zwolnienia go z ciążącego na nim obowiązku wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia.

Podpisy