Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (dziewiąta izba)

z dnia 17 września 2015 r.*

Odesłanie prejudycjalne — Transport lotniczy — Prawa pasażerów w przypadku opóźnienia lub odwołania lotu — Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 — Artykuł 5 ust. 3 — Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lotu — Duże opóźnienie lotu — Odszkodowanie i pomoc dla pasażerów — Nadzwyczajne okoliczności

W sprawie C-257/14

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Rechtbank Amsterdam (Niderlandy) postanowieniem z dnia 29 kwietnia 2014 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 28 maja 2014 r., w postępowaniu:

Corina van der Lans

przeciwko

Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV,

TRYBUNAŁ (dziewiąta izba),

w składzie: K. Jürimäe, prezes izby, J. Malenovský (sprawozdawca) i M. Safjan, sędziowie,

rzecznik generalny: E. Sharpston,

sekretarz: L. Carrasco Marco, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 7 maja 2015 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV przez P. Eijsvoogela, P. Huizinga, R. Pessersa oraz M. Lustenhouwera, advocaten,

— w imieniu rządu niderlandzkiego przez M. Bulterman oraz M. Noort, działające w charakterze pełnomocników,

— w imieniu rządu niemieckiego przez T. Henzego oraz J. Kemper, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu rządu francuskiego przez G. de Bergues'a, D. Colasa, R. Coesme'a oraz M. Hours, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: niderlandzki.

— w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez C. Colelli, avvocato dello Stato,

— w imieniu rządu Zjednoczonego Królestwa przez L. Christieego, działającego w charakterze pełnomocnika, wspieranego przez J. Holmes, barrister,

— w imieniu Komisji Europejskiej przez F. Wilmana oraz N. Yerrell, 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 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 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 1, s. 306).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy C. van der Lans a linią lotniczą Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV (zwaną dalej „KLM”) w przedmiocie odmowy ze strony KLM wypłacenia skarżącej w postępowaniu głównym odszkodowania w związku z opóźnieniem jej lotu.

Ramy prawne

3 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.

[…]

(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 [obsługującego lot].

(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”.

4 Artykuł 3 tego rozporządzenia, zatytułowany „Zakres zastosowania”, stanowi w ust. 1 lit. b):

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie:

[…]

b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w państwie członkowskim, do którego ma zastosowanie traktat, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym”.

5 Artykuł 5 wspomnianego rozporządzenia stanowi:

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

[…]

c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 […]

[…]

3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej [odszkodowania przewidzianego] 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 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, przewiduje:

„1. 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).

Przy określaniu odległości podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

2. Jeżeli pasażerom zaoferowano, zgodnie z art. 8, zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego na alternatywny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu:

a) o dwie godziny w przypadku wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;

b) o trzy godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów; lub

c) o cztery godziny w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

obsługujący przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w ust. 1 o 50%.

3. Odszkodowanie określone w ust. 1 jest wypłacane w gotówce, elektronicznym przelewem bankowym, przekazem bankowymi lub czekami bankowymi albo, za pisemną zgodą pasażera, w bonach podróżnych [lub] w formie innych usług.

4. Odległości podane w ust. 1 i 2 mierzone są metodą trasy po ortodromie".

7 Artykuł 13 rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje:

„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".

Postępowanie główne i pytania prejudycjalne

8 Corina van der Lans posiadała rezerwację biletu lotniczego na lot obsługiwany przez KLM. Samolot wykonujący ten lot, mający lecieć do Amsterdamu (Niderlandy), miał wystartować z Quito (Ekwador) w dniu 13 sierpnia 2009 r. o godzinie 9.15 czasu lokalnego. Wylot miał jednak miejsce dopiero następnego dnia o godzinie 19.30 czasu lokalnego. Samolot ten wylądował w Amsterdamie z 29-godzinnym opóźnieniem.

9 Według KLM opóźnienie to było spowodowane tym, że na lotnisku w Guayaquil (Ekwador), z którego samolot ten miał wystartować do Amsterdamu przez Quito i Bonaire (Antyle Holenderskie), w trakcie tzw. procedury „push-back", polegającej na wypychaniu, na ziemi, samolotu za pomocą pojazdu, stwierdzono, że z powodu usterki w zakresie dopływu paliwa jeden z silników owego samolotu nie uruchomił się.

10 Według KLM z „aircraft technical log" wynika, że wystąpiła kombinacja usterek. Dwa elementy były uszkodzone, mianowicie pompa paliwa oraz zespół hydro-mechaniczny. Części te, które nie były dostępne w Guayaquil, musiały zostać dostarczone samolotem z Amsterdamu w celu, w dalszej kolejności, zamontowania w odnośnym samolocie, który wylądował w Quito ze wskazanym w pkt 8 niniejszego wyroku opóźnieniem.

11 Wspomniane części nie zostały bliżej zbadane celem ustalenia przyczyny zdarzenia, ponieważ tego rodzaju badanie może zostać przeprowadzone jedynie przez ich producentów.

12 Corina van der Lans wniosła do Rechtbank Amsterdam (sądu rejonowego w Amsterdamie) powództwo, domagając się zapłaty na jej rzecz odszkodowania w kwocie 600 EUR z tytułu omawianego opóźnienia.

13 KLM przeciwstawia się temu żądaniu i powołuje się na wyjątek przewidziany w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku zaistnienia „nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków".

14 Według KLM uszkodzone części nie przekroczyły średniego okresu ich używalności. Ponadto ich producent nie udzielił żadnych szczególnych wskazówek co do możliwości wystąpienia usterek począwszy od pewnego stanu zużycia tych części. KLM zauważa ponadto, że wspomniane części nie zostały sprawdzone przed startem podczas tzw. ogólnego „pre-flight check", lecz zostały skontrolowane podczas ostatniego tzw. „check A" przeprowadzonego około jeden miesiąc przed lotem będącym przedmiotem sprawy w postępowaniu głównym.

15 Zdaniem C. van der Lans KLM nie może powoływać się na zaistnienie w tym przypadku nadzwyczajnych okoliczności. Opóźnienie tego lotu było spowodowane bowiem problemem technicznym. Trybunał uznał zaś w wyroku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), że naprawa usterek technicznych wpisuje się w ramy wykonywania działalności przewoźnika lotniczego i nie może być traktowana jako nadzwyczajne okoliczności.

16 Spór w postępowaniu głównym dotyczy kwestii, czy KLM w okolicznościach takich jak te będące przedmiotem postępowania głównego może powołać się na wyjątek przewidziany w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

17 W tym względzie sąd odsyłający dąży do sprecyzowania wykładni użytych w tym przepisie wyrażeń „nadzwyczajne okoliczności" i „wszelkie racjonalne środki", a w szczególności do ustalenia, czy należy uwzględnić w tym zakresie motyw 14 rozporządzenia nr 261/2004 i istotne dla sprawy orzecznictwo Trybunału, zwłaszcza wyrok Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771).

18 W tych okolicznościach Rechtbank Amsterdam postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) W jaki sposób należy interpretować pojęcie »zdarzenia« w rozumieniu motywu 14 rozporządzenia nr 261/2004?

2) Nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu wyżej wymienionego motywu 14 nie są, w świetle pkt 22 wyroku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), tożsame z sytuacjami przywołanymi w charakterze przykładu w tym motywie 14 zdanie drugie, które w tym pkt 22 zostały przez Trybunał uznane za »zdarzenia«. Czy jest prawdziwe twierdzenie, że zdarzenia w rozumieniu wyżej wymienionego pkt 22 nie są tożsame ze »zdarzeniem« w rozumieniu omawianego motywu 14?

3) Co należy rozumieć przez pojęcie nadzwyczajnych okoliczności, które zgodnie z pkt 23 wyroku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) są związane ze zdarzeniem w postaci »nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu« w rozumieniu tego motywu 14, jeżeli zgodnie z tym pkt 22 same nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu nie stanowią nadzwyczajnych okoliczności, lecz mogą one jedynie spowodować ich zaistnienie?

4) Zgodnie z pkt 23 wyroku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) problem techniczny można zaliczyć do »nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu«, a w związku z tym stanowi on »zdarzenie« w rozumieniu pkt 22 tego wyroku. Zgodnie z pkt 23 wyroku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za »nadzwyczajne« tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim zapanowanie, ze względu na jego charakter lub źródło. Zgodnie z pkt 24 tego wyroku rozwiązanie problemu technicznego będącego wynikiem braku przeglądu maszyny musi więc zostać uznane za immanentny element normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego. W konsekwencji zgodnie z pkt 25 wyroku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771) tego rodzaju problemy techniczne nie mogą stanowić nadzwyczajnych okoliczności. Z tych elementów uzasadnienia wydaje się wynikać, że

problem techniczny należący do »nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu« jest jednocześnie zdarzeniem, z którym mogą być związane nadzwyczajne okoliczności, a nawet może sam stanowić nadzwyczajną okoliczność. Jak należy interpretować pkt 22–25 wyroku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), tak by wyeliminować tę pozorną sprzeczność?

5) Wyrażenie »wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego« jest regularnie interpretowane przez sądy niższej instancji jako »związane z normalną działalnością przewoźnika lotniczego« – co jest z kolei zgodne z wykładnią pasującą do niderlandzkiego słowa »inherent« (wpisujący się w ramy; immanentny element) (wersja niderlandzka nie jest autentyczną wersją tego wyroku) – tak że na przykład zderzenia z ptakami lub chmury popiołu nie są również postrzegane jako zdarzenia w rozumieniu pkt 23 wyroku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Inne przykłady z orzecznictwa nawiązują przede wszystkim do wyrażenia: »i nie pozwala [przewoźnikowi lotniczemu] na skuteczne nad nim [tym zdarzeniem] panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło« również użytego w pkt 23 wyroku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771). Czy wyrażenie »wpisuje się w ramy« należy interpretować w ten sposób, że zakresem tego pojęcia są objęte jedynie zdarzenia, nad którymi przewoźnik lotniczy rzeczywiście może zapanować?

6) W jaki sposób należy interpretować pkt 26 wyroku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), względnie jak należy go interpretować w świetle odpowiedzi udzielonych przez Trybunał na pytania czwarte i piąte?

7) a) Jeżeli na pytanie szóste zostanie udzielona odpowiedź, w myśl której problemy techniczne należące do nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu stanowią nadzwyczajne okoliczności, które mogą prowadzić do uwzględnienia powołania się na art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, o ile problemy te wynikają ze zdarzenia, które nie wpisuje się w ramy wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, nad którymi to okolicznościami przewoźnik lotniczy rzeczywiście nie może zapanować, to czy oznacza to, iż problem techniczny, który wystąpił samoistnie i nie jest następstwem nieprawidłowej obsługi technicznej, ani nie został wykryty podczas wykonywania regularnej kontroli (»checks A-D« oraz »daily control«) może stanowić nadzwyczajną okoliczność (względnie takiej okoliczności stanowić nie może) – przy założeniu, że nie mógł zostać wykryty podczas regularnych kontroli – ponieważ nie można wskazać na zdarzenie w rozumieniu wspomnianego pkt 26 i w związku z tym nie można również stwierdzić, czy wpisuje się ono w ramy wykonywania działalności przez przewoźnika lotniczego oraz czy przewoźnik lotniczy nie mógł nad nim zapanować?

   b) Jeżeli na pytanie szóste zostanie udzielona odpowiedź, w myśl której problemy techniczne należące do nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu stanowią nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu pkt 22 wyroku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), a problem techniczny wystąpił samoistnie i nie jest następstwem nieprawidłowej obsługi technicznej, ani nie został wykryty podczas wykonywania regularnej kontroli (»checks A-D« oraz »daily control«), to czy ten problem techniczny wpisuje się w ramy wykonywania działalności przez przewoźnika lotniczego czy też nie oraz czy mógł on nad nim zapanować, czy też nie w rozumieniu tego pkt 26?

   c) Jeżeli na pytanie szóste zostanie udzielona odpowiedź, w myśl której problemy techniczne należące do nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu stanowią nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu pkt 22 wyroku Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771), a problem techniczny wystąpił samoistnie i nie jest następstwem nieprawidłowej obsługi technicznej ani nie został wykryty podczas wykonywania regularnej

kontroli (»checks A-D« oraz »daily control«), to z jakimi okolicznościami ten problem techniczny musi być związany i kiedy okoliczności te należy uznać za nadzwyczajne, tak żeby można się było na nie powołać w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004?

8) Przewoźnik lotniczy może powołać się na nadzwyczajne okoliczności tylko wtedy, gdy jest w stanie dowieść, że odwołanie, względnie opóźnienie, jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć nawet wtedy, gdyby podjęto wszelkie racjonalne środki. Czy trafny jest wniosek, iż podjęcie wszelkich racjonalnych środków rozumie się jako odnoszące się do uniknięcia zaistnienia nadzwyczajnych okoliczności, a nie do podjęcia środków mających na celu utrzymanie opóźnienia w granicach trzech godzin, o których mowa w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004, w związku z pkt 57–61 wyroku Sturgeon i in. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716)?

9) W zasadzie można wyobrazić sobie dwa rodzaje środków służących ograniczeniu opóźnienia wynikającego z wystąpienia problemów technicznych do maksymalnie trzech godzin, a mianowicie, z jednej strony, przechowywanie zapasu części zamiennych w różnych miejscach na świecie, a więc nie tylko na lotnisku macierzystym przewoźnika lotniczego, a z drugiej strony zmianę rezerwacji pasażerów opóźnionego lotu. Czy, decydując o ilości przechowywanych części wymiennych oraz o miejscach ich składowania na świecie, przewoźnicy lotniczy mogą przyjąć za punkt wyjścia to, co jest zwykle praktykowane w tym sektorze, również przez przedsiębiorstwa objęte rozporządzeniem nr 261/2004 tylko w pewnym zakresie?

10) Czy rozstrzygając kwestię tego, czy podjęto wszelkie racjonalne środki w celu ograniczenia opóźnienia wynikającego z wystąpienia problemów technicznych wpływających na bezpieczeństwo lotu, sąd musi wziąć pod uwagę okoliczności potęgujące skutki opóźnienia, takie jak okoliczność, iż samolot, którego dotyczy problem techniczny, zanim – tak jak w niniejszej sprawie – powrócił do swojej macierzystej bazy, musi wylądować na większej liczbie lotnisk, co może spowodować jeszcze większą stratę czasu?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie dopuszczalności

19 Rząd francuski kwestionuje dopuszczalność wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym ze względu na to, że zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 nie znajduje ono zastosowania do sporu będącego przedmiotem postępowania głównego, ponieważ prawo ekwadorskie przewiduje już mechanizm odszkodowawczy dla pasażerów lotniczych poszkodowanych wskutek odmowy przyjęcia na pokład, odwołanego lotu lub jego opóźnienia, z którego to mechanizmu C. van der Lans może skorzystać.

20 Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału odmowa udzielenia odpowiedzi na pytanie prejudycjalne zadane przez sąd krajowy jest możliwa w szczególności jedynie wtedy, gdy poddany wykładni Trybunału przepis Unii w sposób oczywisty nie może mieć zastosowania (wyrok Caja de Ahorros y Monte de Piedad de Madrid, C-484/08, EU:C:2010:309, pkt 19 i przytoczone tam orzecznictwo).

21 W tym względzie z art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że rozporządzenie to stosuje się do pasażerów odlatujących do państwa członkowskiego z kraju trzeciego, pod warunkiem że, po pierwsze, przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem Unii Europejskiej i, po drugie, owi pasażerowie nie otrzymali korzyści ani odszkodowania, ani nie udzielono im opieki w tym kraju trzecim.

22 W odniesieniu do pierwszej z tych przesłanek należy stwierdzić, że KLM jest przewoźnikiem Unii.

23 Co się tyczy drugiej z tych przesłanek, należy zauważyć, że istnieje pewna rozbieżność pomiędzy poszczególnymi wersjami językowymi art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004. Niektóre wersje, między innymi w językach czeskim, niemieckim, angielskim, włoskim i niderlandzkim, stosują bowiem, odpowiednio, słowa: „obdrželi", „erhalten", „received", „ricevuto" i „ontvangen". W związku z tym mogą one być rozumiane jako wyłączające zastosowanie tego rozporządzenia jedynie w przypadku, gdy odnośni pasażerowie faktycznie otrzymali korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim.

24 Natomiast inne wersje językowe, takie jak między innymi te w języku hiszpańskim („disfruten de"), francuskim („bénéficient"), czy rumuńskim („beneficiat de"), sugerują raczej, że zastosowanie rozporządzenia nr 261/2004 jest z góry wyłączone, w przypadku gdy odnośni pasażerowie mają prawo do korzyści lub odszkodowania oraz udzielenia im opieki w tym kraju trzecim, niezależnie od tego, czy je faktycznie otrzymali.

25 Tymczasem konieczność jednolitej wykładni przepisu prawa Unii wymaga, aby – w przypadku rozbieżności pomiędzy jego poszczególnymi wersjami językowymi – dany przepis był interpretowany w zależności od kontekstu i celu uregulowania, którego jest częścią (zob. podobnie wyroki: DR i TV2 Danmark, C-510/10, EU:C:2012:244, pkt 45; a także Bark, C-89/12, EU:C:2013:276, pkt 40).

26 W tym względzie należy przypomnieć, że rozporządzenie nr 261/2004, jak jasno wynika z jego motywów 1 i 2, ma na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów (zob. wyroki: IATA i ELFAA, C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 69; a także Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 35).

27 Wprawdzie – w świetle tego celu – art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 nie wymaga wykazania, że dany pasażer faktycznie otrzymał korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono mu opieki w tym kraju trzecim, jednak sama możliwość skorzystania z tego prawa nie może uzasadniać tego, by wspomniane rozporządzenie nie znalazło zastosowania wobec tego pasażera.

28 Nie można bowiem dopuścić do tego, by pasażer został pozbawiony przyznanej mu na mocy rozporządzenia nr 261/2004 ochrony jedynie ze względu na to, że może on skorzystać z pewnej formy odszkodowania w kraju trzecim, bez wykazania, że odszkodowanie takie odpowiada celowi odszkodowania zapewnionego przez to rozporządzenie i że przesłanki, którym podlega uprawniony do takiego odszkodowania, a także różne sposoby jego realizacji są równoważne przesłankom przewidzianym we wspomnianym rozporządzeniu.

29 Przedłożone Trybunałowi akta sprawy nie pozwalają na stwierdzenie, czy cel odszkodowań przewidzianych przez prawo danego kraju trzeciego odpowiada celowi odszkodowania zapewnionemu przez rozporządzenie nr 261/2004, ani czy przesłanki, którym podlega uprawniony do takich odszkodowań, a także różne sposoby ich realizacji są równoważne z przesłankami przewidzianymi w tym rozporządzeniu. Do sądu odsyłającego należy zatem zbadanie, czy jest tak w rozpatrywanym przez niego przypadku.

30 W tych okolicznościach nie można wykluczyć, że przepis, o którego wykładnię wniesiono, znajduje zastosowanie w niniejszym przypadku.

31 W konsekwencji należy uznać, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym jest dopuszczalny.

Co do istoty

32 Na wstępie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w ramach przewidzianej w art. 267 TFUE procedury współpracy między sądami krajowymi a Trybunałem do tego ostatniego należy udzielenie sądowi krajowemu użytecznej odpowiedzi, która umożliwi mu rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu. Mając to na uwadze, Trybunał powinien w razie potrzeby przeformułować przedłożone mu pytania (zob. w szczególności wyrok Le Rayon d'Or, C-151/13, EU:C:2014:185, pkt 25 i przytoczone tam orzecznictwo).

33 Biorąc orzecznictwo to pod uwagę, należy uznać wszystkie dziesięć pytań zadane przez sąd odsyłający za zmierzające, zasadniczo, do ustalenia, czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny taki jak ten w postępowaniu głównym, który wystąpił niespodziewanie i nie jest następstwem nieprawidłowej obsługi technicznej ani nie został wykryty podczas wykonywania regularnej kontroli, mieści się w pojęciu „nadzwyczajnych okoliczności" w rozumieniu tego przepisu, a jeśli tak, to jakie są racjonalne środki, które przewoźnik lotniczy powinien podjąć w celu rozwiązania tego problemu.

34 W tym względzie należy najpierw zauważyć, że zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania przewidzianego 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.

35 Należy następnie przypomnieć, że Trybunał ustalił, że ponieważ omawiany art. 5 ust. 3 stanowi odstępstwo od zasady prawa pasażerów do odszkodowania, należy go interpretować ściśle (wyrok Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 20).

36 Wreszcie, w szczególności w odniesieniu do problemów technicznych statku powietrznego, z orzecznictwa Trybunału wynika, że takie problemy można zaliczyć do nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu i mieszczących się w takich okolicznościach. Jednak faktem jest, że okoliczności związane z wystąpieniem takich problemów 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 14 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 (zob. podobnie wyrok Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 23).

37 Wszak ze względu na to, że funkcjonowanie statku powietrznego nieuchronnie wiąże się z występowaniem problemów technicznych, przewoźnicy lotniczy są stale narażeni – w ramach prowadzonej działalności – na takie problemy. W tym względzie problemy techniczne wykryte podczas przeglądu statków powietrznych 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 (zob. podobnie wyrok Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 24, 25).

38 Pewne problemy techniczne mogą jednak stanowić takie nadzwyczajne okoliczności. Taka sytuacja ma miejsce w szczególności w przypadku ujawnienia przez producenta maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika lotniczego 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 (zob. podobnie wyrok Wallentin-Hermann, C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 26).

39 W niniejszym przypadku KLM wyjaśnia, co powinien jednak zbadać sąd odsyłający, że problem techniczny taki jak ten w postępowaniu głównym polega na awarii silnika przedmiotowego statku powietrznego spowodowanej wadliwością pewnych jego części, które nie przekroczyły średniego okresu ich używalności i dla których producent nie udzielił wskazówek dotyczących możliwości wystąpienia usterek począwszy od pewnego stanu zużycia tych części.

40 W tym względzie wydaje się przede wszystkim, jak wynika z powyższych punktów niniejszego wyroku, że taki problem techniczny dotyczy wyłącznie jednego określonego statku powietrznego. Ponadto z akt sprawy, którymi dysponuje Trybunał, nie wynika w żaden sposób, by producent maszyn wchodzących w skład floty danego przewoźnika lotniczego lub właściwy organ ujawnili, że nie jedynie ten statek powietrzny w szczególności, lecz także pozostałe statki powietrzne tej floty zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów, co powinien w każdym razie zbadać sąd odsyłający. W takim bowiem przypadku przywołane w pkt 38 niniejszego wyroku założenie orzecznicze nie znalazłoby zastosowania w niniejszej sprawie.

41 Następnie należy zauważyć, po pierwsze, że awaria taka jak ta w postępowaniu głównym spowodowana przedwczesną wadliwością pewnych części statku powietrznego rzeczywiście stanowi nieoczekiwane zdarzenie. Niemniej 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; przy tym należy zauważyć, że każda część statku powietrznego zużywa się.

42 Należy zatem stwierdzić, 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.

43 Po drugie, dany przewoźnik lotniczy powinien skutecznie panować nad zapobieganiem takiej awarii lub nad jej naprawą, w tym wymianą części przedwcześnie wadliwych, ponieważ to do tego przewoźnika należy zapewnienie obsługi technicznej i właściwego funkcjonowania statku powietrznego wykorzystywanego do celów prowadzonej działalności gospodarczej.

44 W konsekwencji problem techniczny taki jak ten w postępowaniu głównym nie mieści się w pojęciu „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

45 Wreszcie należy dodać, że nawet jeśli – w zależności od okoliczności – przewoźnik lotniczy uważa, że może powołać się na winę producenta pewnych wadliwych części, główny cel rozporządzenia nr 261/2004, który polega na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów, jak i ścisła wykładnia, jakiej podlega art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, stoją na przeszkodzie temu, aby ten przewoźnik lotniczy mógł uzasadniać swoją ewentualną odmowę zapłaty odszkodowania na rzecz pasażerów, którzy doznali poważnych niedogodności, powołaniem się na zaistnienie „nadzwyczajnych okoliczności”.

46 W tym względzie należy przypomnieć, że zobowiązania nałożone przez rozporządzenie nr 261/2004 nie ograniczają prawa wspomnianego przewoźnika do dochodzenia odszkodowania od jakiejkolwiek osoby, w tym osoby trzeciej, która spowodowała opóźnienie, jak przewiduje to art. 13 tego rozporządzenia. Tego rodzaju odszkodowanie może w związku z tym zmniejszyć lub nawet wyeliminować obciążenie finansowe tego przewoźnika wynikające z tych zobowiązań (wyrok Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 68 i przytoczone tam orzecznictwo).

47 Nie można zatem z góry wykluczyć powołania się na art. 13 rozporządzenia nr 261/2004 i jego zastosowania w stosunku do ponoszącego winę producenta w celu zmniejszenia lub nawet wyeliminowania obciążenia finansowego przewoźnika lotniczego, które to obciążenie wynika z zobowiązań nałożonych przez to rozporządzenie.

48 Ze względu na to, że problem techniczny taki jak w postępowaniu głównym nie mieści się w pojęciu „nadzwyczajnych okoliczności", nie ma potrzeby wypowiadania się – w świetle art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 – w przedmiocie racjonalnych środków, jakie przewoźnik lotniczy powinien był podjąć w celu rozwiązania problemu.

49 W świetle całości powyższych rozważań na zadane pytania należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny taki jak ten w postępowaniu głównym, który wystąpił 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 tego przepisu.

W przedmiocie kosztów

50 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

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

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 taki jak ten w postępowaniu głównym, który wystąpił 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 tego przepisu.

Podpisy