



KOMUNIKAT PRASOWY nr 132/25

Luksemburg, 16 października 2025 r.

Wyrok Trybunału w sprawie C-399/24 | AirHelp Germany (Samolot, który został uderzony piorunem)

Uderzenie pioruna można zakwalifikować jako „nadzwyczajną okoliczność”

Stanowi ono nadzwyczajną okoliczność, która może zwolnić przewoźnika lotniczego z obowiązku zapłaty odszkodowania w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu, jeżeli wiąże się z obowiązkowymi kontrolami bezpieczeństwa, które prowadzą do opóźnionego oddania samolotu do użytku

Na krótko przed lądowaniem w Jassach (Rumunia) samolot Austrian Airlines został uderzony piorunem. Ze względu na późniejsze obowiązkowe kontrole bezpieczeństwa samolot ten nie mógł wykonać zgodnie z planem następnego lotu do Wiednia (Austria).

Pasażer, który miał odbyć ten lot, dotarł do Wiednia lotem zastępczym z ponad siedmiogodzinnym opóźnieniem. Przeniósł swoje potencjalne roszczenia wynikające z tego opóźnienia na AirHelp, który dochodzi od Austrian Airlines przed sądami austriackimi odszkodowania w wysokości 400 EUR.

Austrian Airlines uważa, że uderzenie pioruna, które skutkowało obowiązkowymi kontrolami bezpieczeństwa, stanowi nadzwyczajną okoliczność. Ponadto podjął on wszelkie racjonalne środki w celu zaradzenia opóźnieniu. W związku z tym, zgodnie z rozporządzeniem w sprawie praw pasażerów linii lotniczych¹, nie był on zobowiązany do zapłaty odszkodowania.

Sąd austriacki, przed którym zawisł spór, zwrócił się w tej kwestii do Trybunału Sprawiedliwości.

Trybunał² odpowiedział, że uderzenie pioruna w samolot, który miał wykonać lot, stanowi nadzwyczajną okoliczność w sytuacji, gdy uderzenie to skutkowało obowiązkowymi kontrolami bezpieczeństwa, które doprowadziły do opóźnionego oddania tego samolotu do użytku.

Trybunał zauważył między innymi, że prawodawca Unii włączył do pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” warunki meteorologiczne uniemożliwiające dany lot, do których zalicza się ryzyko uderzenia pioruna. Uderzenie pioruna, w następstwie którego samolot musi przejść obowiązkowe kontrole bezpieczeństwa, nie jest nierozzerwalnie związane z jego systemem funkcjonowania. Uderzenie pioruna nie jest zatem właściwe dla normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostaje poza zakresem jego skutecznej kontroli. Wniosek ten umożliwia zagwarantowanie celu, jakim jest bezpieczeństwo pasażerów, zapobiegając zachęcaniu przewoźników lotniczych do rezygnacji z podejmowania wymaganych środków, co prowadziłoby do przedkładania zachowania i punktualności lotów nad troskę o zapewnienie bezpieczeństwa pasażerów.

Aby zwolnić się z obowiązku zapłaty danym pasażerom odszkodowania, przewoźnik lotniczy musi jeszcze wykazać, że podjął wszelkie racjonalne środki w celu uniknięcia nadzwyczajnych okoliczności³ i ich następstw⁴, takich jak duże opóźnienie. Ocena tej kwestii w niniejszej sprawie należy do sądu austriackiego.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst i, w stosownym wypadku, streszczenie wyroku](#) są publikowane na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Jarosław Zasada ☎ (+352) 4303 2793.

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 22964106.

Pozostańmy w kontakcie!



¹ [Rozporządzenie \(WE\) nr 261/2004](#) 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.

² Dla przypomnienia, od 1 października 2024 r. co do zasady to Sąd Unii Europejskiej jest właściwy do rozpoznawania pytań prejudycjalnych dotyczących praw pasażerów lotniczych. Ponieważ jednak wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w niniejszej sprawie wpłynął do Trybunału w dniu 7 czerwca 2024 r., Trybunał pozostał właściwy do udzielenia odpowiedzi. Jeżeli chodzi o częściowe przekazanie właściwości do orzekania w trybie prejudycjalnym, zob. komunikaty prasowe nr [125/24](#), [126/24](#) i [154/24](#).

³ O ile środki zapobiegawcze, takie jak środki mające na celu zachowanie ostrożności w przypadku wystąpienia obszarów burzowych, pozwalają uniknąć uderzeń piorunów, o tyle szczególnie trudne jest, pomimo dysponowania danymi meteorologicznymi i nowoczesnymi trasami, całkowite wykluczenie przelotu przez niektóre z tych obszarów.

⁴ Przewoźnik lotniczy musi wykazać, że nawet przy użyciu wszelkich zasobów ludzkich lub materialnych oraz środków finansowych, którymi dysponował, w sposób oczywisty nie mógł on – bez poświęceń niemożliwych do przyjęcia – uniknąć sytuacji, w której zaistniałe nadzwyczajne okoliczności skutkowały odwołaniem lub dużym opóźnieniem lotu.