



Kontakty z Mediami  
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej

**KOMUNIKAT PRASOWY nr 68/20**

Luksemburg, 11 czerwca 2020 r.

Wyrok w sprawie C-74/19  
Transportes Aéreos Portugueses

**Zachowanie pasażera zakłócające porządek na pokładzie samolotu może stanowić „nadzwyczajną okoliczność” mogącą spowodować zwolnienie przewoźnika z ciężącego na nim obowiązku odszkodowania wynikającego z odwołania lub dużego opóźnienia danego lotu lub następnego lotu wykonywanego przez tego samego przewoźnika przy wykorzystaniu tego samego statku powietrznego.**

*Przewoźnik lotniczy musi jednak, w ramach racjonalnych środków, do których podjęcia jest zobowiązany w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku odszkodowania, zapewnić zmianę planu podróży pasażerów w najwcześniejszym możliwym terminie za pośrednictwem innych lotów, bezpośrednich lub łączonych, ewentualnie obsługiwanych przez innych przewoźników lotniczych*

**W wyroku Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19), ogłoszonym w dniu 11 czerwca 2020 r., Trybunał doprecyzował pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” i „rozsądnych środków” w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004<sup>1</sup> („rozporządzenie w sprawie praw pasażerów lotniczych”). Trybunał orzekł, że w określonych okolicznościach zachowanie pasażera zakłócające porządek na pokładzie samolotu, powodujące zboczenie z trasy przelotu i stanowiące przyczynę opóźnienia lotu, stanowi „nadzwyczajną okoliczność” i że obsługujący lot przewoźnik lotniczy może powołać się na tę „nadzwyczajną okoliczność”, która miała wpływ nie na lot odwołany lub opóźniony, lecz na poprzedni lot obsługiwany przez tego samego przewoźnika przy wykorzystaniu tego samego statku powietrznego. Trybunał stwierdził również, że zmiana planu podróży pasażera przez przewoźnika lotniczego polegająca na przekierowaniu go na następny obsługiwany przez niego lot i – prowadząca do tego, że pasażer ten dociera do miejsca docelowego dzień później, aniżeli było to pierwotnie zaplanowane, stanowi „racjonalny środek” zwalniający tego przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania jedynie wówczas, gdy zostały spełnione określone warunki.**

Stronami sporu w postępowaniu przed sądem krajowym są pasażer i przewoźnik lotniczy Transportes Aéreos Portugueses (TAP). Przedmiotem sporu jest odmowa wypłaty przez tego przewoźnika odszkodowania na rzecz owego pasażera, którego lot łączony doznał dużego opóźnienia w chwili przylotu do ostatecznego miejsca przeznaczenia. Przewoźnik lotniczy odmówił wypłaty odszkodowania z tego względu, że opóźnienie wspomnianego lotu zostało spowodowane zachowaniem pasażera zakłócającym porządek podczas poprzedniego lotu realizowanego przy wykorzystaniu tego samego statku powietrznego, które to zachowanie spowodowało zmianę trasy lotu i że okoliczność tę należy uznać za „nadzwyczajną” w rozumieniu rozporządzenia w sprawie praw pasażerów lotniczych<sup>2</sup>, powodującą zwolnienie przewoźnika z ciężącego na nim obowiązku odszkodowania przewidzianego przez to rozporządzenie<sup>3</sup>.

Tribunal Judicial da Comarca de Lisboa (sąd rejonowy w Lizbonie, Portugalia), przed którym wytoczono powództwo, ma wątpliwości odnośnie do: prawnej kwalifikacji okoliczności leżących u źródła owego opóźnienia, możliwości powoływania się przez obsługującego lot przewoźnika

<sup>1</sup> Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

<sup>2</sup> Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

<sup>3</sup> Artykuł 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004.

lotniczego na tę okoliczność, jeśli ma ona wpływ na statek powietrzny realizujący opóźniony lot, ale wystąpiła przy okazji realizowania lotu poprzedzającego lot opóźniony, a także uznania za racjonalne środków podjętych przez owego przewoźnika.

W tym względzie Trybunał przypomniiał, że przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania pasażerom, jeżeli jest w stanie dowieść, że odwołanie lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny jest spowodowane „nadzwyczajnymi okolicznościami”, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, a w przypadku zaistnienia takich okoliczności – że podjął dostosowane do sytuacji środki, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w celu uniknięcia odwołania lub znacznego opóźnienia danego lotu, przy czym nie można oczekiwać od niego poświęceń, których nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie.

Po pierwsze Trybunał przypomniiał, że zdarzenia mogą być uznane za „**nadzwyczajne okoliczności**” w rozumieniu rozporządzenia w sprawie praw pasażerów lotniczych, jeżeli 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, przy czym te dwie przesłanki są kumulatywne. Takie okoliczności **mogą zaistnieć w szczególności w przypadku wystąpienia zagrożenia bezpieczeństwa.**

Po stwierdzeniu, że **zachowanie pasażera zakłócające porządek na pokładzie samolotu, uzasadniające zboczenie z trasy odnośnego lotu, rzeczywiście zagraża bezpieczeństwu tego lotu**, Trybunał stwierdził, w pierwszej kolejności, że **analizowane zachowanie nie wpisuje się, jako nieodłączny element, w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika.** W drugiej kolejności Trybunał orzekł, że **nad takim zachowaniem przewoźnik ten nie może co do zasady skutecznie zapanować**, ponieważ przede wszystkim zachowanie i reakcje takiego pasażera na polecenia załogi nie są co do zasady przewidywalne, a poza tym na pokładzie statku powietrznego dowódca statku, tak jak załoga, dysponuje jedynie ograniczonymi środkami mogącymi spowodować skuteczne zapanowanie nad takim zachowaniem pasażera.

Trybunał sprecyzował **niemniej jednak**, że **wspomnianego zachowania nie można** uznać za zachowanie nad którym dany przewoźnik może zapanować i, stosownie do tego, nie można **zakwalifikować go jako „nadzwyczajną okoliczność”**, jeżeli okaże się, że **przewoźnik przyczynił się do wystąpienia tego zachowania lub jeżeli był w stanie przewidzieć wystąpienie takiego zachowania i podjąć odpowiednie środki w momencie, w którym mógł to uczynić bez znaczącego wpływu na przebieg danego lotu**, opierając się na oznakach zapowiadających wystąpienie takiego zachowania. Przykładem takiej sytuacji byłoby przyjęcie przez przewoźnika na pokład pasażera wykazującego zaburzenia zachowania już zanim wsiadł na pokład, względnie podczas wsiadania.

Po drugie Trybunał uściślił, że w celu uzyskania zwolnienia z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom w przypadku dużego opóźnienia lub odwołania lotu **przewoźnik lotniczy może powołać się na „nadzwyczajną okoliczność”, która miała wpływ na obsługiwany przez niego samego przy wykorzystaniu tego samego statku powietrznego poprzedni lot, pod warunkiem istnienia bezpośredniego związku przyczynowego między wystąpieniem tej okoliczności, która miała wpływ na poprzedni lot, a opóźnieniem lub odwołaniem kolejnego lotu**, czego ocena należy do sądu krajowego w świetle znanych mu okoliczności faktycznych i z uwzględnieniem w szczególności sposobu eksploatacji danego statku powietrznego.

Po trzecie Trybunał stwierdził, że **w przypadku wystąpienia „nadzwyczajnej okoliczności” przewoźnik lotniczy** zamierzający uzyskać zwolnienie z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom **musi podjąć wszelkie dostępne mu środki, w celu zapewnienia racjonalnej, zadowolającej i zrealizowanej w najwcześniejszym możliwym terminie zmiany planu podróży, do których to środków należy poszukiwanie innych lotów bezpośrednich lub łączonych obsługiwanych ewentualnie przez innych przewoźników lotniczych należących do tego samego sojuszu lotniczego lub spoza niego, przylatujących do celu wcześniej niż następny lot danego przewoźnika lotniczego.**

W związku z tym dokonanie przez przewoźnika lotniczego wyłącznie zmiany planu podróży pasażera polegającej na przewiezieniu go za pomocą następnego obsługiwanego przez owego przewoźnika lotu, co doprowadziło do tego, iż ów pasażer dotarł do miejsca docelowego dzień później, aniżeli było to pierwotnie zaplanowane, nie stanowi przykładu podjęcia wszelkich dostępnych mu środków, chyba że brak jest jakichkolwiek wolnych miejsc w ramach innego bezpośredniego lub łączonego lotu umożliwiającego danemu pasażerowi dotarcie do miejsca docelowego wcześniej, niż umożliwia to następny lot danego przewoźnika lotniczego, lub gdy dokonanie takiej zmiany planu podróży stanowi dla tego przewoźnika lotniczego poświęcenie, jakiego nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie.

---

**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](#) wyroku jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.*

*Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793*