

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-826/19 - 1

Sprawa C-826/19

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

13 listopada 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

29 października 2019 r.

Strona powodowa i strona wnosząca apelację:

WZ

Strona pozwana i druga strona postępowania apelacyjnego

Austrian Airlines AG

REPUBLIKA AUSTRII

[...]

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria)

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) [...], jako sąd odwoławczy w sprawie z powództwa strony powodowej **WZ** [...] przeciwko stronie pozwanej **Austrian Airlines AG** [...] o zapłatę kwoty 250 EUR wraz z odsetkami i kosztami [...], na skutek apelacji strony powodowej od wyroku Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechacie) z dnia 24 czerwca 2019 r. [...] wydał

postanowienie:

I.) Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostają przedłożone na podstawie art. 267 TFUE do rozstrzygnięcia w trybie prejudycjalnym następujące pytania:

1.) Czy art. 8 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 (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 261/2004”) należy interpretować w ten sposób, że stosuje się go do dwóch lotnisk położonych [Or. 2] w bezpośrednim sąsiedztwie centrum miasta, jednak tylko jedno z nich znajduje się na obszarze miasta, a drugie w sąsiednim kraju związkowym?

2.) Czy art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku lądowania na innym lotnisku docelowym w tej samej miejscowości, w tym samym mieście lub w tym samym regionie pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania z tytułu odwołania lotu?

3.) Czy art. 6 ust. 1, art. 7 ust. 1 i art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku lądowania na innym lotnisku w tej samej miejscowości, w tym samym mieście lub w tym samym regionie pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania z tytułu dużego opóźnienia?

4.) Czy art. 5, 7 i 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w celu ustalenia, czy pasażer poniósł stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny w rozumieniu wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, należy obliczyć opóźnienie w taki sposób, że zależy ono od chwili lądowania na innym lotnisku docelowym, czy od chwili transportu na lotnisko, do którego została zrobiona rezerwacja lub na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem?

5.) Czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy, który wykonuje loty w systemie obrotowym, może powoływać się na zdarzenie, w tym konkretnym przypadku zmniejszenie częstotliwości lądowań na skutek burzy, które miało miejsce w czasie trzeciej rotacji wstecz względem rozpatrywanego lotu?

6.) Czy art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku [Or. 3] lądowania na innym lotnisku docelowym przewoźnik lotniczy musi sam z siebie zaoferować pasażerowi transport do innego miejsca, czy też w ten sposób, że to pasażer musi zwrócić się o taki transport?

7.) Czy art. 7 ust. 1, art. 8 ust. 3 i art. 9 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania z tytułu naruszenia przewidzianych w art. 8 i art. 9 obowiązków udzielenia pomocy i zapewnienia opieki?

II.) Postępowanie zostaje zawieszono do chwili doręczenia orzeczenia prejudycjalnego wydanego przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Uzasadnienie:

Następujący stan faktyczny jest bezsporny, względnie został [...] ustalony:

Strona powodowa posiadała potwierdzoną rezerwację na następujące loty wykonywane przez stronę pozwaną: OS 940 wylot z Klagenfurtu (KLU), 21 maja 2018 r., godz. 18:35, przylot do Wiednia (VIE), 21 maja 2018 r., godz. 19:20, jak również OS 239 wylot z Wiednia (VIE), 21 maja 2018 r., godz. 21:00, przylot do Berlina Tegel (TXL), 21 maja 2018 r., godz. 22:20. Strona pozwana przekierowała lot OS 239 z Berlina Tegel do Berlina Schönefeld (SXF), a rzeczywiste czasy lotu przedstawiały się następująco: wylot z Wiednia (VIE), 21 maja 2018 r., godz. 22:07, przylot do Berlina Schönefeld (SXF), 21 maja 2018 r., godz. 23:18. Odległość pomiędzy Wiedniem a Berlinem Tegel, względnie Berlinem Schönefeld, wynosi mniej niż 1500 km; odległość liczona z Klagenfurtu jest nieznana. Przyczyną przekierowania lotu z Berlina Tegel do Berlina Schönefeld było to, że lot ten przekroczył o trzy minuty moment rozpoczęcia zakazu lotów nocnych obowiązującego w odniesieniu do Berlina Tegel. Przyczyną opóźnienia odlotu było to, że [Or. 4] trzecia rotacja wstecz względem będącego przedmiotem sporu lotu powinna się rozpocząć o godzinie 14:40 w Berlinie Tegel oraz powinna wylądować w Wiedniu o godzinie 15:45; z uwagi na burze w Wiedniu Eurocontrol przydzielił stronie pozwanej czas na lądowanie dopiero na godzinę 15:53. Kolejne loty, tj. druga i pierwsza rotacja wstecz, zostały wykonane w dużej mierze planowo, lecz nie można było już nadrobić opóźnienia. Strona pozwana nie zaoferowała stronie powodowej transportu zastępczego z lotniska Berlin Schönefeld na lotnisko Berlin Tegel. Aby dostać się z lotniska Berlin Schönefeld do swojego mieszkania, strona powodowa potrzebuje 41 minut, zaś z lotniska Berlin Tegel – 15 minut.

Strona powodowa zażądała od strony pozwanej zapłaty 250 EUR jako odszkodowania na podstawie art. 5 w związku z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Powołuje się ona z jednej strony na fakt opóźnionego przylotu, zaś z drugiej strony na to, że stronie powodowej nie zaoferowano dalszego transportu z lotniska Berlin Schönefeld do Berlina Tegel. Według niej nie stosuje się art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, gdyż lotnisko Berlin Schönefeld nie znajduje się w Berlinie.

Strona pozwana zakwestionowała powództwo i wniosła o jego oddalenie oraz podniosła, że strona powodowa dotarła do Berlina będącego jej miejscem docelowym z opóźnieniem wynoszącym 58 minut, zaś lotnisko Berlin Schönefeld znajduje się w odległości zaledwie 24 kilometrów od miejsca zamieszkania strony powodowej, a z kolei lotnisko Berlin Tegel oddalone jest o niecałe 8 kilometrów od miejsca zamieszkania strony powodowej. W obu przypadkach konieczne jest skorzystanie ze środków transportu, aby dotrzeć do mieszkania strony powodowej. Ponadto strona pozwana powołała się na zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, twierdząc, że wystąpiły poważne problemy pogodowe, które doprowadziły do opóźnienia.

Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechacie) oddalił żądania pozwu i wskazał, że nie można uznać zmiany lotniska Berlin Tegel na lotnisko Berlin Schönefeld za [Or. 5] istotną zmianę trasy lotu, a więc nie można przyjąć, że doszło do odwołania lotu. Lot nie był opóźniony o trzy lub więcej godzin. Roszczenie na podstawie art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 nie przysługuje, gdyż pasażer nie wykazał kosztów poniesionych przez siebie w związku z transferem.

Przeciwko temu wyrokowi skierowana jest apelacja strony powodowej, która opiera się na zarzucie błędnej oceny prawnej oraz zawiera wniosek o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uwzględnienie żądań pozwu.

W swojej odpowiedzi na apelację strona pozwana wnosi o oddalenie apelacji strony powodowej.

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) jako sąd odwoławczy jest powołany do wydania orzeczenia w przedmiocie roszczeń strony powodowej w drugiej i ostatniej instancji.

Fakt, że ani miejsce pierwszego odlotu, ani ostatnie miejsce przylotu w ramach podróży strony skarżącej nie znajdują się na obszarze właściwości Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechacie), powoduje zgodnie z orzecznictwem Trybunału (wyroki: z dnia 9 lipca 2019 r., w sprawie C-204/08, Rehder, pkt 47 oraz z dnia 7 marca 2018 r. w sprawach połączonych C-274/16, C-447/16 i C-448/16, flightright i in., pkt 48), że brak jest jurysdykcji w oparciu o miejsce wykonania zobowiązania na podstawie art. 7 pkt 1 rozporządzenia nr 1215/2012; okoliczność ta jednak nie może już jednak zostać uwzględniona, gdyż strona pozwana wdała się w spór w rozumieniu art. 26 ust. 1 rozporządzenia nr 1215/2012.

Orzeczenie uzależnione jest od wykładni przepisów rozporządzenia nr 261/2014, których treść nie jest na tyle oczywista, aby uznać je za acte clair. W istocie chodzi o wykładnię art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2014, a mianowicie o to, czy przepis ten stosuje się w tej konkretnej sprawie, czy stan faktyczny należy uznać za odwołanie lotu, opóźnienie albo też jako przypadek sui generis, czy możliwe jest powołanie się na nadzwyczajne okoliczności, czy też nie, oraz czy na skutek [Or. 6] naruszenia obowiązków udzielenia pomocy i zapewnienia opieki przysługuje prawo do odszkodowania.

W przedmiocie poszczególnych pytań:

W przedmiocie pytania pierwszego:

Zarówno lotnisko docelowe Berlin Tegel przewidziane zgodnie z pierwotnym planem lotu, jak i lotnisko Berlin Schönefeld, z którego skorzystano po zmianie planu lotu, uważane są za lotniska berlińskie, choć tylko lotnisko Berlin Tegel znajduje się w mieście Berlin. Zgodnie z ustaleniami sądu pierwszej instancji, aby dotrzeć do mieszkania strony powodowej, potrzeba 41 minut z lotniska Berlin

Schönefeld oraz 15 minut z lotniska Berlin Tegel. Strony odmiennie oceniają, czy oba lotniska znajdują się w jednym regionie. Sąd odwoławczy przyjmuje wstępnie, że stosuje się art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2014, gdyż występuje kilka lotnisk znajdujących się w jednym regionie, bez względu na to, że są one położone w różnych krajach związkowych. Sąd odwoławczy uzasadnia takie stanowisko tym, że zazwyczaj międzynarodowe lotniska dużych miast lokalizuje się nie w centrum, lecz na obrzeżach lub też poza obszarem miasta.

W przedmiocie pytania drugiego i trzeciego:

Prawo do odszkodowania przysługuje stronie powodowej wówczas, gdy zachodzi jeden ze wskazanych w rozporządzeniu przypadków naruszenia zobowiązania. Nie ma potrzeby badania, czy doszło do odmowy przyjęcia na pokład; stwierdzić raczej należy, czy przekierowanie lotu na inne lotnisko docelowe znajdujące się w tym samym regionie stanowi odwołanie lotu albo opóźnione wykonanie lotu. Za przyjęciem, że w stanie faktycznym sprawy doszło do odwołania lotu przemawiają wywody Trybunału w wyroku z dnia 13 października 2011 r. w sprawie Sousa Rodriguez i in., C-83/10, pkt 30, zgodnie z którymi odstępianie od rozkładu pierwotnego lotu należy uznać za jego odwołanie. Bezirksgericht [Or. 7] Schwechat (sąd rejonowy w Schwechacie) uważa natomiast, że w stanie faktycznym sprawy doszło do opóźnienia w przylocie, gdyż samolot dotarł do miejsca docelowego, a więc miasta Berlin, choć z opóźnieniem. Można wreszcie przyjąć, że art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2014 reguluje samoistny przypadek naruszenia zobowiązania, którego nie można uznać ani za odwołanie lotu ani za opóźnienie w przylocie. Sąd odwoławczy doszedł do takiego wniosku w oparciu o stwierdzenie, że w przeciwnym razie przepis ten w ogóle nie znajdowałby żadnego zastosowania. Roszczenie o transport do pierwotnego lotniska docelowego lub do innego miejsca można równie dobrze oprzeć na art. 8 ust. 1 lub art. 9 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2014. Chcąc uznać, że art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2014 ma jakikolwiek zakres stosowania, dochodzi się do wniosku, że przepis ten przyznaje pasażerowi wyłącznie roszczenie o transport do pierwotnego lotniska docelowego lub do innego miejsca, wyłączając jednak pozostałe roszczenia przewidziane w przypadku odwołania lub opóźnienia lotu, a w szczególności roszczenie odszkodowawcze, którego w tej konkretnej sprawie nie dochodzono. Zbędne byłoby więc ustalenie, czy w sprawie występują nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2014.

W przedmiocie pytania czwartego:

W przypadku stwierdzenia przez Trybunał, że chodzi o opóźnienie, powstaje problem określenia wielkości opóźnienia. Z uwagi na to, że art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2014 wyraźnie odwołuje się do pierwotnego lotniska docelowego lub innego uzgodnionego celu, wydaje się zrozumiałe, aby nie kończyć określenia wielkości opóźnienia ustaleniem, że decydujące znaczenie ma lądowanie na innym lotnisku docelowym, lecz uwzględnić chwilę, w której pasażer dotrze do pierwotnego lotniska docelowego lub innego uzgodnionego

miejsca. Wprawdzie Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechacie) przyjął, że opóźnienie w przylocie wynosiło w każdym razie mniej niż trzy godziny, lecz pominął on, że miejscem pierwszego odlotu [Or. 8] strony powodowej był Klagenfurt, a podróż rozpoczęła się w Klagenfurcie (KLU) w dniu 21 maja 2019 r. o godz. 18.35 (wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 26 lutego 2013 r. w sprawie Folkerts, C-11/11, pkt 47).

W przedmiocie pytania piątego:

W przypadku stwierdzenia przez Trybunał, że pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania z uwagi na odwołanie lotu lub duże opóźnienie w przylocie, trzeba mieć na uwadze twierdzenie strony pozwanej, że odwołanie/opóźnienie lotu, jest spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami. W ocenie sądu odwoławczego w orzecznictwie Trybunału nie wyjaśniono jeszcze, czy zdarzenia które miały miejsce w odniesieniu do trzeciej rotacji wstecz wykonanej w systemie obrotowym, uprawniają przewoźnika lotniczego do oparcia odwołania lotu lub dużego opóźnienia na takim zdarzeniu, nawet jeśli miało ono miejsce tego samego dnia (por. motyw 15 rozporządzenia nr 261/2014). Nie ma wątpliwości co do tego, że zmniejszenie liczby przydziałów czasu na lądowanie było przyczyną tego, że wbrew planowi strony pozwanej nie udało się wykonać lotu na lotnisko Berlin Tegel przed rozpoczęciem obowiązywania zakazu nocnych lotów. Zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów wymaga jednak zbadania, czy nie należałoby przyjąć ograniczenia do zdarzeń pozostających w bliskim związku czasowym (niezależnie od motywu 15 rozporządzenia nr 261/2014) albo do określonej liczby rotacji w systemie obrotowym.

W przedmiocie pytania szóstego:

Strona pozwana nie zapewniła stronie pozwanej transportu przewidzianego w art. 8 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2014. Zdaniem sądu odwoławczego nie ma znaczenia, że strona powodowa i tak potrzebowałaby dalszego transportu do jej miejsca zamieszkania. Być może zaparkowała ona swój samochód przy pierwotnym lotnisku docelowym albo zorganizowała podróż do domu w inny sposób, a tym samym mimo niewielkiej odległości pomiędzy lotniskiem Berlin Schönefeld a swoim miejscem zamieszkania strona pozwana może być w dalszym ciągu zainteresowana [Or. 9] dalszym transportem do lotniska Berlin Tegel. W literaturze niemieckojęzycznej przyjmuje się, że należy zaoferować świadczenia w ramach prawa do opieki, takie jak posiłki oraz napoje, zakwaterowanie w hotelu, lecz również transport pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania, co jest rozumiane w ten sposób, że przewoźnik lotniczy zobowiązany jest do ich spełnienia z własnej inicjatywy, a nie dopiero na żądanie pasażerów [...]. Świadczenia przewidziane w art. 8 rozporządzenia nr 261/2014 uznaje się ogólnie rzecz ujmując za świadczenia w ramach obowiązku udzielenia pomocy, a tym samym odróżnia się je od świadczeń w ramach prawa do opieki przewidzianych w art. 9 rozporządzenia nr 261/2014. Z uwagi na podobieństwo świadczenia w zakresie transportu przewidzianego w art. 9 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2014 do roszczenia o transport na podstawie art. 8 ust. 3

rozporządzenia nr 261/2014 sąd odwoławczy przyjmuje wstępnie, że przewoźnik lotniczy ma zaoferować pasażerowi spełnienie tego świadczenia nawet bez żądania ze strony tego ostatniego (por. także opinię rzecznika generalnego E. Sharpston w sprawie Sousa Rodriguez i in., C-83/10, pkt 62).

W przedmiocie pytania siódmego

W przypadku przyjęcia, że pozwany przewoźnik lotniczy nie wykonał obowiązku zapewnienia transportu do pierwotnego lotniska docelowego lub innego miejsca, uznać trzeba, że naruszył on obowiązek ciążyący na nim na podstawie art. 8 i art. 9 rozporządzenia nr 261/2014. Sądy krajowe przyjmują, że naruszenie przez przewoźnika lotniczego obowiązku spełnienia świadczeń w zakresie zapewnienia pomocy lub opieki prowadzi (jedynie) do odpowiedzialności odszkodowawczej [np. wyrok Amtsgericht Königs Wusterhausen (sądu rejonowego w Königs Wusterhausen) z dnia 2 lutego 2017 r., 4 C 1350/16 [...]]. Sąd odwoławczy wnioskuje jednak z wywodów Trybunału zawartych w wyroku z dnia 13 października 2011 r. w sprawie Sousa Rodriguez i in., C-83/10, pkt 44, że naruszenie obowiązku spełnienia świadczeń w zakresie zapewnienia pomocy lub opieki prowadzi (również) do tego, **[Or. 10]** że pasażerom przysługuje prawo do odszkodowania [wyrok Landesgericht Korneuburg (sądu okręgowego w Korneuburgu) z dnia 7 września 2017 r., 21 R 246/17z [...]]. Jako że zagadnienie to jest różnie postrzegane przez sądy krajowe, wymaga ono wyjaśnienia przez Trybunał.

[...] [Zawieszenie postępowania]

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburg) [...]

Korneuburg, dnia 29 października 2019 r.

[...]

[...] [podpis]