

Sprawa C-792/19

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

28 października 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Köln (Niemcy)

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

15 października 2019 r.

Strona pozwana i wnosząca apelację:

TUIfly GmbH

Strona powodowa i druga strona postępowania apelacyjnego:

EUflight.de GmbH

[...]

Landgericht Köln (sąd krajowy w Kolonii, Niemcy)

Postanowienie

W sporze

TUIfly GmbH, [...] Langenhagen,

strony pozwanej i wnoszącej apelację,

[...]

przeciwko

EUflight.de GmbH, [...] Hamburg,

strony powodowej i drugiej strony postępowania apelacyjnego,

[...]

Landgericht Köln (11 izba cywilna sądu krajowego w Koloni)

[...]

postanowił:

1. Postępowanie zostaje zawieszono. **[Or. 2]**
2. Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostają przedłożone, na podstawie art. 267 TFUE, następujące pytania w przedmiocie wykładni prawa Unii:

Czy w wypadku strajku odwołanie lotu lub duże opóźnienie przylotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 również wówczas, gdy na sporny lot nie miał bezpośredniego wpływu strajk i mógłby on się odbyć planowo, lecz dochodzi do odwołania lub opóźnienia lotu z uwagi na dokonane przez przewoźnika lotniczego działania reorganizacyjne w zakresie planu lotów spowodowane strajkiem (w niniejszym przypadku: wykorzystanie samolotu przewidzianego do wykonania lotu celem usunięcia skutków strajku)?

W razie uznania, że przewoźnik lotniczy może zwolnić się z odpowiedzialności również w wypadku działań reorganizacyjnych:

Czy istotne jest to, że działania reorganizacyjne miały miejsce jeszcze przed rozpoczęciem strajku, gdy nie można było jeszcze przewidzieć, na który lot ostatecznie będzie miał wpływ strajk, czy też wyłączenie odpowiedzialności może mieć zastosowanie również wówczas, gdy plan lotów uległ reorganizacji dopiero podczas strajku lub po jego zakończeniu i wiadomo już było, że na sporny lot nie będzie miał bezpośredniego wpływu strajk?

Uzasadnienie:

I.

- 1 Strona powodowa dochodzi od strony pozwanej z tytułu nabytego w drodze cesji prawa do odszkodowania zapłaty w łącznej wysokości 500,00 EUR (dwa razy po 250,00 EUR) zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającym wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającym rozporządzenie (EWG) nr 295/91.

Stan faktyczny leżący u podstaw sprawy jest następujący:

Pasażerowie zarezerwowali u strony pozwanej lot z Kolonii do Palmy de Mallorca przewidziany na dzień 11 października 2017 r. Planowym czasem odlotu [Or. 3] z Kolonii był 11 października 2017 r., godzina 18:55; planowym czasem przylotu do Palmy de Mallorca był 11 października 2017 r., godzina 21:20. Odległość pomiędzy Kolonią a Palmą de Mallorca wynosi 1308,21 km. Lot nie odbył się jednak planowo; pasażerowie wylądowali bowiem w Palmie de Mallorca dopiero w dniu 12 października 2017 r. o godz. 03:20. Opóźnienie to wynikało z następujących okoliczności:

Strona pozwana już w dniach 5 i 6 października 2017 r. wiedziała, że w okresie od 9 października 2017 r. (od godziny 17:00 UTC) do 11 października 2017 r. (do godziny 04:00 UTC) odbędzie się strajk generalny we Francji, który będzie dotyczył służby ruchu lotniczego, organów kontroli ruchu lotniczego, łączności radiowej i kontrolerów ruchu lotniczego.

Strajk dotykał wielu lotów organizowanych przez stronę pozwaną ujętych w jej planie lotów, w tym wszystkich lotów do i z Hiszpanii, włączając w to Baleary, Maroko i Portugalię. W dniu 10 października 2017 r. pięć samolotów nie mogło wrócić z Las Palmas, Teneryfy i Funchal do Niemiec; przeniesiono je na następny dzień, a zatem były niedostępne dla rejsów rozpoczynających się w Niemczech w dniu 11 października 2017 r.

Sam sporny lot z Kolonii do Palmy de Mallorca, który miał zostać pierwotnie wykonany statkiem powietrznym D-ATUF, nie przypadał w czasie strajku. Strona pozwana podjęła jednak na skutek strajku szeroko zakrojone działania reorganizacyjne dotyczące planu lotów i w związku z tym przydzieliła samolot D-ATUF przewidziany do spornego lotu do wykonania rejsów odwołanych z powodu strajku, aby skompensować zakłócenia planu lotów spowodowane strajkiem. W konsekwencji, strona pozwana wykonywała sporny lot przy wykorzystaniu innego samolotu (D-ATYB), na skutek czego doszło do przedstawionego wyżej opóźnienia.

Następnie pasażerowie przelali przysługujące im roszczenia z tytułu opóźnienia lotu na stronę skarżącą.

W odpowiedzi na podnoszone przez stronę powodową żądanie zapłaty strona pozwana wskazuje, że opóźnienie spornego lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

2. Amtsgericht (sąd rejonowy) zasądził od strony pozwanej na rzecz strony powodowej zgodnie z żądaniem pozwu kwotę 500,00 EUR wraz z odsetkami w wysokości 5 punktów procentowych ponad stawkę podstawową od dnia 21 listopada 2017 r. Stał on na stanowisku, że opóźnienie nie było spowodowane strajkiem generalnym we Francji, a tym samym nie było spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami. Przyczyną opóźnienia, do którego doszło, była raczej [Or. 4] decyzja strony pozwanej o wykorzystaniu

samolotu przewidzianego do przedmiotowego lotu w celu uzupełnienia luk w planie lotów spowodowanych strajkiem. To, że w niniejszej sprawie brak jest okoliczności wyłączających odpowiedzialność, ma wynikać również z wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 października 2012 r. (C-22/1, Finnair), u podstaw której leżał stan faktyczny porównywalny do niniejszej sprawy. Orzeczenie Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) z dnia 21 sierpnia 2012 r. [...] ma natomiast dotyczyć odmiennego stanu faktycznego, gdyż na gruncie tamtej sprawy przewoźnik lotniczy odwołał loty jeszcze przed zapowiedzianym strajkiem, a tym samym nie było jeszcze wiadomo, czy sporny lot będzie ostatecznie dotknięty strajkiem.

- 3 Strona pozwana wniosła od wyroku 2 Amtsgericht apelację, uznaną w wyroku za dopuszczalną, w której podtrzymuje żądanie oddalenia pozwu. Podnosi ona, że orzeczenie Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) z dnia 21 sierpnia 2012 r. [...] zachowuje swoją doniosłość także do rozpatrywanego stanu faktycznego, zaś orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości nie stoi na przeszkodzie przyjęciu wyłączenia odpowiedzialności.

II.

Rozstrzygnięcie w przedmiocie apelacji uzależnione jest od wydania przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzeczenia prejudycjalnego zawierającego odpowiedź na pytanie prejudycjalne.

1.

Pytanie jest istotne dla rozstrzygnięcia sporu:

W razie przyjęcia, że w rozpatrywanej sytuacji nie występują w odniesieniu do spornego lotu nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 wyłączające odpowiedzialność [przewoźnika lotniczego], apelacja nie zostanie uwzględniona, gdyż wówczas stronie powodowej przysługują roszczenia odszkodowawcze z tytułu nabytego prawa.

Gdyby jednak przyjąć, że z uwagi na strajk występuje nadzwyczajna okoliczność wyłączająca odpowiedzialność [przewoźnika lotniczego] również w odniesieniu do spornego lotu, apelacja zostałaby uwzględniona, gdyż strona pozwana wystarczająco konkretnie wykazała, że samolot D-ATUF został wykorzystany do kompensowania skutków strajku.

2. [Or. 5]

Zagadnienie, czy opóźnienie w rozumieniu art. 5 ust 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, jest sprawą wykładni przepisu – w tym przypadku pojęcia „jest spowodowane” i łączącymi się z nim kwestiami dotyczącymi związku przyczynowego, co w wątpliwych przypadkach zastrzeżone jest dla kompetencji Trybunału Sprawiedliwości.

3.

Stosownie do stanowiska prezentowanego dotychczas przez izbę, duże opóźnienie przylotu w okolicznościach niniejszej sprawy jest w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 spowodowane nadzwyczajną okolicznością.

a) W wyroku z dnia 21 sierpnia 2012 r. [...] Bundesgerichtshof przyjął wyłączenie odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 wówczas, gdy przewoźnik lotniczy jeszcze przed strajkiem dokonał reorganizacji planu lotów i odwołał loty. W tym kontekście Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) stwierdził, co następuje:

„Jeżeli z uwagi na nadzwyczajne okoliczności istnieje obawa, że wkrótce znaczna część pilotów przewoźnika lotniczego nie będzie dostępna, nie można stawiać wysokich wymagań odnośnie do wykazania przyczyn, dla których określony lot został odwołany; w takiej sytuacji przewoźnik lotniczy stoi przed zadaniem dokonania reorganizacji funkcjonowania przedsiębiorstwa w miarę możliwości z wyprzedzeniem. W tym względzie musi on przede wszystkim dążyć do tego, aby zakłócenia dla wszystkich pasażerów były minimalne, i aby po ustaniu zakłóceń możliwie jak najszybciej została podjęta znów normalna działalność. Jeżeli przewoźnik lotniczy wyczerpuje z zachowaniem tych wymogów będące w jego dyspozycji zasoby w wymaganym zakresie, niewykonanie konkretnego lotu nie może być z reguły uznawane za możliwe do uniknięcia wyłącznie z tego względu, że zamiast tego lotu mógł zostać anulowany inny lot. Zważywszy na złożoną sytuację decyzyjną, w której należy uwzględnić wiele lotów oraz ich wzajemne powiązanie, należy przyznać przewoźnikowi lotniczemu niezbędny zakres swobody przy ocenie podejmowania celowych działań. Nie należy obawiać się zmniejszenia wskutek tego praw konsumentów, ponieważ szczególnie we własnym interesie ekonomicznym przewoźnika lotniczego leży minimalizowanie dla pasażerów oddziaływania strajku i związanych ze strajkiem zakłóceń”. [Or. 6]

Również Landgericht Frankfurt (sąd krajowy we Frankfurcie) odwołując się do orzecznictwa Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) uznał odwołanie lotu dokonane przed strajkiem za okoliczność wyłączającą odpowiedzialność [...].

b) W orzecznictwie sądów niższych instancji odmawia się po części w przypadkach działań reorganizacyjnych przyjęcia wyłączenia odpowiedzialności przewoźnika lotniczego, gdyż odwołanie lub opóźnienie w takich przypadkach nie wynika już z nadzwyczajnej okoliczności, lecz z decyzji handlowej [...]. W tym kontekście regularnie przywoływany jest wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 października 2012 r. (C-22/11 – Finnair) [...]. Wymóg istnienia bezpośredniego związku przyczynowego pomiędzy nadzwyczajną okolicznością a jej wpływem na sporny lot wyprowadza się częściowo również z motywu 15 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 [...].

Również w części piśmiennictwa wyraźnie odrzuca się możliwość wyłączenia odpowiedzialności w przypadku działań reorganizacyjnych podejmowanych z powodu strajku [...].

c) Trybunał nie orzekł dotychczas w przedmiocie przedstawionego pytania. W ostatnim czasie pytanie to pozostawiono bez odpowiedzi w sprawie C-195/17 wobec uznania, że w sprawie nie występowała nadzwyczajna okoliczność. W toku tego postępowania rzecznik generalny Trybunału Sprawiedliwości – również odwołując się do wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 października 2012 r. (C-22/1, Finnair) – opowiedział się za tym, że nadzwyczajne okoliczności nie dotyczą nowych planów lotów, opracowanych w świetle tych nadzwyczajnych okoliczności (opinia z dnia 12 kwietnia 2018 r.). **[Or. 7]**

d) W swoim dotychczasowym orzecznictwie sąd odsyłający stosował się do stanowiska Bundesgerichtshof i uznaje, że można odnieść sformułowane w nim wytyczne do niniejszej sprawy, w której doszło do opóźnienia lotu wykonywanego po zakończeniu strajku na skutek reorganizacji planu lotów spowodowanej strajkiem.

Wykładnię taką wspiera brzmienie art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, ponieważ w tym względzie przesłanką jest wyłącznie to, aby odwołanie (w niniejszym przypadku: duże opóźnienie przylotu) było „spowodowane” zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, co obejmuje pośredni wpływ w ten sposób, że samolot planowany do obsługi lotu nie jest dostępny z uwagi na konieczną reorganizację planu lotów. To, że lot nie musi być bezpośrednio dotknięty nadzwyczajnymi okolicznościami – a więc to, że w przypadku strajku nie można wykorzystać personelu lub jego części zaplanowanej dla danego lotu dla jego wykonania – nie wynika z brzmienia przepisu [...].

Również motyw 15 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 przemawia z niniejszego punktu widzenia właśnie za rozumieniem przyjmowanym przez izbę, a nie przeciwko niemu. Zgodnie z nim 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. W świetle powyższego również ten przepis obejmuje skutki dla kolejnych lotów [...], przy czym dotyczy to również lotów, w odniesieniu do których dana nadzwyczajna okoliczność prowadzi do opóźnienia trwającego do następnego dnia po wystąpieniu takiej nadzwyczajnej okoliczności. Wprawdzie w takiej sytuacji związek pomiędzy nadzwyczajną okolicznością a odwołaniem/opóźnieniem jest o tyle większy, że chodzi o ten sam samolot, to jednak widać wyraźnie, że prawodawca nie zmierzał ograniczać możliwości wyłączenia odpowiedzialności jedynie do przypadków bezpośredniego wpływu na odwołany/opóźniony lot, jak również nie zamierzał warunkować wyłączenia odpowiedzialności od tego, że skutki nadzwyczajnej okoliczności występują w tym samym czasie lub tym samym dniu, lecz że wyłączenie odpowiedzialności uzależnione jest jedynie od tego, aby nadzwyczajna okoliczność faktycznie

wywierała dalsze skutki. W każdym razie z motywu 15 nie wynika, aby zamiarem prawodawcy było objęcie art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 co do zasady jedynie przypadków, w których występuje bezpośredni związek przyczynowy [...]. **[Or. 8]** Jest raczej tak, że motyw 15 stanowi jedynie – w znaczeniu wprowadzenia wyraźnej regulacji – iż odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w określonej sytuacji (decyzja kierownictwa lotu) jest wyłączona.

Zdaniem sądu odsyłającego związek przyczynowy w odniesieniu do nadzwyczajnej okoliczności w postaci strajku nie ulega przerwaniu na skutek tego, że nieplanowy przebieg lotu jest (również) skutkiem decyzji handlowej przewoźnika lotniczego. Odwołanie kilku lotów spowodowanego strajkiem nieuchronnie skutkuje faktyczną koniecznością przewozu pasażerów takich lotów do ich celu podróży w inny sposób. W tym celu przewoźnik lotniczy zmuszony jest korzystać z dostępnych lub możliwych do pozyskania w krótkim czasie samolotów, członków załogi itp., co zazwyczaj uniemożliwia jednoczesną kompensację skutków strajku oraz prowadzenie regularnego ruchu lotniczego. Reorganizacja planu lotów jest zatem wynikiem faktycznej konieczności, w świetle której uzasadnione jest przyjęcie, że odwołanie lub opóźnienie przylotu jest spowodowane nadzwyczajną okolicznością w postaci strajku.

W ocenie sądu odsyłającego nie ma decydującego znaczenia kwestia, w jakiej chwili dochodzi do reorganizacji planu lotów. Wprawdzie w przypadku następczej reorganizacji wiadomo już, czy określony lot został dotknięty strajkiem, czy też nie, lecz występuje wówczas ta sama faktyczna konieczność reagowania na nadzwyczajną okoliczność w postaci strajku i wynikające z tego zakłócenia w planie lotów na skutek działań reorganizacyjnych. Tym samym, w kontekście zagadnienia związku przyczynowego chwila podjęcia działań reorganizacyjnych nie ma żadnego znaczenia.

e) Zdaniem sądu odsyłającego wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 października 2012 r. (C-22/11, Finnair) nie zawiera żadnych wiążących wytycznych pozwalających na udzielenie odpowiedzi na pytania prejudycjalne. Z jednej strony wyrok ten dotyczył przypadku odmowy przyjęcia na pokład – niemniej w tym zakresie nie stosuje się stanowiącej wyjątek regulacji art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Tak więc Trybunał nie musiał się zajmować w sposób zasadniczy zakresem stosowania tego przepisu. Z drugiej strony, w stanie faktycznym leżącym u podstaw postępowania w sprawie C-22/11 nie chodziło akurat o odwołanie lub opóźnienie spornego lotu z uwagi na reorganizację. Przeciwnie, lot faktycznie się odbył, a tylko określone pasażerowie, którzy – tak jak występujący jako powód w tamtej sprawie **[Or. 9]** pan Lassooy – dokonali rezerwacji na ten lot i stawili się o czasie do wejścia na pokład, lecz nie zostali nań wpuszczeni, gdyż lotem tym przewożono jako lotem zastępczym inne osoby, po tym, gdy lot, który zarezerwowali, musiał zostać odwołany z uwagi na strajk personelu lotniska w Barcelonie.

f) Sąd odsyłający stoi na stanowisku, że postępowanie w przedmiocie odesłania prejudycjalnego jest wskazane z uwagi na coraz częściej prezentowane stanowisko opisane w pkt b) powyżej, a zgodnie z którym odmawia się przyjęcia wyłączenia odpowiedzialności w przypadku działań reorganizacyjnych odwołując się zazwyczaj do wyroku Trybunału Sprawiedliwości z dnia 4 października 2012 r. (C-22/11 – Finnair), które to stanowisko najwyraźniej podziela również rzecznik generalny.

[...]

DOKUMENT ROBOCZY