

Sprawa C-164/20**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

20 kwietnia 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

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

27 lutego 2020 r.

Strona wnosząca apelację:

Airhelp Limited

Druga strona postępowania apelacyjnego:

Austrian Airlines AG

REPUBLICA AUSTRII**Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria)**

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) [...], jako sąd odwoławczy w sprawie z powództwa strony powodowej **Airhelp Limited**, Central Hong Kong [...] przeciwko stronie pozwanej **Austrian Airlines AG**, [...] Wien-Flughafen, o zapłatę kwoty 1200,00 EUR [...], na skutek apelacji strony powodowej od wyroku Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechat) z dnia 21 października 2019 r. [...] wydał

postanowienie:

[1] Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostaje przedłożone na podstawie art. 267 TFUE do **rozstrzygnięcia w trybie prejudycjalnym** następujące pytanie:

„Czy art. 5, 6 i 7 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 należy interpretować w ten sposób, że stwierdzoną przez lekarza lotniskowego chorobę i związaną z tym niezdolność do lotu dotyczące pasażera znajdującego się na pokładzie samolotu, który jeszcze nie wystartował [Or. 2], czego konsekwencją jest odmowa przewozu pasażera przez przewoźnika lotniczego, a tym samym konieczność opuszczenia przez niego samolotu i wylądowania jego bagażu, należy uznać za „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu art. 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?

[2] Postępowanie zostaje zawieszono do chwili doręczenia orzeczenia prejudycjalnego wydanego przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

Uzasadnienie

I. W przedmiocie postępowania głównego:

a. Następujący **stan faktyczny** jest bezsporny [...]:

R***** M***** i H***** M***** posiadali potwierdzoną rezerwację na następujące loty strony pozwanej:

- OS 872 z Teheranu (IKA) do Wiednia (VIE); planowy czas odlotu: 9 stycznia 2018 r., godz. 03:50; planowy czas przylotu: 9 stycznia 2018 r., godz. 06:00;

- OS 451 z Wiednia (VIE) do Londynu (LHR); planowy czas odlotu: 9 stycznia 2019 [2018] r., godz. 06:40; planowy czas przylotu: 9 stycznia 2018 r., godz. 08:15;

- AC 8283 z Londynu (LHR) do Halifaksu (YHZ); planowy czas odlotu: 9 stycznia 2018 r., godz. 11:10; planowy czas przylotu: 9 stycznia 2018 r., godz. 14:00. [Or. 3]

Lot OS 872 opóźnił się o 53 minuty i faktycznie wystartował dopiero w dniu 9 stycznia 2018 r. o godzinie 04:30 z lotniska IKA i wylądował o godzinie 06:53 na lotnisku VIE. Trasa z lotniska IKA do lotniska YHZ wynosi ponad 3500 km.

Przyczyną opóźnienia lotu OS 872 w wymiarze 40 minut było następujące zdarzenie: Po rozpoczęciu wchodzenia na pokład na lotnisku IKA i dopiero na pokładzie samolotu pracownik „senior-crew” strony pozwanej dostrzegł najwyraźniej zły stan zdrowia pasażera. Zgodnie z procedurą operacyjną strony pozwanej nie należy dokonywać przewozu osób, które z uwagi na problemy zdrowotne zostały uznane za niezdolne do lotu. Wyjątkiem od tej zasady jest sytuacja, w której pasażer posiada dokument wystawiony przez lekarza, co jednak nie miało miejsca w niniejszej sprawie. Pracownik „senior-crew” zawiadomił lekarza lotniskowego, aby dokonał on weryfikacji jej wstępnej oceny. Również on

uznał pasażera za niezdolnego do lotu, co spowodowało, że strona pozwana odmówiła przewozu pasażera. Pasażer musiał opuścić samolot, a jego bagaż musiał zostać wyładowany. Nie było możliwe ustalenie, co konkretnie było przyczyną problemów zdrowotnych.

Lot OS 872 opóźnił się dodatkowo o kolejne 13 minut, przy czym nie można było ustalić przyczyn tego stanu rzeczy.

Minimalny czas przesiadki (*minimum connecting time*) na lotnisku VIE wynosi 25 minut. Gdyby lot opóźnił się jedynie o 13 minut, a dodatkowe opóźnienie wynoszące 40 minut nie miało miejsca, pasażerowie byłiby w stanie dotrzeć na lot łączony.

b. Strona powodowa – żąda zasądzenia odszkodowania w wysokości 1200,00 EUR wraz z odsetkami na podstawie art. 5 w związku z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 [Or. 4] 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.

Na poparcie swoich żądań twierdzi (w zakresie nadal istotnym w postępowaniu apelacyjnym), że R***** M***** i H***** M***** przelali na nią przysługujące im roszczenia, a ona przyjęła te przelewy. Lot OS 872 był opóźniony, przez co R***** M***** i H***** M***** nie zdążyli na lot łączony i dotarli do miejsca przeznaczenia z opóźnieniem przekraczającym trzy godziny. Nie wystąpiły żadne nadzwyczajne okoliczności, a w szczególności zdarzenia pogodowe, ani inne podstawy wyłączające odpowiedzialność zgodnie z przywołanym rozporządzeniem.

c. Strona pozwana żąda oddalenia powództwa. Twierdzi ona (w zakresie istotnym w postępowaniu apelacyjnym), że osoba czteroletnia (H***** M*****) nie może złożyć ważnego oświadczenia woli w przedmiocie przelewu. Opóźnienie lotu OS 872 z lotniska IKA na lotnisko VIE było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, gdyż w dniu 9 stycznia 2018 r. w trakcie lotu OS 872 zachorował lub zmarł jeden z pasażerów, na skutek czego lot był opóźniony o 40 minut.

d. Sąd pierwszej instancji oddalił żądania pozwu w całości i w uzasadnieniu wskazał zasadniczo, że choroba lub śmierć członków załogi nie stanowi zazwyczaj wystarczającego powodu w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, gdyż okoliczność ta należy do sfery ryzyka przewoźnika lotniczego. Odmiennie postrzegać należy natomiast chorobę lub śmierć pasażera i to niezależnie od tego, czy do zdarzenia tego doszło w trakcie danego lotu [Or. 5], czy też w trakcie lotu poprzedzającego; okoliczność ta nie jest objęta obszarem ryzyka przewoźnika lotniczego, gdyż w tym zakresie materializuje się jedynie ogólne ryzyko życiowe. W każdym razie nie należy oczekiwać, i nie jest to również częścią zwykłego i przewidywalnego przebiegu ruchu lotniczego, że

pasażer przed odbyciem planowanego lotu znajduje się w tak złym stanie zdrowia, że nie może skorzystać z lotu. Strona pozwana nie mogła uniknąć tej sytuacji, ani też nie można było nad nią zapanować, gdyż strona pozwana nie miała wpływu na stan zdrowia pasażera. Nie można żądać od strony pozwanej, aby sprecyzowała, o jaką konkretnie chorobę chodziło i jaki był jej zakres, gdyż z uwagi na ochronę danych osobowych nie mogła zbierać i przechowywać danych dotyczących zdrowia pasażerów. W przypadku gdy pasażer zachoruje na krótko przed planowanym odlotem, mamy do czynienia z nadzwyczajną okolicznością. W konsekwencji strona pozwana podjęła wszelkie niezbędne kroki w celu sprowadzenia pasażera z pokładu i wyładowania jego bagażu. W tej sytuacji nie można było podjąć żadnych rozsądnych środków, aby przyspieszyć przewóz pozostałych pasażerów. Skutkiem udostępnienia samolotu zastępczego lub zmiany rezerwacji na inny lot byłoby jeszcze większe opóźnienie. Strona pozwana podjęła zatem wszelkie racjonalne środki, aby zapewnić przewóz pasażerów z najmniejszym możliwym opóźnieniem. Brak jest związku przyczynowego pomiędzy dodatkowym opóźnieniem w wymiarze 13 minut a tym, że pasażerowie nie zdążyli na lot łączony.

e. Od powyższego wyroku strona powodowa wniosła **apelację**. W apelacji strona powodowa wskazuje zasadniczo, że **[Or. 6]** ocena prawna dokonana przez sąd pierwszej instancji jest nieprawidłowa: Niemiecki Bundesgerichtshof (BGH, federalny trybunał sprawiedliwości) już wielokrotnie stwierdzał, że ustawodawca nie uznaje każdego nieuniknionego zdarzenia za nadzwyczajną okoliczność, lecz tylko takie, które nie odpowiada normalnemu obrotu spraw, a więc wykracza poza zwykły przewidywalny przebieg przewozu lotniczego. Dlatego też ani śmierci, ani choroby pasażera nie można uznać za nadzwyczajną okoliczność, gdyż zdarzenia te nie należą do rzadkości w codzienności transportu lotniczego. W szczególności w przypadku lotów długodystansowych, co miało miejsce w niniejszej sprawie, choroba pasażera jest odpowiednio prawdopodobna chociażby z tego powodu, że liczba pasażerów na lotach długodystansowych jest większa. Należy także uwzględnić, że z uwagi na tę okoliczność istnieją odpowiednie ustalone procedury. W procedurze operacyjnej przewidziano procedurę postępowania z chorymi pasażerami, z czego wynika, że strona pozwana musiała się liczyć i liczyła się z chorobami pasażerów. Już z tej przyczyny nie zachodzi nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Nawet jeżeli sama częstotliwość nie stanowi przesłanki wystarczającej dla przyjęcia zaistnienia nadzwyczajnej okoliczności, to jednak ta częstotliwość oraz okoliczność, że istnieją w tym względzie uprzednio określone procedury, wskazują w każdym razie, że chodzi w takim przypadku o zwykłe zdarzenie w ramach transportu lotniczego. Istotne jest ponadto to, ile czasu w odniesieniu do 40-minutowego opóźnienia zajęło wysiadanie pasażera i wyładowanie bagażu, a ile rzeczywista pomoc medyczna.

f. W swojej **odpowiedzi na apelację** strona pozwana wnosi o oddalenie apelacji strony powodowej, odwołuje się do orzeczeń sądów niemieckich, które **[Or. 7]** uznają chorobę pasażera za nadzwyczajną okoliczność, oraz podziela zasadniczo merytoryczne ustalenia sądu pierwszej instancji.

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

Na wstępie należy zaznaczyć, że w odniesieniu do roszczeń R***** M***** kwestia ważności przelewu została wyjaśniona. Kwestii, czy również w odniesieniu do roszczeń H***** M***** doszło do ważnego przelewu, nie uznaje się za zagadnienie z zakresu prawa Unii. Przez wzgląd na krajowe przepisy procesowe oraz ocenę prawną sądu odwoławczego należy zająć się tym dopiero w przypadku udzielenia przez Trybunał odpowiedzi przeczącej na pytanie prejudycjalne. Rozstrzygnięcie zależy zatem – w każdym razie w odniesieniu do R***** M***** – od wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

II. W przedmiocie pytania prejudycjalnego:

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) jako sąd odwoławczy kierując się dotychczasowym orzecznictwem unijnym przyjmuje, że dany przypadek stanowić będzie zawsze „nadzwyczajną okoliczność” na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, jeżeli jest następstwem zdarzenia, które nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala mu na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło (C-549/07, C-402/07, C-432/07, C-12/11, C-257/14).

Ponadto istnieje wiele rozbieżnych orzeczeń sądów austriackich i niemieckich w kwestii tego, czy nagły przypadek medyczny wynikający z [Or. 8] choroby pasażera stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Już z tego wynika, że treść przywołanego przepisu nie jest na tyle oczywista, aby uznać je za acte clair.

Dalsze rozróżnienie odnoszące się do tego, jaka część 40-minutowego opóźnienia przypadła na właściwe czynności medyczne, a jaka część na opuszczenie przez pasażera samolotu i wyładowanie bagażu, nie wydaje się zdaniem sądu odwoławczego konieczna; jest tak tym bardziej, że opuszczenie samolotu i wyładowanie bagażu stanowią bezpośredni i nieunikniony skutek wyników badania lekarskiego.

[...]

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu), wydział 22

Korneuburg, dnia 27 lutego 2020 r.

[...]