

Sprawa C-131/22

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

25 lutego 2022 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Niemcy)

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

2 lutego 2022 r.

Powódka:

flightright GmbH

Pozwana:

Swiss International Air Lines AG

Amtsgericht Frankfurt am Main (sąd rejonowy we Frankfurcie nad Menem, Niemcy)

Frankfurt nad Menem, dnia 2 lutego 2022 r.

[...]

Postanowienie

W sprawie

Flightright GmbH [...]

[...] Poczdam

powódka

[...]

przeciwko

Swiss International Air Lines AG Zweigniederlassung Frankfurt (oddział we Frankfurcie), [...] Frankfurt nad Menem

pozwana

[...]

p o s t a n a w i a s i ę , c o n a s t ę p u j e :

- I. Postępowanie zostaje zawieszone.**
- II. Zgodnie z art. 267 TFUE przedkłada się Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej następujące pytania dotyczące wykładni art. 5 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:**
 - 1. Czy zachodzi nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w sytuacji, gdy występują warunki meteorologiczne uniemożliwiające lot, niezależnie od tego, jakie to konkretnie warunki?**
 - 2. W przypadku odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze – czy warunki meteorologiczne można uznać za nadzwyczajne w zależności od regionalnej i sezonowej częstotliwości ich występowania w danym miejscu i czasie?**
 - 3. Czy zachodzi nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w sytuacji, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do konkretnego samolotu w konkretnym dniu powoduje, że dochodzi do powstania dużego opóźnienia, przełożenia lotu na następny dzień albo odwołania jednego lub więcej lotów tego samolotu, a to niezależnie od przyczyn podjęcia takiej decyzji?**
 - 4. W przypadku odpowiedzi przeczącej na pytanie trzecie – czy przyczyna podjęcia takiej decyzji sama w sobie musi mieć charakter nadzwyczajny, a więc być tego rodzaju, że nie trzeba się liczyć z możliwością jej wystąpienia?**

Uzasadnienie

I.

Powódka domaga się od pozwanej, w wykonaniu sędowanego na powódkę prawa pasażera, odszkodowania zgodnie z rozporządzeniem nr 261/2004.

Pasażer zarezerwował u pozwanej przelot, który został potwierdzony. Lot LX1077 z Frankfurtu nad Menem do Zurychu powinien był rozpocząć się o godzinie 20:50 w dniu 6 lipca 2017 r. (wylot) i zakończyć o godzinie 21:45 (przylot). W rzeczywistości lot został odwołany, ponieważ poprzedzający go lot LX1076 z Zurychu wrócił tam bez planowego lądowania (z opóźnieniem) o godzinie 21:10 we Frankfurcie. Nadrobienie tego opóźnienia przed rozpoczęciem zakazu nocnych lotów we Frankfurcie nad Menem nie było już wtedy możliwe. Pozwana nie posiada bazy we Frankfurcie ani nie była w stanie sprowadzić tam samolotu zastępczego. Pasażer został przetransportowany innym lotem o godzinie 6:52 w dniu 7 lipca 2017 r.

Pozwana twierdzi, że lot LX1076 został przydzielony do późniejszego slotu, co wynikało ze związanych z warunkami pogodowymi ograniczeń funkcjonowania lotniska spowodowanych silną burzą nad lotniskiem we Frankfurcie nad Menem. Przy zbliżaniu się do Frankfurtu nie wydano zgody na lądowanie, ponieważ ruch lotniczy na lotnisku we Frankfurcie nad Menem został zawieszony z powodu wyładowań atmosferycznych.

II.

Rozstrzygnięcie sprawy zależy od tego, czy, zgodnie z tym, co podnosi pozwana, należy przyjąć wystąpienie nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 rozporządzenia nr 261/2004.

Powództwo nie jest zasadne, jeżeli pozwana może uwolnić się od odpowiedzialności z powodu zaistnienia takiej nadzwyczajnej okoliczności.

1. Zgodnie z art. 5 rozporządzenia nr 261/2004 obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania, jeżeli może dowieść, że odwołanie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

a) Za nadzwyczajne okoliczności uznaje się wyłącznie takie, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na skuteczne nad nimi panowanie, ze względu na ich charakter lub źródło (wyrok TSUE z dnia 22 grudnia 2008 r., C-549/07 [...], pkt 23). Są to zatem okoliczności, które nie odpowiadają zwykłemu biegowi wydarzeń, lecz leżą poza tym, co zwykle jest lub może być związane z przebiegiem lotniczego transportu pasażerskiego [wyrok Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy) z dnia 21 sierpnia 2012 r., X ZR 138/11 [...], pkt 10 i 14]. W praktyce przewoźnicy lotniczy notorycznie powołują się w tym zakresie na warunki meteorologiczne lub decyzje kierownictwa lotów, tak jak ma to miejsce w niniejszej sprawie.

b) Prawdą jest, że już zgodnie z zamiarem prawodawcy warunki meteorologiczne uniemożliwiające lot mogą stanowić nadzwyczajną okoliczność (motyw 14 rozporządzenia nr 261/2004). Jako punkt wyjścia wystarczy zatem na początek, że warunki meteorologiczne uniemożliwiają wykonanie lotu. Zasadniczo wydaje się to właściwe, ponieważ pogoda leży poza obszarem oddziaływania przewoźnika lotniczego. Brak jest powodów, dla których przewoźnik lotniczy miałby niezależnie od winy ponosić odpowiedzialność za okoliczności, na które nie ma żadnego wpływu. W takim przypadku nie występuje niestaranność przy wykonywaniu lotu. Ponadto samo zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności nie zwalnia jeszcze przewoźnika lotniczego z odpowiedzialności za zapłatę odszkodowania, ponieważ przewoźnik lotniczy jest również zobowiązany do uniknięcia skutków nadzwyczajnych okoliczności przy wykorzystaniu racjonalnych środków (zob. art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004).

To samo dotyczy decyzji kierownictwa lotów, o których mowa w motywie 15. Przewoźnik lotniczy musi stosować się do poleceń kierownictwa lotów.

c) Z drugiej strony nie da się zaprzeczyć, że przewozy lotnicze nierozzerwalnie związane są z narażeniem na działanie czynników pogodowych i wpływu kierownictwa lotów.

To pierwsze wynika z natury rzeczy. To drugie znajduje podstawę w regulacjach dotyczących przewozów w ruchu lotniczym. Loty są stale regulowane; już samo wykonywanie lotu można rozpocząć dopiero po wydaniu w odniesieniu do niego pozytywnej decyzji. Zakłócenia w realizacji zaplanowanych lotów spowodowane wpływem kierownictwa lotów są wszechobecne, niezależnie od tego, czy wynika to z pogody, zakłóceń operacyjnych czy innych okoliczności.

Takie okoliczności występują notorycznie; w zasadzie stale należy się z nimi liczyć. Z tego powodu istnieje wątpliwość, czy za każdym razem wystarczy, że warunki meteorologiczne zakłóciły planowane wykonanie lotu czy też kierownictwo lotów podjęło w odniesieniu do danego lotu jakąś decyzję. Zgodnie z brzmieniem art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 takie warunki meteorologiczne i decyzje powinny się raczej cechować nadzwyczajnym charakterem.

Przykładowo nie przekonuje, dlaczego przewoźnik lotniczy miałby zwolnić się z odpowiedzialności, gdy planuje lot do Funchal na Maderze, a więc portu lotniczego, o którym wiadomo, że często występują tam uskoki wiatru. Przewoźnik lotniczy świadomie wykonuje lot, w przypadku którego występuje zwiększone ryzyko warunków meteorologicznych uniemożliwiających lot i na przykład właśnie w związku z takim uskokiem wiatru faktycznie dochodzi do zakłócenia w wykonaniu lotu.

Podobnie wątpliwe wydaje się kwalifikowanie jako nadzwyczajnej okoliczności decyzji kierownictwa lotów, kiedy chodzi na przykład o przydzielanie slotów, co wynika z ogólnych ograniczeń przepustowości. Ograniczenia przepustowości na

trasie lotów można kwalifikować jako „zwyczajne” zakłócenie ruchu lotniczego, z którym powszechnie trzeba się liczyć, podobnie jak z korkami na autostradzie. Jest tak w każdym razie w przypadku silnie zagęszczonych przestrzeni powietrznych, takich jak ta nad Europą w okresie objętym przedmiotem sporu. Odpowiednio również środków sterowania lotami podejmowanych w związku ze zwyczajnymi zjawiskami meteorologicznymi nie należałoby kwalifikować jako powodujących zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności.

Przy tym jeżeli chodzi o środki sterowania lotami, to możliwe są nawet przypadki, w których przyczynę zakłóceń wywołał sam zainteresowany przewoźnik lotniczy. Przykładowo samolot danego przewoźnika lotniczego może być zmuszony do powrotu na lotnisko odlotu z powodu usterki technicznej, w związku z czym z powodu przeprowadzenia awaryjnego lądowania może dojść do tymczasowego zamknięcia portu lotniczego dla innych lotów, w tym także dla opóźnionego w ten sposób lotu tego samego przewoźnika lotniczego. W takim przypadku, mimo zewnętrznego polecenia kierownictwa lotów, przyczyną opóźnienia lotu jest w istocie okoliczność, za którą, zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości (zob. wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., [...] C-549/07 [...]), odpowiada obsługujący przewoźnik lotniczy.

W podlegającej rozstrzygnięciu sprawie występuje podobna sytuacja. Obecnie w okresie letnim we Frankfurcie nad Menem całkiem często zdarzają się burze i dochodzi do związanych z tym zakłóceń w działalności lotniska, stąd powstaje pytanie, czy wynikające stąd decyzje kierownictwa lotów mają nadzwyczajny charakter i czy nie byłoby bardziej właściwe przyjęcie, że przewoźnik lotniczy powinien być przygotowany na takie zdarzenia.

d) Sąd uważa, że należy tu zastosować wykładnię zawężającą.

aa) Nie można przyjąć, że prawodawca w motywie 14 rozporządzenia nr 261/2004 generalnie kwalifikuje warunki meteorologiczne uniemożliwiające lot jako okoliczności nadzwyczajne. Stwierdza się tam raczej, że takie okoliczności *mogą* zaistnieć w przypadku takich warunków meteorologicznych. Analogicznie stwierdza się w motywie 15, że za nadzwyczajne okoliczności *powinno* się uważać sytuację, gdy dochodzi do podjęcia decyzji przez kierownictwo lotów. Nie można zatem bezwzględnie wychodzić z takiego założenia. Przemawia to za przyjęciem zawężającej wykładni – a w każdym razie nie przemawia to przeciwko jej przyjęciu – która pozwala również na realizację celu prawodawcy w postaci zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów (motyw 1 rozporządzenia nr 261/2004).

W myśl definicji nadzwyczajnych okoliczności dwa wyżej wymienione kryteria, tj. możliwość panowania nad danym zjawiskiem i normalne wykonywanie działalności przez danego przewoźnika lotniczego, nie mogą być spełnione. To pierwsze może nie mieć miejsca, drugie jednak jest możliwe, jeżeli przyjmie się, że narażenie na warunki meteorologiczne wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przez przewoźnika lotniczego. Również okoliczność,

że działalność lotnicza przewoźnika lotniczego obowiązkowo i stale podlega kompetencjom regulacyjnym urzędów, można uznać za wpisaną w ramy normalnego prowadzenia działalności przez danego przewoźnika lotniczego.

Tym samym art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 daje podstawę do przyjęcia wąskiego rozumienia „nadzwyczajnych okoliczności”. Już samo określenie „nadzwyczajny” literalnie wskazuje na to, że chodzi o rzadziej występujące zdarzenia. To, co występuje notorycznie, nie może być nadzwyczajne. W trosce o wysoki poziom ochrony pasażerów wydaje się właściwe, żeby badać, co wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przez danego przewoźnika lotniczego, w odniesieniu do konkretnej konstelacji okoliczności w konkretnym przypadku.

Badanie danego przypadku pod kątem prawnym byłoby podobne badaniu w grupie spraw związanych z problemami technicznymi. W wyroku z dnia 22 grudnia 2008 r., [...], C-549/07 [...] Trybunał Sprawiedliwości stwierdził, że sądy muszą badać, czy problemy techniczne, na które powołuje się przewoźnik lotniczy, są następstwem zdarzeń, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie (zob. pkt 26 i nast.). Rozwiązanie problemu technicznego będącego wynikiem braku przeglądu maszyny musi zostać uznane za immanentny element normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego (pkt 24). Co innego ma miejsce na przykład w przypadku ujawnienia przez konstruktora maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika powietrznego lub przez właściwy organ, że maszyny te, będące już w użyciu, zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów. Podobnie byłoby w odniesieniu do uszkodzeń statków powietrznych w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu (pkt 26). W powoływanym wyroku Trybunał stwierdził dalej, że częstotliwość występowania problemów technicznych u przewoźnika lotniczego sama w sobie nie stanowi czynnika przesądzającego o istnieniu lub braku „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 (pkt 36).

Odpowiednio do tego w niniejszej sprawie należałoby zbadać, czy warunki meteorologiczne lub decyzje kierownictwa lotów, na które powołuje się przewoźnik lotniczy, są następstwem zdarzeń, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania jego działalności i nad którymi nie może on skutecznie panować.

bb) Istniałyby przy tym kryteria pozwalające na rozgraniczenie w tych grupach spraw okoliczności nadzwyczajnych od okoliczności niekwalifikowanych jako nadzwyczajne.

Nadzwyczajność warunków meteorologicznych można byłoby oceniać w oparciu o różnorodne w skali świata oddziaływania warunków klimatycznych w ujęciu regionalnym i sezonowym. Tam, gdzie określone warunki meteorologiczne w danych okresach czasu występują częściej niż w innych miejscach, nie

kwalifikuje się ich już jako nadzwyczajnych. Przewoźnik lotniczy wykonujący przewozy lotnicze w regionach lub w czasie, w których występują szczególne zjawiska meteorologiczne, przyjmuje wtedy na siebie ryzyko, że zostanie dotknięty okolicznością kwalifikowaną już jedynie jako zwyczajna ([...] [odniesienie do literatury krajowej]).

W przypadku decyzji kierownictwa lotów kwalifikacja mogłaby zależeć od ich przyczyny, a więc od tego, czy przyczyna zastosowania danego środka sterowania lotami miała charakter nadzwyczajny (zob. podobnie [...] [odniesienie do literatury krajowej] oraz wyrok Handelsgericht Wien (sądu gospodarczego w Wiedniu, Austria) z dnia 6 stycznia 2017 r., 60 R 62/17y [...]). Zaistnienie nadzwyczajnej okoliczności można by przyjąć przykładowo w przypadkach, które nie zawierają się w ramach zwykłego prowadzenia działalności i z którymi w związku z tym nie trzeba się liczyć, jak przykładowo zmiany tras spowodowane przez wypadki, ataki terrorystyczne, wydarzenia polityczne czy zwykłe niewystępujące ekstremalne zjawiska pogodowe, natomiast zwykłe ograniczenia przepustowości, niesprecyzowane bliżej warunki meteorologiczne i tym podobne nie byłyby kwalifikowane jako okoliczności nadzwyczajne.

cc) Przyjęcie takiej wykładni nie spowodowałoby nieuzasadnionego obciążenia przewoźników lotniczych.

Podobne rozważania przedstawił rzecznik generalny w swojej opinii z dnia 14 marca 2013 r. w sprawie C-509/11 w przedmiocie art. 17 rozporządzenia 1371/2007, pkt 40 [...]: „w kontekście umów przewozu pasażerów w ruchu kolejowym najbardziej typowe przyczyny działania siły wyższej, to znaczy trudne warunki pogodowe, uszkodzenia infrastruktury kolejowej oraz spory pracownicze, faktycznie występują z przewidywalną statystyczną częstotliwością, choć ich pojedyncze przypadki nie mogą zostać przewidziane z całą pewnością. Oznacza to, iż perspektywa ich wystąpienia jest z góry wiadoma przedsiębiorstwu kolejowemu. Oznacza to również, iż mogą one zostać uwzględnione w kalkulacji cen biletów”.

Analogicznie także przewoźnicy lotniczy mogą uwzględniać w kosztach swoich biletów lotniczych zdarzenia związane z pogodą i kierownictwem lotów, które de facto występują z przewidywalną statystyczną regularnością i które mogą prowadzić do nieprawidłowości w wykonywaniu lotów powodujących konieczność zapłaty odszkodowania, jeżeli chodzi o to, że obciążenie ekonomiczne wynikające z wypłaty odszkodowań z powodu okoliczności związanych z pogodą i kierownictwem lotów mogłoby przekraczać akceptowalny poziom.

2. W niniejszej sprawie nie zostało wykazane ani nie stwierdza się, że burza we Frankfurcie nad Menem w lipcu i podjęte w związku z jej wystąpieniem decyzje kierownictwa lotów miałyby mieć charakter nadzwyczajny. Stąd wyłącznie jeżeli nie ma to znaczenia, zarzut pozwanej wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 jest zasadny.

(...)

DOKUMENT ROBOCZY