

Sprawa C-672/206**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

10 grudnia 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

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

23 listopada 2020 r.

Strona wnosząca środek odwoławczy, pierwotnie strona pozwana:

L GmbH

Druga strona postępowania odwoławczego, pierwotnie strona powodowa:

FK

[...]

LANDESGERICHT KORNEUBURG

Landesgericht Korneuburg (sąd krajowy w Korneuburgu), jako sąd odwoławczy [...], w sprawie strony powodowej **F***** K******* [...] przeciwko stronie pozwanej **L***** GmbH** [...] w związku ze środkiem odwoławczym strony pozwanej od wyroku Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechat) z dnia 26 sierpnia 2020 r. [...] wydał następujące

P o s t a n o w i e n i e:

[I] Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zgodnie z **art. 267 TFUE**, kieruje się następujące pytania do rozstrzygnięcia **w trybie prejudycjalnym**:

[1] Czy art. 3 ust. 2 lit. a) 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 **rozporządzenie to stosuje się w odniesieniu do pasażera, który dokonał już [Or. 2] odprawy online przed przybyciem na lotnisko i nie ma przy sobie bagażu rejestrowanego; widzi opóźnienie lotu na tablicy informacyjnej lotniska, czeka przy bramce na dalsze informacje, zasięga informacji w punkcie obsługi przewoźnika lotniczego na temat odlotu zarezerwowanego lotu; nie otrzymuje od pracowników pozwanej wyjaśnienia, czy i kiedy nastąpi odlot, ani też oferty alternatywnego lotu; w konsekwencji czego sam rezerwuje sobie inny lot do swojego miejsca docelowego, nie korzystając z lotu pierwotnie zarezerwowanego?**

[2] Czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, **jeżeli [jego samolot] dotrze do miejsca docelowego pasażera z opóźnieniem wynoszącym 8 godzin i 19 minut, ponieważ samolot został uszkodzony przez uderzenie pioruna podczas lotu poprzedzającego pośrednio dany lot; wezwany po wylądowaniu technik z wykonującej zlecenie przewoźnika lotniczego firmy serwisowej stwierdził jedynie niewielkie uszkodzenia, nie mające wpływu na zdolność do lotu („some minor findings” [„nieistotne uszkodzenia”]); został przeprowadzony kolejny lot; jednak w trakcie kontroli przed odlotem (Pre-Flight-Checks) następnego z kolei lotu, poprzedzającego bezpośrednio przedmiotowy lot okazało się, że samolot nie może być na razie dalej eksploatowany; w związku z tym przewoźnik lotniczy zamiast samolotu, który miał być pierwotnie wykorzystany i który został uszkodzony użył samolotu zastępczego, za pomocą którego przeprowadzono lot bezpośrednio poprzedzający przedmiotowy lot z opóźnieniem wynoszącym przy odlocie 7 godzin i 40 minut?**

[3] Czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że **racjonalne środki, które powinien podjąć przewoźnik lotniczy, obejmują zaoferowanie pasażerowi możliwości zmiany rezerwacji na inny lot, którym pasażer dotarłby do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym 5 godzin [Or. 3] (i - na podstawie rezerwacji dokonanej przez pasażera z własnej inicjatywy - faktycznie tak dotarł), mimo że przewoźnik lotniczy wykonywał lot przy użyciu samolotu zastępczego zamiast samolotu, który nie mógł być już eksploatowany, którym pasażer dotarłby do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym 8 godzin i 19 minut?**

[II] [...] [zawieszenie postępowania]

U z a s a d n i e n i e:

Powód miał potwierdzoną rezerwację na następujący lot obsługiwany przez pozwaną spółkę:

- OE 105 odlatujący z Palma de Mallorca (PMI; Hiszpania) w dniu 21 października 2019 r., o godzinie 14.30 i przylatujący do Wiednia (VIE; Austria) w dniu 21 października 2019 r., o godzinie 16.50.

Trasa lotu Palma de Mallorca (PMI) - Wiedeń (VIE) nie przekracza 1.500 kilometrów metodą obliczenia odległości po ortodromie.

Zgodnie z twierdzeniami pozwanej spółki samolot pierwotnie zaplanowany do wykonania tego lotu w dniu 21 października 2019 r. był wykorzystany do wykonania następujących lotów:

[1] OE 1318 odlatującego z Wiednia (VIE) o godzinie 7.30 i przylatującego do Bergamo (BGY; Włochy) o godzinie 09.00. Lot został wykonany o czasie.

[2] OE 1319 odlatującego z Bergamo (BGY) o godzinie 09.25 i przylatującego do Wiednia (VIE) o godzinie 10.55. Lot został wykonany z opóźnieniem wynoszącym przy odlocie 2 godziny i 15 minut, a przy przylocie 2 godziny i 40 minut.

Ponadto samolot ten miał zostać wykorzystany do wykonania następujących kolejnych lotów: **[Or. 4]**

[3] OE 100 odlatującego z Wiednia (VIE) o godzinie 11.30 i przylatującego do Palma de Mallorca (PMI) o godzinie 13.55. Lot został wykonany – za pomocą samolotu zastępczego - z opóźnieniem wynoszącym przy odlocie 7 godzin i 40 minut, a przy przylocie 7 godzin i 41 minut.

[4] OE 105, przedmiotowy lot. Lot został wykonany – za pomocą tego samego samolotu zastępczego - z opóźnieniem wynoszącym przy odlocie 8 godzin i 26 minut, a przy przylocie 8 godzin i 19 minut.

Powód domagał się od pozwanej zapłaty kwoty 250 EUR wraz z odsetkami jako odszkodowania na podstawie art. 5 [ust. 1 lit. c) pkt iii)] w związku z art. 7 [ust. 1 lit. a)] rozporządzenia nr 261/2004 i uzasadnił swoje roszczenie ponad ośmiogodzinnym opóźnieniem przy przylocie lotu OE 105. [...] [argumenty powoda, powtórzone poniżej przez sąd odwoławczy w zakresie istotnym dla sprawy]

Pozwana [...] twierdziła, że powód nie skorzystał z lotu OE 105; w związku z tym rozporządzenie nr 261/2004, na podstawie art. 3 ust. 2 lit. a) tego aktu, nie ma zastosowania. [...] **[Or. 5]** [...] [argumenty pozwanej, powtórzone poniżej przez sąd odwoławczy w zakresie istotnym dla sprawy].

W zaskarżonym **wyroku** Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechat), przed którym wytoczono powództwo w pierwszej instancji, uwzględnił

powództwo i dokonał wskazanych powyżej, w pytaniu [1] ustaleń dotyczących zachowania powoda na lotnisku Palma de Mallorca (PMI). Bezirksgericht Schwechat nie dokonał żadnych ustaleń co do przyczyny opóźnienia. Pod względem prawnym sąd stwierdził, że dla wyniku postępowania nie ma znaczenia, czy powód - po dokonaniu odprawy - rzeczywiście skorzystał z opóźnionego lotu, czy też nie. Sąd ewidentnie założył, że uderzenie pioruna stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 i omówił szereg środków, których podjęcia można było racjonalnie oczekiwać od pozwanej spółki. Sąd ten nie uwzględnił między innymi żadnych podniesionych w procesie argumentów dotyczących ewentualnej zmiany rezerwacji pasażerów na inny lot z Palma de Mallorca (PMI) do Wiednia (VIE), ani nie wyjaśnił, dlaczego pozwana nie mogła od razu zorganizować samolotu zastępczego na lot OE 105 z Palma de Mallorca (PMI). Sąd wskazał na okoliczność, że pozwana spółka już od uderzenia pioruna około godziny 9.00 [Or. 6] musiała liczyć się z tym, że kolejne loty mogą ulec znacznemu opóźnieniu, nawet jeśli podczas kontroli nie stwierdzono ostatecznie żadnych istotnych szkód.

[...]

[...] [wnioski] [...] Landesgericht Korneuburg (sąd krajowy w Korneuburgu) ma orzekać jako **sąd odwoławczy** w drugiej i ostatniej instancji w sprawie roszczeń powoda.

W przedmiocie **pytań prejudycjalnych**:

W przedmiocie pytania [1]:

Wykładnia artykułu 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 w tym przypadku sporna w dwóch aspektach:

[a] Po pierwsze należy zbadać, czy powód punktualnie stawił się na odprawę. Zgodnie z ustaleniami sądu pierwszej instancji powód odprawił się online i w ten sposób uzyskał kartę pokładową.

Z jednej strony można argumentować, że gdy przewoźnik lotniczy dostarcza kartę pokładową, proces odprawy jest już zakończony. Z drugiej strony można podnieść, że zamiast stawiać się na odprawę, wystarczy zgłosić się do wejścia na pokład.

Wreszcie dyskusyjne jest, czy „określony czas”, o którym mowa w art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, to ten, który odpowiada rozkładowi lotów, czy też – w razie opóźnienia – należy zastosować czas wskazany w takim przypadku. [Or. 7]

Zdaniem sądu odsyłającego w tym konkretnym przypadku wystarczy, że pozwana spółka przesłała powodowi kartę pokładową drogą elektroniczną i że powód udał się do bramki we właściwym – biorąc pod uwagę rozkład lotów – czasie. Natomiast nie jest zdaniem sądu odsyłającego konieczne, aby pasażer nadal

czekał przy bramce po pierwotnie zaplanowanej godzinie odlotu, a następnie stanął się ponownie przy bramce lub przy stanowisku kontrolnym w czasie podanym dla opóźnionego lotu, nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu opóźnionego lotu.

Kwestia ta nie została dotąd rozpatrzona przez Trybunał.

[b] Drugi aspekt dotyczy tego, czy pasażer musi zostać faktycznie przewieziony opóźnionym lotem, czy też roszczenie o odszkodowanie za (duże) opóźnienie przysługuje mu również wtedy, gdy sam sobie zorganizuje alternatywny transport.

[...] [orzecznictwo w Niemczech i Austrii] [...] Każda ze stron sporu przedstawia swoją argumentację, powołując się na postanowienie Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 października 2019 r. w sprawie C-756/18 *easyjet Airline*. [Or. 8] Punktem wyjścia tego orzeczenia jest pytanie prejudycjalne dotyczące sposobu, w jaki pasażer musi udowodnić, że stanął się na odprawę.

Z odpowiedzi Trybunału można z jednej strony wywodzić, że dowód ten musi być przedstawiony w różny sposób w zależności od tego, czy pasażer został przewieziony opóźnionym lotem, czy też nie. W pierwszym przypadku karta pokładowa nie musi być okazana, w drugim - musi. Jednakże odpowiedź może być również interpretowana w ten sposób, że w wypadku, gdy przewoźnik lotniczy twierdzi, iż pasażer nie został przewieziony opóźnionym lotem, to do pasażera należy udowodnienie, poprzez okazanie karty pokładowej, że punktualnie stanął się na odprawę i został przewieziony opóźnionym lotem.

[...] [orzecznictwo krajowe]

Sąd odsyłający skłania się raczej ku stanowisku, że roszczenie o odszkodowanie istnieje niezależnie od tego, czy pasażer skorzysta z opóźnionego lotu, czy też nie. W tym konkretnym przypadku istniała możliwość alternatywnego transportu, którym pasażer mógł dotrzeć i [Or. 9] dotarł do miejsca docelowego szybciej niż opóźnionym lotem. W sytuacji gdy pasażer zdecyduje się dotrzeć do miejsca docelowego w inny sposób niż opóźnionym lotem, to doświadczył on już niedogodności wynikających z jednej strony z dłuższego oczekiwania, a z drugiej strony z procesu zmiany rezerwacji. Niedogodności te powinny zostać zrekompensowane poprzez wypłatę odszkodowania.

Na to pytanie sądy Unii Europejskiej udzielają jednak różnych odpowiedzi, a zatem wymagane jest zajęcie stanowiska przez Trybunał Sprawiedliwości.

W przedmiocie pytania [2]:

Pozwana powołała się na istnienie nadzwyczajnej okoliczności jako przyczyny (dużego) opóźnienia w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, że w trakcie lotu pośrednio poprzedzającego przedmiotowy lot nastąpiło uderzenie pioruna. Doprowadziło to do konieczności dokonania przeglądu i – po przeprowadzeniu kolejnego lotu – naprawy samolotu pierwotnie przeznaczonego

[do wykonania lotu]. Okoliczność ta została wyraźnie zakwestionowana przez powoda w postępowaniu w pierwszej instancji, ale sąd pierwszej instancji nie dokonał żadnych ustaleń w tym zakresie.

W postępowaniu w pierwszej instancji powód twierdził jednak również, że uderzenie pioruna tak czy inaczej nie może w żadnym wypadku stanowić nadzwyczajnej okoliczności; stanowi ono raczej – inaczej niż zderzenie z ptakiem – typowe zagrożenie przy eksploatacji samolotu, ponieważ dochodzi do interakcji między samolotem, a polem elektrycznym burzy, co powoduje przyciąganie pioruna przez samolot. W tym względzie powód powołuje się na badania naukowe.

Wyjaśnienie kwestii, czy uderzenie pioruna może zasadniczo stanowić nadzwyczajną okoliczność, jest dla sądu odwoławczego – mimo nie dokonanych w tym względzie ustaleń faktycznych – chociażby dlatego konieczną przesłanką dla konkretnego **[Or. 10]** rozstrzygnięcia sprawy, ponieważ w przypadku odpowiedzi przeczącej na to pytanie, sąd odwoławczy może od razu potwierdzić zaskarżony wyrok, oddalając środek odwoławczy, bez konieczności nakazania sądowi pierwszej instancji czynienia dalszych ustaleń.

Sąd odsyłający od zawsze wychodzi z założenia, że uderzenie pioruna stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 [...].

Sąd odwoławczy rozważa odejście od swojego dotychczasowego, utrwalonego orzecznictwa, biorąc pod uwagę następujące względy: Lotnictwo cywilne od zawsze transportowało pasażerów korzystając z sił aerodynamiki; krótko mówiąc, wykorzystując przepływ powietrza wokół skrzydeł. Można z tego wyciągnąć wniosek, że stan atmosfery wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności lotniczej. Niestabilne warunki atmosferyczne – a tym samym również uderzenia pioruna – można by zatem przypisać sferze przewoźnika lotniczego; związane z tym uszkodzenie samolotu, ze względu na swój charakter lub źródło, wpisywałoby się w ramy wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, a tym samym różniłoby się od zderzenia z ptakiem (zob. wyrok Trybunału z dnia 4 maja 2017 r., *Pešková i Peska*, C-315/15, pkt 24).

Biorąc pod uwagę okoliczność, że mogą być ewentualnie wymagane dowody naukowe, których przeprowadzenie sąd odwoławczy, po uchyleniu zaskarżonego wyroku, musiałby nakazać sądowi pierwszej instancji, Trybunał musi wyjaśnić, czy uderzenie pioruna może zasadniczo prowadzić do wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. **[Or. 11]**

W przedmiocie pytania 3

W ramach swojego środka odwoławczego pozwana kwestionuje opinię prawną sądu pierwszej instancji, zgodnie z którą nie przedstawiła ona żadnych argumentów dotyczących zmiany rezerwacji powoda. Wnosząca środek odwoławczy kwestionuje argumentację sądu pierwszej instancji podnosząc, że

przedstawiła ona wystarczające argumenty dotyczące racjonalnych środków: w celu zapobieżenia opóźnieniu lotu OE 105 wymieniła ona poprzedni samolot i zapewniła zastępczą maszynę ze swojej własnej floty. W związku z tym przeprowadziła ona lot – chociaż opóźniony. W wypadku opóźnienia zmiana rezerwacji nie może zaraz stanowić, jako logiczna konsekwencja, akceptowalnego ekonomicznie środka, ponieważ oznaczałoby to, że opóźniony lot musiałby skutkiem tego zostać wykonany jako lot bez pasażerów, gdyby w stosunku do wszystkich pasażerów, którzy mieli zostać przewiezieni tym lotem, zostałaby wcześniej dokonana zmiana rezerwacji.

Powód przeciwstawia temu stanowisku – podobnie jak uczynił to już sąd pierwszej instancji – opinię prawną Trybunału przedstawioną w wyroku z dnia 11 czerwca 2020 r., *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, zgodnie z którą przewoźnik lotniczy musi zastosować wszelkie dostępne mu środki w celu zapewnienia pasażerom zarówno odwołanych, jak i opóźnionych lotów racjonalnej, zadowalającej i zrealizowanej w możliwie najszybszym 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, które przylatywałyby do celu wcześniej niż następny lot danego przewoźnika lotniczego (wyrok *Transportes Aéreos Portugues*, pkt 59). [...] [**Or. 12**] [...]

Wnosząca środek odwoławczy nie rozpatruje tej argumentacji w sposób bardziej szczegółowy i wydaje się stać na stanowisku, że w przypadku wykonania opóźnionego lotu samolotem zastępczym podjęto wszelkie racjonalne środki.

Stan faktyczny niniejszej sprawy bardzo różni się od stanu faktycznego przedstawionego Trybunałowi w sprawie C-74/19. W tamtym przypadku chodziło o to, że pasażer z powodu opóźnienia nie mógł zdążyć na lot przesiadkowy, a tym samym dotarł do miejsca docelowego z dużym opóźnieniem; w każdym razie konieczna była z tego powodu zmiana rezerwacji z lotu przesiadkowego, na który pasażer nie zdążył, na alternatywny transport. Trybunał wyjaśnił wymogi wynikające z prawa Unii dotyczące tej zmiany rezerwacji.

W niniejszej sprawie pozwana mogła przewieźć powoda zarezerwowanym lotem – chociaż z dużym opóźnieniem; zmiana rezerwacji nie była konieczna. Powód w przypadku tego konkretnego połączenia lotniczego miał jednak inną możliwość dotarcia do miejsca docelowego, również z dużym opóźnieniem, ale znacznie wcześniej niż w przypadku opóźnionego lotu pozwanej. Pozwana nie zaoferowała powodowi tej możliwości, ale powód skorzystał z niej z własnej inicjatywy.

Sąd odwoławczy jest zdania, że konkretna zmiana rezerwacji byłaby prawdopodobnie ekonomicznie akceptowalna, a wysiłek organizacyjny możliwy do oszacowania. Jednakże, zdaniem sądu odwoławczego, argumentacja ta jest słuszna jedynie w odniesieniu do pojedynczego pasażera. [**Or. 13**] Zmiana rezerwacji w odniesieniu do wszystkich pasażerów na inny, wcześniejszy i z

wcześniejszą godziną przylotu do miejsca docelowego (lub co najwyżej na kilka innych takich lotów) może być jednak całkowicie nie do zaakceptowania. W tym względzie konkretne okoliczności faktyczne niniejszej sprawy różnią się od tych, na których opierał się wyrok w sprawie *Transportes Aéreos Portugueses*, ponieważ tamta sprawa dotyczyła zmiany rezerwacji dla jednego pasażera na konkretny lot przesiadkowy, a nie zmiany rezerwacji dla wszystkich pasażerów, którzy musieli czekać na opóźniony samolot zastępczy. W związku z tym kwestia, która powinna zostać rozstrzygnięta przez sąd odwoławczy w niniejszej sprawie, nie została ostatecznie rozstrzygnięta przez Trybunał, w szczególności nie w argumentacji Trybunału przedstawionej w sprawie *Transportes Aéreos Portugueses*. Bliższego wyjaśnienia przez Trybunał wymaga kwestia tego, kiedy – w przypadku opóźnienia lotu – zmiana rezerwacji jest dla przewoźnika lotniczego nieracjonalna, ponieważ wymaga od niego poświęcenia, którego nie może on już ponieść.

Sąd odwoławczy potrzebuje uzyskać odpowiedzi na wszystkie pytania celem wydania ostatecznego rozstrzygnięcia w przedmiocie środka odwoławczego. W zależności od tego, czy pasażer jest objęty zakresem stosowania rozporządzenia, zaskarżony wyrok albo musi zostać niezwłocznie zmieniony poprzez oddalenie żądań pozwu albo podlega dalszemu badaniu (pytanie 1). Jeżeli uderzenie pioruna nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności, zaskarżony wyrok musi w każdym razie zostać utrzymany w mocy (pytanie 2). W zależności od tego, czy przewoźnikowi lotniczemu udało się udowodnić, że podjął wszelkie racjonalne środki jedynie poprzez opóźnione wykonanie lotu samolotem zastępczym, zaskarżony wyrok powinien zostać utrzymany w mocy albo zmieniony poprzez oddalenie powództwa (pytanie 3).

[...] **[Or. 14]**

[...]