

**Sprawa C-336/21****Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

27 maja 2021 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Landesgericht Korneuburg (Austria)

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

4 maja 2021 r.

**Strona wnosząca środek odwoławczy:**

L

**Druga strona postępowania:**

F

BW

SW

[...]

**Landesgericht Korneuburg**

[...]

Landesgericht Korneuburg (sąd krajowy w Korneuburgu) jako sąd odwoławczy [...] w sprawach połączonych powódek [1] (21 C 51/20p) F\*\*\*\*\* GmbH, [2] (21 C 71/20d) B\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\*, [3] (21 C 72/20a) S\*\*\*\*\* W\*\*\*\*\* [...] [...] przeciwko pozwanej L\*\*\*\*\* GmbH, [...] [...], rozpoznając środek odwoławczy strony pozwanej od wyroku Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechat, Austria) z dnia 29 kwietnia 2020 r., 21 C 51/20p-11[...] wydał następujące

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

[I] Na podstawie art. 267 TFUE Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej przedkłada się następujące **pytania prejudycjalne**:

[1] Czy wykładni 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 **[Or. 2]** odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, zwanego dalej „rozporządzeniem nr 261/2004”, należy dokonywać 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 pasażerów z opóźnieniem wynoszącym 7 godzin i 41 minut, ponieważ samolot został uszkodzony przez uderzenie pioruna podczas lotu poprzedzającego 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 lot właściwy, okazało się, że samolot nie może być na razie dalej eksploatowany; i 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 z opóźnieniem wynoszącym przy odlocie 7 godzin i 40 minut?**

[2] Czy wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy dokonywać w ten sposób, że **racjonalne środki, które powinien podjąć przewoźnik lotniczy, obejmują zaoferowanie pasażerom możliwości zmiany rezerwacji na inny lot, którym pasażerowie dotarliby do miejsca docelowego z mniejszym opóźnieniem, mimo że [ostatecznie] przewoźnik lotniczy wykonał lot przy użyciu samolotu zastępczego zamiast samolotu, który nie mógł być już eksploatowany, i tym lotem pasażerowie dotarli do miejsca docelowego z większym opóźnieniem?**

[II] [...] [zawieszenie postępowania] **[Or. 3]**

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

P\*\*\*\*\* S\*\*\*\*\*, druga i trzecia powódka mieli po jednej potwierdzonej rezerwacji na wykonywany przez stronę pozwaną lot nr OE 100 z wylotem Wiednia (VIE) w dniu 21 października 2019 r. o godz. 11:30 i przylotem do Palma de Mallorca (PMI) w dniu 21 października 2019 r. o godz. 13:55.

Strona pozwana wykonała lot z opóźnieniem, z rzeczywistym czasem wylotu 19:10 i rzeczywistym czasem przylotu 21:36. Planowana odległość lotu mierzona metodą trasy po ortodromie wynosiła poniżej 1500 km. P\*\*\*\*\* S\*\*\*\*\* scedował swoje roszczenia wobec strony pozwanej wynikające z tego zdarzenia na rzecz pierwszej powódki, która przyjęła cesję.

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

[1] OE 1318 wylot z Wiednia (VIE) o godzinie 7:30, przylot do Bergamo (BGY; Włochy) o godzinie 09:00. Lot został wykonany o czasie.

[2] OE 1319 wylot z Bergamo (BGY) o godzinie 9:25, przylot 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:

[3] OE 100 wylot z Wiednia (VIE) o godzinie 11:30, przylot do Palma de Mallorca (PMI) o godzinie 13:55 (sporny lot). 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 (lot będący przedmiotem sporu w sprawie prowadzonej przez tutejszy sąd pod sygn. akt 22 R 258/20a, ew. sprawie prowadzonej przez TSUE pod sygn. akt C-672/20). [Or. 4] z opóźnieniem wynoszącym przy odlocie 8 godzin i 26 minut, a przy przylocie 8 godzin i 19 minut.

Na podstawie odrębnie wniesionych powództw **powódki** domagają się od strony pozwanej zapłaty każdorazowo kwoty 250 EUR [...] i podnoszą, że nie wystąpiły żadne nadzwyczajne okoliczności. Powódki kwestionują, jakoby przyczyną opóźnienia było uderzenie pioruna. Okoliczność ta nie może być brana pod uwagę, jeśli wystąpiła jeszcze przed lotem bezpośrednio poprzedzającym lot właściwy. Strona pozwana nie podjęła również wszelkich racjonalnych środków w celu uniknięcia opóźnienia lotu. Powinna ona była zorganizować samolot zastępczy wraz z załogą gotową do odbycia lotu i udostępnić go pasażerom na czas. Strona pozwana powinna wskazać powody, dla których zmiana rezerwacji pasażerów nie była możliwa.

Strona pozwana nie kwestionowała rozpoczęcia biegu terminu naliczania odsetek, poza tym kwestionowała jednak roszczenie tak co do zasady, jak i wysokości, wniosła o oddalenie powództwa i zarzuciła, że samolot został uszkodzony przez piorun podczas poprzednio odbywanego lotu. W trakcie kontroli przed odlotem (Pre-Flight-Checks) okazało się, że uszkodzenia lub prowizoryczne naprawy wyraźnie uległy pogorszeniu w trakcie lotu przed lotem właściwym, w związku z czym pilot zarządził naprawę i ponowną kontrolę. Ponowna kontrola rozpoczęła się o godzinie 15:05. Nie można było przewidzieć, ile czasu zajmą prace kontrolne. O godz. 15:07 uruchomiono przylot samolotu zastępczego, który o godz. 18:15 wylądował w Wiedniu. Za sprawą tego samolotu lot mógł się odbyć, choć z opóźnieniem. [Or. 5]

**Zaskarżonym wyrokiem** sąd pierwszej instancji uwzględnił powództwo. Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechat) nie poczynił ustaleń co do przyczyny opóźnienia. Sąd wyraźnie przyjął, że uderzenie pioruna stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, i omówił niektóre środki, podjęcia których można było racjonalnie oczekiwać od strony pozwanej. Na podstawie przedstawionego stanu faktycznego (streszczonego co do istoty) sąd doszedł do wniosku, że strona pozwana nie wykazała w wystarczającym stopniu, że podjęła racjonalne środki w celu uniknięcia opóźnienia. Jednym z możliwych racjonalnych środków byłaby zmiana rezerwacji pasażerów na inny lot z Wiednia do Palma de Mallorca lub wykorzystanie zastępczego samolotu z własnej floty lub w drodze subczarteru, tak aby lot mógł odbyć się o czasie lub przynajmniej z opóźnieniem mniejszym niż trzy godziny. Sąd wskazał, że strona pozwana już od chwili uderzenia pioruna około godziny 9.00 powinna była liczyć się z tym, że kolejne loty mogły być znacznie opóźnione, nawet jeśli podczas kontroli nie stwierdzono ostatecznie żadnych istotnych uszkodzeń.

[...][wnioski] **[Or. 6]**

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu), jako **sąd odwoławczy**, rozstrzyga o roszczeniach powódek w drugiej i ostatniej instancji.

Loty wykonane przez stronę pozwaną w dniu 21 października 2019 r. są przedmiotem kilku postępowań toczących się przed sądem odwoławczym, wszczętych przez licznych pasażerów przeciwko tej samej stronie pozwanej, w tym postępowanie w sprawie o sygn. akt 22 R 258/20a. W tej sprawie sąd odwoławczy postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w przedmiocie pytań przedstawionych w sentencji niniejszego postanowienia, nie licząc nieistotnego tutaj pytania dotyczącego zakresu zastosowania rozporządzenia nr 261/2004. W międzyczasie postępowanie to zostało zakończone wskutek cofnięcia środka odwoławczego. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym rozpatrywany przez TSUE w sprawie C-672/20 został cofnięty w dniu 28 kwietnia 2021 r. Pytania są zatem (prawie) takie same, jak pytania drugie i trzecie cofniętego wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

**W przedmiocie pytań prejudycjalnych:**

W przedmiocie pytania pierwszego [1]:

Strona pozwana powołała się na istnienie nadzwyczajnej okoliczności jako przyczyny (dużego) opóźnienia w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 i podniosła, że w trakcie lotu odbywającego się pośrednio przed lotem właściwym doszło do uderzenia pioruna. Doprowadziło to do konieczności przeprowadzenia kontroli i – po wykonaniu lotu poprzedzającego lot właściwy – naprawy samolotu pierwotnie przewidzianego zgodnie planem do odbycia tego

lotu. Okoliczność ta była wyraźnie kwestionowana przez powódki w postępowaniu pierwszoinstancyjnym, jednakże sąd pierwszej instancji nie poczynił w tym zakresie żadnych ustaleń.

W ocenie sądu odwoławczego, mimo braku w tym zakresie ustaleń co do stanu faktycznego, wyjaśnienie kwestii, czy uderzenie pioruna co do zasady może zostać uznane za nadzwyczajną okoliczność, jest konieczne dla rozstrzygnięcia tej konkretnej sprawy już z tego powodu [**Or. 7**], że w razie odpowiedzi przeczącej na to pytanie jest on w stanie od razu utrzymać w mocy zaskarżony wyrok bez konieczności nakazania sądowi pierwszej instancji dokonywania dalszych ustaleń.

Sąd odsyłający zawsze wychodził z założenia, że uderzenie pioruna stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 [Landesgericht Korneuburg (sąd krajowy w Korneuburg) w wyroku z dnia 24 października 2019 r. r., 21 R 222/19y; ostatnio zaś w wyroku z dnia 21 lipca 2020 r., 22 R 209/20i]. Kwestia ta jest jednak rozstrzygana w sposób odmienny przez inne sądy austriackie [np. Bezirksgericht für Handelssachen Wien (sąd rejonowy ds. gospodarczych w Wiedniu) w wyroku z dnia 31 marca 2017 r., 11 C 227/16m = RRa 2018, 289].

Sąd odwoławczy rozważa (dalej) odstąpienie od swojego wcześniejszego utrwalonego orzecznictwa, a to z następujących względów: Lotnictwo cywilne od zawsze przewozi pasażerów wykorzystując siłę nośną aerodynamiczną; krótko mówiąc, wykorzystuje przepływ powietrza wokół skrzydeł samolotu. Można z tego wywnioskować, że stan atmosfery jest częścią normalnego funkcjonowania lotnictwa. Niestabilne warunki atmosferyczne – a więc także wyładowania atmosferyczne – mogłyby zatem zostać przypisane sferze działalności przewoźnika lotniczego; związane z tym uszkodzenie samolotu, ze względu na swój charakter lub swoje źródło, wpisywałoby się więc w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i tym samym różniłoby się od zderzenia samolotu z ptakiem (zob. wyrok TSUE z dnia 4 maja 2017 r. w sprawie Pešková i Peška, C-315/15, ECLI:EU:C:2017:342, pkt 24).

Z uwagi na fakt, że ewentualnie może być konieczny dowód naukowy, przeprowadzenie którego sąd odwoławczy musiałby nakazać sądowi pierwszej instancji po uchyleniu zaskarżonego wyroku, TSUE powinien wyjaśnić, czy uderzenie pioruna [**Or. 8**] może co do zasady być kwalifikowane jako nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

W przedmiocie pytania drugiego [2]:

Pozwana w ramach środka odwoławczego kwestionuje pogląd prawny sądu pierwszej instancji, w myśl którego nie przedstawiła żadnych argumentów dotyczących ewentualnej zmiany rezerwacji strony powodowej. Wnosząca środek odwoławczy przeciwstawia argumentacji sądu pierwszej instancji swoje stanowisko co do tego, że przedstawiła wystarczające argumenty na okoliczność powzięcia wystarczających środków: w celu ograniczenia wielkości opóźnienia

lotu nr OE 100 wymieniła ona pierwotnie planowany samolot i zapewniła samolot zastępczy z własnej floty. W związku z tym wykonała lot, choć z opóźnieniem. Tak więc logicznie rzecz ujmując w przypadku opóźnienia zmiana rezerwacji nie może stanowić ekonomicznie akceptowalnego środka, ponieważ oznaczałaby, że w konsekwencji opóźniony lot musiałby zostać wykonany jako lot pusty, skoro rezerwacje wszystkich pasażerów, którzy mieli być przewiezieni tym lotem, zostałyby wcześniej zmienione.

Powódki przeciwstawiają temu stanowisku – podobnie jak to uczynił sąd pierwszej instancji – pogląd prawny TSUE przedstawiony w wyroku z dnia 11 czerwca 2020 r. w sprawie *Transportes Aéreos Portugueses*, C-74/19, ECLI:EU:C:2020:460, zgodnie z którym przewoźnik lotniczy powinien zastosować wszelkie dostępne mu środki w celu zapewnienia racjonalnej, zadowalającej i zrealizowanej w możliwie najszybszym terminie zmiany planu podróży pasażerów zarówno anulowanych, jak i opóźnionych lotów, do których to środków poszukiwanie innych lotów bezpośrednich lub łączonych, obsługiwanych ewentualnie przez innych przewoźników lotniczych należących do tego samego sojuszu lotniczego lub spoza niego, przylatujących do celu wcześniej niż następny lot danego przewoźnika lotniczego (ww. wyrok w sprawie *Transportes Aéreos Portugueses*, pkt 59). [...] [Uwagi dotyczące postępowań krajowych].

Strona wnosząca środek odwoławczy z kolei nie odnosi się szczegółowo do wyroku w sprawie *Transportes Aéreos Portugueses* i wyraźnie stoi na stanowisku, że poprzez zapewnienie samolotu zastępczego przedsięwzięto wszelkie racjonalne środki w związku z opóźnieniem lotu.

Stan faktyczny niniejszej sprawy różni się znacznie od tego, który został przedstawiony TSUE w sprawie C-74/19. W tamtym przypadku chodziło o to, że z powodu opóźnienia pasażer nie mógł dotrzeć na swój lot łączony i w związku z tym dotarł do swojego miejsca docelowego z dużym opóźnieniem; zmiana rezerwacji w odniesieniu do lotu łączonego, na który pasażer nie zdążył, na transport zastępczy była zatem bezwzględnie konieczna. TSUE wyjaśnił wymogi prawa Unii dotyczące takiej zmiany rezerwacji.

W niniejszym przypadku strona pozwana mogła przewieźć pasażerów w ramach zarezerwowanego lotu – choć z dużym opóźnieniem; zmiana rezerwacji nie była konieczna. Kwestia, czy w ramach konkretnego połączenia lotniczego istniałaby inna możliwość dotarcia do miejsca docelowego, również z dużym opóźnieniem, ale znacznie wcześniej niż w przypadku opóźnionego lotu strony pozwanej, jest (w przeciwieństwie do postępowania [...] prowadzonego przez sąd odsyłający, ewentualnie postępowania przed TSUE w sprawie C-672/20-L) obecnie otwarta i [Or. 10] musiałaby jeszcze zostać zbadana przez sąd pierwszej instancji gdyby przyjęto, że zmiana rezerwacji ma istotne znaczenie.

Sąd odwoławczy (w dalszym ciągu) stoi na stanowisku, że w tym konkretnym przypadku zmiana rezerwacji byłaby ekonomicznie możliwa do przyjęcia i że wysiłek organizacyjny byłby akceptowalny. Jednakże, zdaniem sądu

odwoławczego, argumentacja ta jest właściwa jedynie w razie oceny ograniczonej do jednego pasażera. Nie można natomiast oczekiwać zmiany rezerwacji wszystkich pasażerów na jeden (ewentualnie kilka) wcześniejszych lotów, przylatujących wcześniej do miejsca docelowego. Pod tym względem stan faktyczny sprawy różni się od okoliczności sprawy *Transportes Aéreos Portugueses*, która dotyczyła zmiany rezerwacji jednego pasażera na konkretny lot łączony, a nie zmiany rezerwacji wszystkich pasażerów, którzy musieli czekać na opóźniony samolot zastępczy. Zatem kwestia, którą ma rozstrzygnąć sąd odwoławczy, nie została definitywnie rozstrzygnięta przez TSUE, w szczególności w ramach rozważań poczynionych w sprawie *Transportes Aéreos Portugueses*.

Odpowiedź na obydwa pytania jest niezbędna sądowi odwoławczemu, aby mógł ostatecznie rozstrzygnąć o zasadności środka odwoławczego. Jeżeli uderzenie pioruna nie stanowi nadzwyczajnej okoliczności, zaskarżony wyrok musi w każdym razie zostać utrzymany w mocy; jeżeli zaś uderzenie pioruna stanowi nadzwyczajną okoliczność, to sąd pierwszej instancji będzie musiał zbadać, czy uderzenie pioruna było przyczyną dużego opóźnienia (pytanie pierwsze). W zależności od tego, czy przewoźnik zdoła wykazać, że podjął wszelkie racjonalne środki, a to wyłącznie poprzez wykonanie lotu z opóźnieniem przy wykorzystaniu samolotu zastępczego, zaskarżony wyrok zostanie utrzymany w mocy albo uchylony (pytanie drugie). **[Or. 11]**

[II] [...] [zawieszenie postępowania]

Landesgericht Korneuburg (sąd krajowy w Korneuburgu), wydział 22.

Korneuburg, dnia 4 maja 2020 r.

[...]