

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-308/21-1

Sprawa C-308/21

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

14 maja 2021 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores (Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4) (sąd rejonowy dla Azorów – izba cywilna w Ponta Delgada – decernat nr 4) (Portugalia)

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

25 stycznia 2021 r.

Strona powodowa:

KU

OP

GC

Strona pozwana:

SATA International – Azores Airlines SA

Tribunal Judicial da Comarca dos Açores

Juízo Local Cível de Ponta Delgada – Juiz 4

(sąd rejonowy dla Azorów – izba cywilna w Ponta Delgada – decernat nr 4)

[...]

Powództwo w postępowaniu zwykłym

[...]

***W przedmiocie odesłania prejudycjalnego do Trybunału Sprawiedliwości UE –
Artykuł 94 regulaminu postępowania przed Trybunałem***

*

1) Zwięzłe przedstawienie przedmiotu sporu i istotnych okoliczności faktycznych

W niniejszej sprawie, w której połączono trzy odrębne postępowania, troje powodów nabyło bilety lotnicze na dwa loty między portem lotniczym w Lizbonie a regionem autonomicznym Azorów (wyspy São Miguel i Pico), które to loty miały mieć miejsce w dniu 10 maja 2017 r. Jeden z lotów został odwołany, a powodowi zaproponowano alternatywny lot; w przypadku drugiego lotu samolot odleciał z opóźnieniem. We wszystkich przypadkach powodowie dotarli do miejsca przeznaczenia z ponad trzy godzinnym opóźnieniem w stosunku do planowej godziny.

Przyczyną opóźnienia była nieprzewidziana i nieoczekiwana awaria systemu dostawy paliwa, która miała miejsce w porcie lotniczym w Lizbonie w tym dniu, począwszy od godziny 13.19. Okoliczność ta spowodowała konieczność reorganizacji wszystkich operacji lotniczych w Lizbonie, nie tylko operacji linii lotniczych, a w celu usunięcia wspomnianej awarii konieczne były przemieszczenia do węzłów paliwowych w pobliskich portach lotniczych. Należy również zauważyć, że z ustalonych okoliczności faktycznych wynika, iż port lotniczy w Lizbonie nie jest odpowiedzialny za system dostawy paliwa w samym porcie lotniczym, który to system jest dostarczany przez inny podmiot.

Powstaje pytanie, czy opóźnienie o ponad trzy godziny lub odwołanie lotów spowodowane awarią w dostawie paliwa w porcie lotniczym wylotu, w przypadku gdy ów port lotniczy jest odpowiedzialny za zarządzanie systemem paliwowym, stanowi „**nadzwyczajną okoliczność**” w rozumieniu i dla celów **art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r.**

*

W niniejszej sprawie **istotne** są następujące **okoliczności faktyczne**:

a.1) W przedmiocie postępowania 957/20.5T8PDL

1. Powód KU w drodze rezerwacji NM8E8P nabył bilet na loty S4321 i SP107 obsługiwane przez stronę pozwaną i zaplanowane na dzień 10 maja 2017 r., z wylotem z portu lotniczego w Lizbonie (LIS) o godz. 12.50 i planowanym przylotem do portu lotniczego w Santa Maria (Azory) (SMA) o godzinie

2

19.15 (czasu lokalnego) w dniu 10 maja 2017 r. oraz z międzylądowaniem w porcie lotniczym w Ponta Delgada (Azory) (PDL), gdzie powód miał dotrzeć o godzinie 14.15 i skąd wylot był zaplanowany na godzinę 18.45 (czasu lokalnego).

2. Powód dokonał odprawy na wspomniany lot i wszedł na pokład samolotu.
3. Lot S4321 dotarł do miejsca przeznaczenia, to znaczy do portu lotniczego w Ponta Delgada (Azory) (PDL) o godzinie 19.30, co uniemożliwiło powodowi wejście na pokład samolotu na lot SP107.
4. Odległość między Lizboną a Santa Maria wynosi 1407,62 km.

a.2) W przedmiocie postępowania 963/20.0T8PDL

5. Powód GC w drodze rezerwacji NW53AK nabył bilet na lot S4321 obsługiwany przez stronę pozwaną i zaplanowany na dzień 10 maja 2017 r., z wylotem z portu lotniczego w Lizbonie (LIS) o godzinie 12.50 r. i planowanym przylotem do portu lotniczego w Ponta Delgada (Azory) (PDL) o godzinie 14.15 (czasu lokalnego).
6. Powód dokonał odprawy na wspomniany lot i wszedł na pokład samolotu.
7. Lot ten był opóźniony i dotarł do portu lotniczego w Ponta Delgada (Azory) (PDL) o godz. 19.30, czyli 5 godzin i 15 minut później niż pierwotnie planowany czas przylotu.
8. Odległość między Lizboną a Ponta Delgada wynosi 1422,09 km.

a.3) W przedmiocie postępowania 961/20.3T8PDL

9. Powód OP w drodze rezerwacji 6I9R8M nabył bilet na lot S4142 obsługiwany przez stronę pozwaną i zaplanowany na dzień 10 maja 2017 r., z wylotem z portu lotniczego w Ilha do Pico (Azory) (PIX) o godzinie 17.35 r. i planowanym przylotem do portu lotniczego w Lizbonie (LIS) o godzinie 21.05 r. (czasu lokalnego).
10. Lot S4142 został odwołany przez stronę pozwaną.
11. W następstwie tego odwołania zaproponowano powodowi lot S4136 jako lot alternatywny, z wylotem w dniu 10 maja 2017 r. o godzinie 21.25 z portu lotniczego na Terceirze (TER) do portu lotniczego w Lizbonie (LIS).
12. Odległość między Ilha do Pico a Lizboną wynosi 1662,34 km.

a.4) W przedmiocie obrony strony pozwanej

13. W dniu 10 maja 2017 r., począwszy od godziny 13.19, miała miejsce awaria systemu dostawy paliwa w porcie lotniczym w Lizbonie.

14. Zdarzenie to było nieprzewidziane i nieoczekiwane.
15. Zdarzenie to spowodowało konieczność reorganizacji wszystkich operacji lotniczych w Lizbonie, nie tylko tych prowadzonych przez pozwaną, a także wymagało przemieszczenia się do węzłów paliwowych w pobliskich portach lotniczych w celu usunięcia awarii.
16. Port lotniczy w Lizbonie nie jest odpowiedzialny za system dostawy paliwa do samego portu lotniczego, który to system jest obsługiwany przez inny podmiot.
17. Lot S4321 miał się odbyć na trasie Lizbona – Porto – Ponta Delgada.
18. Wobec braku możliwości wykonania lotu S4143, który miał odbyć się na trasie Lizbona – Ilha do Pico, o godzinie zaplanowanej na lot S4142 samolot nie znajdował się w Pico w celu wykonania lotu powrotnego (Pico – Lizbona).

*

2) Przepisy krajowe mające zastosowanie w niniejszej sprawie oraz, w stosownych przypadkach, odpowiedniego orzecznictwa krajowego

Ponieważ niniejsza sprawa dotyczy stosowania rozporządzenia europejskiego [rozporządzenia (WE) nr 261/2004 z dnia 11 lutego 2004 r.], nie istnieją odpowiednie przepisy prawa krajowego.

Niemniej jednak na poziomie krajowym istnieje pewna jednomyślność w orzecznictwie w odniesieniu do kwalifikacji wyżej wymienionych okoliczności jako „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu i w świetle skutków art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r., która to kwalifikacja budzi zastrzeżenia tutejszego sądu z powodów przedstawionych poniżej.

W postępowaniach nr 968/20.0T8PDL, 960/20.5T8PDL, 959/20.1T8PDL, 954/20.0T8PDL i 955/20.9T8PDL, których przedmiotem były te same loty i które były rozpatrywane przez dwa różne sądy, stwierdzono bowiem, że przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do zapłaty odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r.

*

3) *Wyjaśnienie powodów, dla których sąd odsyłający zwraca się z pytaniem w przedmiocie wykładni lub ważności niektórych przepisów prawa Unii*

W niniejszej sprawie tutejszy sąd powziął wątpliwości co do tego, jaką należy przyjąć wykładnię pojęcia „**nadzwyczajnych okoliczności**”, o którym mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r., w odniesieniu do przedstawionych powyżej okoliczności faktycznych i w świetle orzecznictwa Trybunału dotyczącego wspomnianego przepisu.

W wyroku **Wallentin-Hermann (C-549/07)**¹ Trybunał odniósł się bowiem najpierw do **motywu 14** rozporządzenia, zgodnie z którym ustanowiono regułę interpretacyjną, w myśl której zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona, w przypadku gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, a które obejmują w szczególności **warunki meteorologiczne uniemożliwiające dany lot**. Jednakże Trybunał dokonał zawężającej wykładni tej reguły w ten sposób, że okoliczności przedstawione tytułem przykładu w motywie 14 mogą zostać uznane za nadzwyczajne tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które *nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło* (pkt 15–34, w szczególności pkt 22 i 23). Warto zapoznać się z bardzo jasnym uzasadnieniem tego wyroku:

19. *Jak wynika z motywu dwunastego i art. 5 rozporządzenia nr 261/2004, celem prawodawcy wspólnotowego jest zminimalizowanie będących skutkiem odwołania lotów trudności i niedogodności dla pasażerów, poprzez nakłanianie przewoźników lotniczych do informowania o odwołaniach lotów z wyprzedzeniem, a w określonych okolicznościach do proponowania zmian planu podróży odpowiadających konkretnym kryteriom. W przypadku niemożności podjęcia przez przewoźników wskazanych środków prawodawca wspólnotowy przyjął rozwiązanie, zgodnie z którym mają oni obowiązek wypłacić pasażerom odszkodowanie, z wyjątkiem przypadku odwołania spowodowanego zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można by było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.*

20. *Z kontekstu tego wynika jednoznacznie, że o ile art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 ustanawia zasadę prawa pasażerów do odszkodowania w przypadku odwołania lotu, to art. 5 ust. 3, określający okoliczności, w których obsługujący przewoźnik lotniczy nie ma obowiązku wypłacenia tego odszkodowania, należy postrzegać jako odstępstwo od tej zasady. Z tego względu ten ostatni przepis należy interpretować wąsko.*

¹ Wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:2008:71).

21 *Prawodawca wspólnotowy wskazał w tym względzie, jak wynika z motywu czternastego rozporządzenia nr 261/2004, że **takie okoliczności mogą w szczególności zaistnieć** w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika lotniczego.*

22 *Z tego wskazania zawartego w preambule rozporządzenia nr 261/2004 należy wyciągnąć wniosek, że **wołą prawodawcy wspólnotowego nie było uznanie samych tych zdarzeń, których wykaz jest zresztą jedynie przykładowy, za nadzwyczajne okoliczności, lecz stwierdzenie, że mogą one takie okoliczności spowodować.** Co za tym idzie, nie wszystkie okoliczności związane z takimi zdarzeniami muszą koniecznie stanowić okoliczności uzasadniające zwolnienie z obowiązku wypłacenia odszkodowania, przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) tego rozporządzenia.*

23 *Mimo że prawodawca wspólnotowy wymienił w tym wykazie „nieoczekiwane wady mogące wpłynąć na bezpieczeństwo lotu” i mimo że problem techniczny statku powietrznego można zaliczyć do takich wad, **okoliczności związane z takim zdarzeniem mogą zostać uznane za „nadzwyczajne” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wówczas, gdy odnoszą się do zdarzenia, które – na wzór okoliczności wymienionych w motywie czternastym tego rozporządzenia – nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwala na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na jego charakter lub źródło.***

Jak można wywnioskować z powyższych punktów, Trybunał stwierdza, że **art. 5 ust. 3 rozporządzenia należy interpretować w sposób zawężający** w celu zwiększenia poziomu ochrony pasażerów. Okoliczności wymienione w motywie 14 należy rozumieć nie jako „nadzwyczajne okoliczności” same w sobie, lecz jako okoliczności, które można uznać za nadzwyczajne, pod warunkiem że 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. W sprawie tej Trybunał stwierdził, że problemy techniczne wykryte podczas przeglądu samolotów lub z powodu braku takiego przeglądu nie mogą stanowić jako takie „nadzwyczajnych okoliczności”, o których mowa w art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 (pkt 25).

W wyroku **McDonagh (C-12/11)**² Trybunał rozwinął orzecznictwo przedstawione w poprzednim akapicie i orzekł, że w języku potocznym pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” odnosi się dosłownie do okoliczności „wykraczających ponad przeciętność”. W kontekście transportu lotniczego oznacza ono **zdarzenie, które nie tkwi w istocie normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika**

² Wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh (C-12/11, EU:C:2013:43).

lotniczego i nie poddaje się jego skutecznej kontroli ze względu na swój charakter lub źródło. Trybunał dodaje, że dotyczy ono wszystkich okoliczności, które nie znajdują się pod kontrolą przewoźnika lotniczego, bez względu na charakter tych okoliczności i ich wagę. W sprawie tej Trybunał stwierdził, że wybuch wulkanu Eyjafjallajökull i wynikające z niego zamknięcie europejskiej przestrzeni powietrznej odpowiadają pojęciu „nadzwyczajnych okoliczności” (pkt 26–34).

W wyroku **van der Lans (C-257/14)**³ Trybunał orzekł, że **wyjątek przewidziany w art. 5 ust. 3 powinien być interpretowany ściśle** oraz że w przypadku problemów technicznych statku powietrznego takie okoliczności mogą zostać uznane za „nadzwyczajne” jedynie w ściśle określonych warunkach, o których mowa w poprzednim akapicie. Jako przykład Trybunał wskazał przypadek ujawnienia przez producenta maszyn stanowiących flotę danego przewoźnika lotniczego lub przez właściwy organ, że maszyny te, będące już w użyciu, zawierają ukrytą wadę produkcyjną zagrażającą bezpieczeństwu lotów. Podobnie jest w odniesieniu do uszkodzeń statków powietrznych w wyniku aktów terroryzmu lub sabotażu. **W sprawie tej Trybunał orzekł, że przedwczesna wadliwość niektórych części statku powietrznego nie stanowi nieoczekiwanego zdarzenia, które nie pozwala na skuteczne nad nim zapanowanie danego przewoźnika lotniczego, lecz wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika (pkt 32–49).**

W postanowieniu **Siewert (C-394/14)**⁴ Trybunał orzekł, że wydarzenie takie jak uderzenie w samolot lotniskowego pojazdu ze schodami do samolotu nie może zostać zakwalifikowane jako „nadzwyczajna okoliczność”, która mogłaby zwolnić przewoźnika lotniczego z obowiązku wypłaty na rzecz pasażerów odszkodowania z tytułu dużego opóźnienia lotu obsługiwanego przez ten samolot (pkt 12–23).

W wyroku **[Pešková i Peška] (C-315/15)**⁵ Trybunał stwierdził, że nawet gdyby zderzenie samolotu z ptakiem można było uznać za „nadzwyczajną okoliczność”, fakt, że odwołanie lotu wynikało z okoliczności, iż przewoźnik lotniczy nie skorzystał z odpowiednio wykwalifikowanego specjalisty w celu przeprowadzenia kontroli bezpieczeństwa samolotu i zażądał przeprowadzenia ponownej kontroli przez wybranego przez siebie specjalistę, wyklucza istnienie „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu i dla celów art. 5 ust. 3 rozporządzenia (pkt 18–26).

Niedawno w wyroku **Krüsemann i in. (C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17**

³ Wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans (C-257/14, EU:C:2015:618).

⁴ Postanowienie z dnia 14 listopada 2014 r., Siewert (C-394/14, EU:C:2014:2377).

⁵ Wyrok z dnia 4 maja 2017 r., [Pešková i Peška] (C-315/15, EU:C:2017:342).

i od C-290/17 do C-292/17)⁶ Trybunał orzekł, że „dziki strajk” załogi nie stanowi „nadzwyczajnej okoliczności” pozwalającej przewoźnikowi lotniczemu na uchylenie się od obowiązku odszkodowania w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotu. Trybunał stwierdził bowiem, że spontaniczna nieobecność znacznej części załogi („dziki strajk”, taki jak ten, który miał miejsce w owej sprawie) nie wchodzi w zakres pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”, ponieważ przewoźnicy lotniczy – w ramach prowadzonej działalności – są stale konfrontowani z różnymi różnicami stanowisk, a nawet konfliktami z członkami załogi lub z jej częścią. W związku z tym ryzyko wynikające ze skutków społecznych towarzyszących środkom [restrukturyzacji] należy uznać za wpisujące się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego (pkt 29–49).

Jak można łatwo wywnioskować z tego niewielkiego wyboru orzecznictwa, Trybunał orzekł już, że sytuacje takie jak: a) problemy techniczne ujawnione podczas przeglądu statków powietrznych lub z powodu braku takiego przeglądu; b) przedwczesna wadliwość niektórych części statku powietrznego; c) uderzenie w samolot lotniskowego pojazdu ze schodami do samolotu; d) nieskorzystanie z odpowiednio wykwalifikowanego specjalisty w celu przeprowadzania kontroli bezpieczeństwa statku powietrznego oraz „dziki strajk” załogi, nie stanowią „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu i dla celów art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r., biorąc pod uwagę zawężającą wykładnię tego przepisu i cel polegający na zwiększeniu poziomu ochrony konsumentów.

Dokładniej rzecz ujmując, tutejszy sąd ma poważne wątpliwości co do tego, czy sytuacja taka jak opisana powyżej **nie wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego**, biorąc pod uwagę wykładnię wypracowaną w orzecznictwie Trybunału.

W konsekwencji, w świetle okoliczności niniejszej sprawy tutejszy sąd ma wątpliwości, czy sytuacja taka jak będąca przedmiotem postępowania głównego jest objęta zakresem pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu motywu 14 i art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r.

W zakresie, w jakim zgodnie z prawem krajowym chodzi o orzeczenie, od którego nie przysługuje środek zaskarżenia ze względu na wartość przedmiotu sporu, tutejszy sąd jest zobowiązany do wystąpienia z odesłaniem prejudycjalnym.

W świetle powyższych uwag należy skierować do Trybunału następujące pytanie prejudycjalne:

⁶ Wyrok [z dnia 17 kwietnia 2018 r.] Krüsemann i in. (sprawy połączone C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 i od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258).

*

Czy opóźnienie o ponad trzy godziny albo odwołanie lotu spowodowane awarią w dostawie paliwa w porcie lotniczym wylotu, w wypadku gdy ten port lotniczy jest odpowiedzialny za zarządzanie systemem paliwowym, stanowi „nadzwyczajną okoliczność” w rozumieniu i w świetle skutków art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r.?

*

[...]

[kolejne czynności proceduralne]

DOKUMENT ROBOCZY