

Sprawa C-52/23

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

3 lutego 2023 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Amtsgericht Frankfurt am Main (Niemcy)

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

24 stycznia 2023 r.

Strona powodowa:

flightright GmbH

Strona pozwana:

TAP Dpt. Fale Connosco SA

[...]

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

Frankfurt nad Menem, 24 stycznia 2023 r.

[...]

Postanowienie

W sprawie

Flightright GmbH, [...] Poczdam

strona powodowa

[...]

przeciwko

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco, [...] Lizbona, Portugalia

stronie pozwanej

[...]

wyduje się następujące **p o s t a n o w i e n i e** :

- I. Postępowanie zostaje zawieszono.**
- II. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się zgodnie z art. 267 TFUE następujące pytania w przedmiocie 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 w sytuacji, w której występują warunki meteorologiczne uniemożliwiające lot, nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 zachodzi niezależnie od nadzwyczajności tych warunków meteorologicznych?**
 - 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?**

Uzasadnienie

I.

Powódka domaga się od pozwanej, w wykonaniu scedowanego na powódkę prawa dwojga pasażerów, odszkodowań zgodnie z rozporządzeniem nr 261/2004.

Cedenci potwierdzili rezerwację na przewóz lotniczy u pozwanej jako obsługującego przewoźnika lotniczego. Lot TP1860 z Ponta Delgada (Azorów) do Lizbony wraz z dalszym lotem TP572 do Frankfurtu nad Menem powinien był rozpocząć się o 13:30 w dniu 23 marca 2019 r. (wylot). Lot łączony powinien był rozpocząć się o 18:15 (wylot) i zakończyć o 22.25 (przyłot). Lot TP1860 został odwołany. Cedenci zostali przetransportowani w dniu 24 marca 2019 r. i dotarli do Frankfurtu nad Menem z ponad 24-godzinnym opóźnieniem. W Ponta Delgada mogą występować niebezpieczne wiatry.

Pozwana twierdzi, że odwołanie lotu było spowodowane tym, iż samolot przeznaczony do wykonania spornego lotu TP1860 nie był w stanie wylądować

w Ponta Delgada w dniu 23 marca 2019 r. Przyczyną tego była burza, która doprowadziła do tego, że składowa wiatru bocznego wynosząca 41,16 węzła była zbyt wysoka, aby Airbus A319 mógł wylądować w Ponta Delgada, co powodka kwestionuje nie dysponując przy tym wiedzą w tym kontekście. Również inne porównywalne samoloty nie były w stanie wylądować. Cedentom zarezerwowano najbliższe dostępne połączenie.

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 jest zasadne, jeżeli już z twierdzeń pozwanej nie wynika żadna nadzwyczajna okoliczność.

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

a) Za nadzwyczajne okoliczności uznaje się takie, które nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na skuteczne nad nim panowanie, ze względu na ich charakter lub źródło (wyrok Trybunału z dnia 22 grudnia 2008 r., C-549/07) [...]; 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 [Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy), wyrok z dnia 21 sierpnia 2012 r., X ZR 138/11] [...]. W praktyce przewoźnicy lotniczy notorycznie powołują się w tym zakresie na warunki meteorologiczne uniemożliwiające lot, 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 (por. art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004).

c) Z drugiej strony nie da się zaprzeczyć, że przewozy lotnicze nierozzerwalnie związane są z narażeniem na działanie czynników pogodowych. Wynika to

z natury rzeczy. Wpływ pogody występuje zawsze; pogoda zmienia się nieustannie i czasami właśnie w taki sposób, że nie da się już wykonać lotu lub nie da się już go wykonać bezpiecznie. Jeżeli 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. Zgodnie z brzmieniem art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 takie warunki meteorologiczne 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. W podlegającej rozstrzygnięciu sprawie występuje podobna sytuacja; bezsporne jest to, że w Ponta Delgada mogą występować niebezpieczne wiatry. Bardziej właściwe wydaje się 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. 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.

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 (por. pkt 26 i nast.). Rozwiązanie problemu technicznego będącego wynikiem braku przeglądu maszyny musi więc 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, na które powołuje się przewoźnik lotniczy, są następstwem zdarzeń, które nie pozwalają mu na skuteczne nad nimi panowanie i – co należy wyjaśnić w ramach wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym – nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego.

bb) Ocenie tej nie stoi na przeszkodzie orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości, w którym rozróżnia się okoliczności „zewnętrzne” i „wewnętrzne”.

Wbrew temu, co pozwana twierdzi w piśmie z dnia 15 grudnia 2022 r., Trybunał Sprawiedliwości nie stosuje już rozróżnienia tylko według „sfer” i „możliwości panowania nad danym zjawiskiem”, lecz nadal według tego, czy chodzi o zdarzenia, które ze względu na swój charakter lub źródło nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i nie pozwalają na panowanie nad nimi (wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 23 marca 2021 r., C-28/20, pkt 23). Rozróżnienie przez Trybunał Sprawiedliwości między okolicznościami „zewnętrznymi” a „wewnętrznymi” służy raczej stosowaniu kryterium dotyczącego tego, czy zjawisko pozwala na panowanie nad nim (zob. ibidem, pkt 41). Brak kontroli nie jest w niniejszej sprawie kwestionowany. Nic innego nie wynika z wyroku z dnia 7 lipca 2022 r., C-308/21 (zob. pkt 24 i nast.).

cc) W zakresie, w jakim sąd wystąpił już z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie C-388/22, zadając pytania prejudycjalne, których przedmiotem – oprócz niesprzyjających warunków meteorologicznych –

były ponadto decyzje kierownictwa lotów, z przedstawionego w tamtym postępowaniu stanowiska Komisji z dnia 21 września 2022 r. również nie wynikają żadne aspekty, które bezwzględnie stałyby na przeszkodzie takiemu podejściu.

Jeśli chodzi o warunki meteorologiczne, Komisja odniosła się najpierw zasadniczo do nieprzydatnej dla odpowiedzi na zadane pytanie o wykładnię kwestii (braku) panowania nad danym zjawiskiem (pkt 33), ponieważ bezspornej zarówno w tamtym, jak w niniejszym postępowaniu. Ponadto również Komisja uważała wówczas przynajmniej, że warunki meteorologiczne nie mogą wpisywać się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego, „jak np. ogólnie burze lub uderzenia pioruna” (pkt 37). Co więcej, najwyraźniej uznaje ona, że zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności zależy wyłącznie od uniemożliwienia wykonania danego lotu (zob. pkt 38). Zgodnie z rozumieniem stanowiska Komisji przez sąd odsyłający nie odniosła się ona konkretnie do nadzwyczajności warunków meteorologicznych.

dd) 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 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 [...]. [odesłanie do źródła w doktrynie krajowej].

ee) 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 [link do strony internetowej] [...]: „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, 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 mogłoby przekraczać akceptowalny poziom.

2. W niniejszej sprawie, jak już podniesiono, sytuacja wygląda tak, że szczególne ryzyko niebezpiecznych wiatrów w Ponta Delgada jest znane. W konsekwencji podniesiony przez pozwaną zarzut wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 jest zasadny wyłącznie, jeżeli nie ma to znaczenia.

[...]

[formalności]

DOKUMENT ROBOCZY