

# Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-545/22-1

## Sprawa C-545/22

### Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

#### Data wpływu:

15 sierpnia 2022 r.

#### Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Düsseldorf (Niemcy)

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

9 sierpnia 2022 r.

#### Pozwana i strona wnosząca apelację:

Air Europa Lineas Aereas

#### Powodowie i druga strona postępowania apelacyjnego:

VO

GR

---

[...]

[...]

**Landgericht Düsseldorf**

**Postanowienie**

[z dnia 9 sierpnia 2022 r.]

W postępowaniu

Air Europa Lineas Aereas, [...] Frankfurt,

pozwana i strona wnosząca apelację,

[...]

przeciwko

1. VO, [...] Bremen,
2. GR, [...] Bremen,

powodowie i druga strona postępowania apelacyjnego,

[...]

dwudziesta druga izba cywilna Landgericht Düsseldorf (sądu krajowego Düsseldorfie) [...].

**postanowiła:**

Postępowanie zostaje zawieszona.

Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się na podstawie art. 267 akapit pierwszy lit. b) i akapit trzeci TFUE następujące pytanie w celu dokonania wykładni prawa Unii:

Czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr. 261/2004 (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 261/2004”) należy interpretować w ten sposób, że odwołanie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, jeżeli po wybuchu globalnej pandemii COVID-19 i z powodu załamania się światowego ruchu lotniczego przewoźnik lotniczy drastycznie ogranicza, poczynając od marca 2020 r., swój rozkład lotów z braku popytu na loty i w celu ochrony zdrowia załogi i pilota oraz odwołuje wiele lotów, nie będąc zmuszonym do takiego odwołania przez środki administracyjne, takie jak zamknięcie lotnisk, zakaz lotów lub zakaz wjazdu?

**Uzasadnienie:**

**I.**

Powodowie, małżonkowie VO i GR, zarezerwowali u pozwanej lot z Düsseldorfu przez Madryt do Miami w dniu 7 marca 2020 r. (numery lotów: UX 1446 + UX 97) oraz lot powrotny z Miami przez Madryt do Düsseldorfu w dniach 16 marca/17 marca 2020 r. (numery lotów: UX 98 i UX 1447).

Pozwana odwołała loty powrotne w dniach 16 marca/17 marca 2020 r. (numery lotów: UX 98 i UX 1447). Powodowie zostali poinformowani o odwołaniu dopiero na lotnisku w Miami w dniu 16 marca 2020 r. Powodom nie zaproponowano transportu zastępczego.

Powodowie wnieśli do Amtsgericht Düsseldorf (sądu rejonowego w Düsseldorfie) powództwo o zapłatę odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 w wysokości po 600,00 EUR dla każdego z nich.

Pozwana powołuje się na to, że odwołanie było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 oraz że nie można było tych okoliczności uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Pozwana powołuje się w tym zakresie na ograniczenia w podróżowaniu wywołane przez pandemię COVID-19. Pandemia COVID-19 spowodowała zdaniem pozwanej wstrzymanie ruchu lotniczego na całym świecie. W związku z tym linie lotnicze dokonały reorganizacji i drastycznie ograniczyły swoje rozkłady lotów oraz odwołały wiele lotów. Dotyczyło to również lotów UX 98 i UX 1447 w dniach 16 marca/17 marca 2020 r. Odwołania dokonano również ze względu na ochronę zdrowia załóg. Nowy typ koronawirusa i wywoływane przez niego zagrożenie, a także sposoby rozprzestrzeniania się są zdaniem pozwanej zupełnie nieznane. Pozwana nie chciała narażać swoich załóg na takie ryzyko.

Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) wyrokiem [...] ogłoszonym w dniu 1 grudnia 2021 r. uwzględnił powództwo i zasądził od pozwanej m.in. zapłatę na rzecz powodów odszkodowania w wysokości po 600,00 EUR dla każdego z nich.

Pozwana złożyła – we właściwej formie i terminie – apelację od tego wyroku. Powodowie bronią wyroku z pierwszej instancji.

## II.

Powodzenie apelacji pozwanej zależy [...] od [rozstrzygnięcia] przedstawionego powyżej pytania.

### W szczególności:

Apelacja byłaby bezzasadna, gdyby przedstawione przez pozwaną przyczyny odwołania przedmiotowych lotów z Miami przez Madryt do Düsseldorfu w dniach 16 marca/17 marca 2020 r. (numery lotów: UX 98 i UX 1447), a mianowicie dobrowolne ograniczenie rozkładu lotów z powodów ekonomicznych, ze względu na załamanie się międzynarodowego ruchu lotniczego oraz ze względu na ochronę zdrowia załóg w obliczu globalnej pandemii COVID-19, nie stanowiły nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

Zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie lotu lub opóźnienie lotu wynoszące co najmniej trzy godziny w chwili lądowania jest spowodowane zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności”, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków i – w przypadku wystąpienia tego

rodzaju okoliczności – że podjął dostosowane do sytuacji środki, przy użyciu wszystkich zasobów ludzkich i materiałowych oraz środków finansowych, jakimi dysponował, w celu uniknięcia odwołania lub znacznego opóźnienia danego lotu, przy czym nie można wymagać od niego poświęceń niemożliwych do przyjęcia z punktu widzenia możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie (por. [...] wyrok z dnia 4 kwietnia 2019 r. – C-501/17 Germanwings/ Pauels, [ECLI:EU:C:2019:288][...] pkt 19; wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r. – C-74/19 LE/Transportes Aéreos Portugueses, [ECLI:EU:C:2020:460][...] pkt 36).

1.

Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 obejmuje 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, przy czym te dwie przesłanki są kumulatywne i ich poszanowanie wymaga przeprowadzenia oceny każdego przypadku z osobna (por. [...] wyrok z dnia 23 marca 2021 r. – C-28/20 Airhelp/SAS, [ECLI:EU:C:2021:226][...], 561 pkt 23). W tym kontekście należy odróżnić zdarzenia, których pochodzenie ma charakter „wewnętrzny” od zdarzeń, których pochodzenie ma charakter „zewnętrzny” wobec obsługującego przewoźnika lotniczego. Pojęciem „nadzwyczajna okoliczność” objęte są tylko zdarzenia „zewnętrzne”. Wspólną cechą wszystkich tych zdarzeń jest to, że wynikają one z działalności przewoźnika lotniczego i z okoliczności zewnętrznych, spotykanych w praktyce z różną częstotliwością, nad którymi jednak przewoźnik lotniczy nie panuje, ponieważ są one spowodowane zdarzeniem naturalnym lub zachowaniem osoby trzeciej, takiej jak inny przewoźnik lotniczy lub podmiot publiczny, względnie prywatny, ingerującym w działalność lotniczą lub działalność portu lotniczego (por. [...] op.cit. pkt 39 i nast.).

2.

Po pierwsze, pomimo ogólnie znaczącego i globalnego wpływu na podróżowanie, pandemia COVID-19 nie znajduje się poza zakresem stosowania rozporządzenia nr 261/2004. Rozporządzenie nr 261/2004 nie zawiera – poza „nadzwyczajnymi okolicznościami”, o których mowa w art. 5 ust. 3 – oddzielnej kategorii „szczególnie nadzwyczajnych” zdarzeń, które skutkowałyby automatycznym zwolnieniem przewoźników lotniczych ze wszystkich ich obowiązków wynikających z rozporządzenia nr 261/2004 (por. [...] wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r. – C-12/11 Denise McDonagh przeciwko Ryanair Ltd, [ECLI:EU:C:2013:43][...] pkt 30).

3.

Pozwana powołuje się na ograniczenia w podróżowaniu wywołane przez pandemię COVID-19. Wskazuje ona, iż w wyniku wprowadzonych od połowy marca 2020 r. na całym świecie ograniczeń wjazdu branża lotnicza została

4

zmuszona do poważnego ograniczenia swojej działalności. Ruch lotniczy gwałtownie zmalał w pierwszej fazie pandemii między marcem a czerwcem 2020 roku. Połączenia międzykontynentalne zostały drastycznie ograniczone lub całkowicie wstrzymane. Dlatego też w tym czasie nie można było zdaniem pozwanej uniknąć krótkoterminowych zmian w rozkładzie lotów lub odwoływania lotów. Dotyczyło to również lotów UX 98 i UX 1447 w dniach 16 marca/17 marca 2020 r. Odwołania lotów służyły również ochronie zdrowia załóg i pilotów. Nowy typ koronawirusa oraz wywołane przez niego zagrożenie i sposoby rozprzestrzeniania się były zdaniem pozwanej całkowicie nieznane. Pozwana nie chciała narażać swoich pracowników na takie ryzyko.

W ocenie izby orzekającej ten argument nie może uzasadniać wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności. Wprawdzie globalna pandemia COVID-19 i związane z nią ograniczenia w podróżowaniu oraz ryzyko zakażenia nie wpisują się, ze względu na ich charakter i pochodzenie, w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego, gdyż pozwana nie ma na nie wpływu, a pandemia pozostaje poza zakresem jej kontroli. Strona pozwana nie wykazała jednak w wystarczającym stopniu, że odwołanie lotu powrotnego (nr lotu: UX 98 i UX 1447) w dniach 16 marca/17 marca 2020 r. było bezpośrednio „spowodowane” pandemią COVID-19 w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 oraz że skutki globalnej pandemii COVID-19 pozostawały poza zakresem kontroli pozwanej jako przewoźnika lotniczego w wypadku lotu będącego przedmiotem niniejszej sprawy.

Wprawdzie Komisja UE w zawiadomieniu z dnia 18 marca 2020 r. C(2020) 1830 final stwierdziła:

„Komisja uważa, że w przypadku gdy władze publiczne podejmują środki mające na celu ograniczenie pandemii Covid-19, środki takie ze względu na swój charakter i pochodzenie nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźników i pozostają poza zakresem ich rzeczywistej kontroli. Artykuł 5 ust. 3 znosi prawo do odszkodowania, pod warunkiem że przedmiotowe odwołanie »jest spowodowane« zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo zastosowania wszelkich racjonalnych środków. Warunek ten należy uznać za spełniony, jeżeli organy publiczne kategorycznie zakazują niektórych lotów albo zakazują przemieszczania się osób w sposób, który wyklucza de facto przeprowadzenie danego lotu. Warunek ten może również zostać spełniony, jeżeli odwołanie lotu następuje w okolicznościach, w których odpowiedni przepływ osób nie jest w całości zabroniony, ale ogranicza się do osób korzystających z odstępstw (na przykład obywateli lub rezydentów danego państwa). W przypadku gdyby żadna taka osoba nie skorzystała z danego lotu, lot ten pozostałby pusty lub zostałby nawet odwołany. W takich sytuacjach przewoźnik może być uprawniony do tego, aby nie czekać do ostatniej chwili, lecz odwołać lot w odpowiednim czasie (nawet nie będąc pewnym praw poszczególnych pasażerów do podróżowania), aby podjąć odpowiednie działania organizacyjne, w tym w zakresie należynej opieki nad pasażerami. W takich przypadkach i w zależności od okoliczności odwołanie

można nadal uznać za »spowodowane« przez środek wprowadzony przez władze publiczne. Również w tym przypadku, w zależności od okoliczności, może to odnosić się do lotów w kierunku przeciwnym do lotów, których bezpośrednio dotyczy zakaz przepływu osób. W przypadku gdy linia lotnicza podejmuje decyzję o odwołaniu lotu i wykazuje, że decyzja ta jest uzasadniona względami ochrony zdrowia załogi, odwołanie to należy również uznać za „spowodowane” przez nadzwyczajne okoliczności. Powyższe rozważania nie są i nie mogą być wyczerpujące w tym sensie, że inne szczególne okoliczności związane z Covid-19 również mogą wchodzić w zakres stosowania art. 5 ust. 3”.

Te zalecenia Komisji nie są jednak wiążące dla sądów. Trybunał orzekł wprawdzie, że choć zalecenia i opinie w rozumieniu art. 288 akapit czwarty TFUE nie tworzą praw przysługujących jednostkom, na które obywatele Unii mogą powoływać się przed sądami krajowymi, to jednak sądy te są zobowiązane do uwzględnienia zaleceń i opinii przy rozstrzyganiu zawisłych przed nimi sporów. Jest tak w szczególności wtedy, gdy zalecenia mogą dostarczyć informacji na temat interpretacji innych przepisów prawa krajowego lub unijnego (por. wyrok Trybunału z dnia 13 grudnia 1989 roku – C-322/88 Grimaldi, [ECLI:EU:C:1989:646, pkt 18][...]). Wątpliwe jest już to, czy wytyczne interpretacyjne Komisji są zaleceniami i opiniami w rozumieniu art. 288 akapit czwarty TFUE, a nie środkami *sui generis*. W każdym razie wymóg uwzględnienia wytycznych przez sądy państwowe nie może oznaczać, że są one *de facto* wiążące przy interpretacji, a jedynie, że sądy państwowe muszą uwzględnić treść wytycznych przy interpretacji prawa Unii.

Zalecenia nie są również przekonujące pod względem merytorycznym. Z uwagi na cel rozporządzenia, którym zgodnie z jego motywem pierwszym jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów, oraz fakt, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje wyjątek od zasady, że pasażerowie mają prawo do odszkodowania w przypadku odwołania ich lotu, pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu tego przepisu należy interpretować wąsko (por. [...] wyrok z dnia 23 marca 2021 r. – C-28/20 Airhelp./ SAS, [ECLI:EU:C:2021:226][...] pkt 24). Wprawdzie słuszne może być założenie istnienia nadzwyczajnych okoliczności, jeżeli władze zakazują określonych lotów z mocy prawa albo zakazują lub ograniczają ruch pasażerski w sposób, który *de facto* uniemożliwia wykonanie danego lotu (np. zamknięcie lotniska, zakaz lotów, zakaz wjazdu itp.). Zbyt daleko idące jest jednak założenie istnienia nadzwyczajnych okoliczności także wtedy, gdy wykonanie lotu jest wprawdzie prawnie i faktycznie możliwe bez ograniczeń, ale linie lotnicze decydują się na ograniczenie liczby połączeń lotniczych i odwołanie lotów ze względów ekonomicznych (np. w celu uniknięcia pustych lotów). Tak daleko idące odciążenie linii lotniczych odbywa się kosztem pasażerów i jest sprzeczne z celem rozporządzenia nr 261/2004, jakim jest ustanowienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów.

Takie względy ekonomiczne są niewątpliwie przyczynami „wewnętrznymi”, a nie o charakterze „zewnętrznym”. W tych przypadkach sytuacja pozostaje również

„pod kontrolą” linii lotniczych, ponieważ decydują się one na odwołanie lotu na własną odpowiedzialność i dobrowolnie, nie będąc do tego „zmuszone” przez okoliczności zewnętrzne.

4.

Nie wystarczy również, aby w chwili odwołania lotu występowały nadzwyczajne okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Odwołanie konkretnego lotu musi być również „spowodowane” tymi nadzwyczajnymi okolicznościami i musi zaistnieć taka sytuacja, w której odwołania nie można uniknąć pomimo podjęcia racjonalnych środków. Może to mieć miejsce w kontekście pandemii COVID-19 wtedy, gdy na przykład zarządzający portem lotniczym lub kontrola ruchu lotniczego zabroni poszczególnych lotów lub nastąpi urzędowe zamknięcie lotnisk lub zostaną wprowadzone ustawowe zakazy wjazdu. Ponadto z 15 motywu rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że „nadzwyczajne okoliczności” mogą dotyczyć jedynie „danego samolotu danego dnia”, co nie ma miejsca w przypadku odmowy przyjęcia na pokład pasażera z powodu reorganizacji lotów wynikającej z takich okoliczności, które dotyczyły (również) innych lotów. W rzeczywistości bowiem pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” ma na celu ograniczyć obowiązek przewoźnika lotniczego, to znaczy uwolnić go od niego, jeżeli nie można było uniknąć danego zdarzenia nawet wówczas, gdy podjęte zostały wszelkie rozsądne środki. Jednakże, gdy przewoźnik lotniczy dobrowolnie decyduje się na reorganizację swoich lotów ze względu na okoliczność, która dotyczy (również) innych lotów, nie można w żaden sposób uznać, że przewoźnik lotniczy jest zmuszony przez te okoliczności do odwołania konkretnego lotu (por. [...] wyrok z dnia 4 października 2012 r. – C-22/11 Finnair Oyj/Timy Lassooy, [...] pkt 37: w sprawie odmowy przyjęcia na pokład samolotu ze względu na reorganizację rozkładu lotów z powodu strajku kontrolerów ruchu lotniczego). Orzecznictwo to będzie można prawdopodobnie zastosować do ograniczenia rozkładu lotów w następstwie pandemii COVID-19.

5.

W zakresie, w jakim pozwana twierdzi, że odwołanie służyło także ochronie zdrowia załogi, zarzut ten również nie jest trafny. Za nadzwyczajną okoliczność nie należy również uznawać odwołania ze względu na bezpieczeństwo i higienę pracy załogi. Po pierwsze, bezpieczeństwo i higiena pracy załogi, mieszczące się w zakresie obowiązków przewoźnika lotniczego jako pracodawcy, jest okolicznością ze sfery pozwanej, dotyczącą stosunków wewnątrz jej przedsiębiorstwa, a nie „okolicznością zewnętrzną”. Ewentualne zwiększone w związku z pandemią COVID-19 ryzyka zdrowotne dla załogi i pilotów pozostawały również pod kontrolą pozwanej, gdyż mogła ona przeciwdziałać im poprzez zastosowanie odpowiednich środków ostrożności (filtry HEPA, obowiązkowe maski itp.). Ponadto ogólne uwzględnienie ochrony zdrowia załogi mogłoby doprowadzić do tego, że przy niezwykle ostrożnym i zapobiegawczym podejściu każdy potencjalny lot mógłby być odwołany wyłącznie „ze względów ochrony zdrowia” bez żadnych konkretnych przesłanek. Jednak w ostatecznym

rozrachunku oznaczałoby to „carte blanche”, ponieważ zasadniczo w wypadku każdego lotu – nawet niezależnie od kryzysu związanego z koronawirusem – może istnieć zwiększone ryzyko zdrowotne spowodowane przez loty międzynarodowe z pasażerami różnego pochodzenia znajdującymi się w zamkniętej przestrzeni.

Ze względu na to, że pytania te nie zostały do tej pory – o ile można to stwierdzić – rozstrzygnięte przez Trybunał, należy zwrócić się do Trybunału w trybie prejudycjalnym.

[...]

[...] [Wyjaśnienia co do krajowego prawa procesowego].

[...] [Podpisy]

[...]

[...] [Formalności]