

Sprawa C-37/21**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

22 stycznia 2021 r.

Oznaczenie sądu krajowego:

Amtsgericht Hamburg (Niemcy)

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

30 grudnia 2021 r.

Strona powodowa:

flightright GmbH

Strona pozwana:

Ryanair DAC, dawniej Ryanair Ltd

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**w postępowaniu 22 a C 22/02 przed Amtsgericht Hamburg (sądem rejonowym w Hamburgu, Niemcy)****[...] przedstawiony na podstawie art. 267 TFUE****Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej****1. Powód i podstawa złożenia wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

Przed Amtsgericht Hamburg (sądem rejonowym w Hamburgu) wciąż zawisłe są spory prawne związane ze stosowaniem tzw. rozporządzenia w sprawie praw pasażerów [rozporządzeniem (WE) nr 261/2004], w których strony spierają się o to, czy przesunięcie zezwolenia na start dokonane przez zarządzającego ruchem lotniczym już samo w sobie stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 i to bez względu na to, czy przyczyna danego przesunięcia zezwolenia na start spełnia przesłankę nadzwyczajnej przyczyny. Jest to w szczególności sporne w sytuacjach, gdy przyczyną opóźnienia w udzieleniu zezwolenia na start

były panujące warunki pogodowe na lotnisku, które jednak nie mają charakteru nadzwyczajnych warunków pogodowych dla danego regionu i pory roku. Z uwagi na powtarzające się występowanie tego rodzaju sporów w miejscu takim jak Hamburg sąd odsyłający wychodzi z założenia, że te zagadnienia prawne mają obecnie znaczenie również dla licznych postępowań w okręgach sądowych z dużymi lotniskami, zarówno na terytorium Republiki Federalnej Niemiec, jak i w całej Europie, a tym samym wydaje się rozsądne, aby Trybunał zajął stanowisko w kwestii wykładni art. 5 ust. 3 w celu zaprowadzenia na przyszłość jasności prawnej w całej Europie.

2. Stan faktyczny leżący u podstaw sporu w postępowaniu głównym

2.1. Duże opóźnienie wynoszące 4 godziny i 40 minut

Spór toczy się pomiędzy Flightright GmbH a Ryanair DAC i dotyczy roszczeń pasażerów Sophii B. i Marvina B. z tytułu prawa nabytego w drodze cesji. Zgodnie z wystawionym im potwierdzeniem rezerwacji pasażerowie mieli w dniu 26 października 2019 r. lecieć lotem wykonywanym przez stronę pozwaną z Hamburga do Krakowa i wylądować o godzinie 9.45 czasu lokalnego w Krakowie. W rzeczywistości samolot strony pozwanej dotarł do Krakowa dopiero o godzinie 14.25, co sprawiło, że opóźnienie w przybyciu do miejsca docelowego wyniosło ok. 4 godziny i 40 minut, a więc stanowiło duże opóźnienie w rozumieniu utrwalonego orzecznictwa Trybunału, które to opóźnienie należy zrównać z odwołaniem w rozumieniu art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 [Or. 2] i które daje prawo do odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia.

2.2. Nadzwyczajna okoliczność spowodowana opóźnionym udzieleniem zezwolenia na start z uwagi na złą pogodę

Strona pozwana podnosi, że jest na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia zwolniona z obowiązku wypłaty odszkodowania, gdyż duże opóźnienie było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnej okoliczności w rozumieniu tego przepisu, której to okoliczności, względnie następstw spowodowanego przez nią opóźnienia, nie mogła ona uniknąć również przy podjęciu wszelkich racjonalnych środków.

Za taką nadzwyczajną okoliczność przewoźnik lotniczy uznaje to, że sporny lot przybył z dużym opóźnieniem do Krakowa, ponieważ już z dużym opóźnieniem wystartował on z Hamburga, co z kolei wynikało z faktu, że wcześniejszy lot z Krakowa przybył do Hamburga z dużym opóźnieniem. To z kolei wynikało z faktu, że z powodu złej pogody doszło do opóźnienia w starcie wynoszącego 4 godziny i 52 minuty [...]. Zła pogoda wynikała z mgły powodującej złą widoczność, co zagrażało bezpieczeństwu lotu.

Przewoźnik lotniczy uważa, że zaistniała nadzwyczajna okoliczność, gdyż warunki atmosferyczne nie leżą w zakresie odpowiedzialności strony pozwanej [...].

3. Przepisy i zasady prawne stosowane przez sąd odsyłający

Sąd odsyłający nie uważa okoliczności przedstawionych przez przewoźnika lotniczego za wystarczające dla uzasadnienia w sposób przekonujący, że zaistniała nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

Przy wykładni pojęcia „nadzwyczajnej okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia sąd odsyłający opiera się na następujących zasadach prawnych:

- 3.1.: Stanowiąca wyjątek regulacja art. 5 ust. 3 podlega, podobnie jak wszystkie przepisy o charakterze wyjątku, ścisłej wykładni.
- 3.2.: Nadzwyczajnymi okolicznościami są wyłącznie okoliczności wykraczające ponad przeciętność (wyrok Trybunału [w sprawie C-12/11], pkt 29). **[Or. 3]**
- 3.3.: Okoliczności objęte wykazem zawartym w motywie 14 nie mogą być automatycznie uznane za nadzwyczajne okoliczności, lecz wymagają każdorazowo analizy w kontekście danego przypadku (wyrok Trybunału w sprawie C-549/07).
- 3.4.: Okoliczności „wykraczające poza zwyczajność” lub „wykraczające ponad przeciętność” w rozumieniu orzecznictwa Trybunału nie należy utożsamiać z okolicznościami niespodziewanymi, niezawinionymi, nieuniknionymi, niezwykłymi lub takimi, „za które się nie odpowiada”.
- 3.5.: Nadzwyczajną okolicznością w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia jest jedynie okoliczność niebędąca nieodłącznym elementem normalnego wykonywania działalności przewoźników lotniczych i niepozwalająca na skuteczne panowanie nad danym zdarzeniem ze względu na jego charakter lub źródło (wyroki Trybunału: w sprawie C-549/07; w sprawie C-257/14).
- 3.6.: Nie każde nieuniknione dla przewoźnika lotniczego zdarzenie jest wystarczające dla przyjęcia zaistnienia nadzwyczajnej okoliczności, lecz tylko takie, które wykracza poza zwykły i przewidywalny przebieg przewozu lotniczego [...].
- 3.7.: Niekorzystne warunki pogodowe, które czasowo uniemożliwiają start, nie zawsze stanowią nadzwyczajne okoliczności, lecz mogą być za takie uznane tylko w kontekście konkretnego przypadku [...].

4. Wnioski sądu odsyłającego odnoszące się do wykładni pojęcia „nadzwyczajnej okoliczności” dla przypadku opóźnionego udzielenia zezwolenia na start z uwagi na złą pogodę

Z przywołanych w pkt 3 zasad prawnych dotyczących wykładni pojęcia nadzwyczajnej okoliczności wynikają według sądu odsyłającego następujące dalsze zasady prawne:

4.1.:

Opóźnione udzielenie przez zarządzającego ruchem lotniczym zezwolenia na start nie stanowi samo w sobie nadzwyczajnej okoliczności, ponieważ opóźnienia w udzielaniu przez zarządzającego ruchem lotniczym zezwoleń na start, tzw. przesunięcia przydzielonego czasu na start, nie stanowią zdarzenia, które w ruchu lotniczym „wykracza ponad przeciętność”, lecz zdarzenie należące do zwykłego oraz przewidywalnego przebiegu i ramowych warunków funkcjonowania międzynarodowego ruchu lotniczego. Jest to zdarzenie będące nieodłącznym elementem normalnego wykonywania działalności przewoźników lotniczych. **[Or. 4]**

W praktyce sądowej sądów pierwszej instancji spory prawne, w których przewoźnicy lotniczy powołują się na dokonane przez zarządzającego ruchem lotniczym przesunięcia przydzielonego czasu na start, nie stanowią zjawiska wykraczającego ponad przeciętność; nie są to zdarzenia wykraczające poza zwyczajność, lecz okoliczność ta jest regularnie i często podnoszona, w związku z czym można uznać, że okolicznością znaną sądowi z urzędu jest to, że takie zmiany nie są zdarzeniami wykraczającymi ponad przeciętność.

Gdyby okoliczności faktycznej w postaci zwyczajnego, zwykłego i przewidywalnego charakteru przesunięć przydzielonego czasu na start przez zarządzającego ruchem lotniczym nie można było uznać za okoliczność znaną sądowi z urzędu, należałoby w przypadku sporu przeprowadzić dowód z opinii biegłego. Okoliczność, która nie jest wyjątkowo rzadka w międzynarodowym ruchu lotniczym, lecz występuje w nim regularnie, nie może stanowić okoliczności wykraczającej ponad przeciętność.

4.2.:

Przesunięcia przydzielonego czasu na start dokonane przez zarządzającego ruchem lotniczym należy oceniać jako nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 tylko wtedy, gdy spowodowane są one okolicznościami, które mogą być uznane za nadzwyczajne w rozumieniu art. 5 ust. 3. Jeżeli przesunięcie przydzielonego czasu na start spowodowane zostało przykładowo tym, że na danym lotnisku doszło do wypadku lotniczego, czego skutkiem było to, że pas startowy musiał być zamknięty na wiele godzin, lub też wystąpiło zagrożenie terrorystyczne, przez które zatrzymano ruch lotniczy na wiele godzin, wówczas przesunięcie przydzielonego czasu na start spowodowane jest nadzwyczajną okolicznością. Jeżeli natomiast zmiana przydzielonego czasu na start spowodowana jest okolicznością, która nie jest sama w sobie nadzwyczajna, przykładowo przez oblodzony pas startowy lub oblodzone skrzydła z uwagi na ujemne temperatury w zimowy poranek w Hamburgu, wówczas nie stanowi ona nadzwyczajnej okoliczności.

4.3.:

Niekorzystna pogoda będąca przyczyną przesunięcia przydzielonego czasu na start stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 tylko wówczas, gdy taka niekorzystna pogoda stanowi z kolei nadzwyczajną okoliczność, a zatem gdy taka niekorzystna pogoda w danym miejscu i w danym czasie „wykracza ponad przeciętność”, nie należy do „zwykłych i przewidywalnych [Or. 5] warunków pogodowych” w danym miejscu i w danym czasie, lecz „wykracza poza nie”. Niekorzystne warunki pogodowe, niewykraczające w określonym miejscu i w określonym czasie ponad przeciętność, niewykraczające w określonym miejscu i w określonym czasie poza zwykłe i przewidywalne warunki pogodowe, są zdarzeniami będącymi nieodłącznym elementem normalnego wykonywania działalności przewoźników lotniczych i normalnych ramowych warunków funkcjonowania międzynarodowego przewozu lotniczego.

5. Pytania przedstawione Trybunałowi w ramach niniejszego odesłania prejudycjalnego

W związku z przyjmowanymi przez sąd odsyłający interpretacjami przedstawionymi w pkt 4, które są regularnie kwestionowane przez przewoźników lotniczych jako nieuzasadnione, co prowadzi do odpowiednich pytań prawnych w całej Europie, sąd odsyłający zwraca się do Trybunału Sprawiedliwości z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

5.1.:

Czy opóźnione udzielenie przez zarządzającego ruchem lotniczym zezwolenia na start stanowi samo w sobie nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, czy też należy w tym względzie udzielić odpowiedzi przeczącej z uwagi na to, że opóźnienia w udzielaniu przez zarządzającego ruchem lotniczym zezwoleń na start, tzw. przesunięcia przydzielonego czasu na start, nie stanowią zdarzenia, które w ruchu lotniczym „wykracza ponad przeciętność”, lecz zdarzenie należące do zwykłego i przewidywalnego przebiegu i ramowych warunków funkcjonowania międzynarodowego przewozu lotniczego, ponieważ jest to zdarzenie będące nieodłącznym elementem normalnego wykonywania działalności przewoźników lotniczych?

5.2.:

Czy należy uznać za fakt znany sądowi z urzędu, że tzw. przesunięcia przydzielonego czasu na start dokonywane przez zarządzającego ruchem lotniczym w ramach międzynarodowego ruchu lotniczego nie stanowią okoliczności, które wykraczają ponad przeciętność w rozumieniu orzecznictwa Trybunału, lecz zwyczajne, zwykłe, przewidywalne zdarzenia towarzyszące ruchowi lotniczemu, czy też należy w tym zakresie przeprowadzić w przypadku sporu dowód z opinii biegłego, który zostałby uwzględniony tylko wówczas,

gdyby przesunięcia przydzielonego czasu na start występowały w międzynarodowym ruchu lotniczym wyjątkowo rzadko, a nie regularnie?

5.3.:

Czy przesunięcia przydzielonego czasu na start dokonywane przez zarządzającego ruchem lotniczym można uznać za nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 tylko wtedy, gdy spowodowane są one okolicznościami, które mogą być uznane za nadzwyczajne w rozumieniu art. 5 ust. 3., a więc przykładowo w razie wypadku lub zagrożenia terrorystycznego, ale już nie w razie **[Or. 6]** gdy spowodowane są zwykle występującymi warunkami pogodowymi w chwili i miejscu danego zdarzenia, które tymczasowo wpływają na ruch lotniczy?

5.4.:

Czy niekorzystna pogoda będąca przyczyną przesunięcia przydzielonego czasu na start stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w szczególności tylko wówczas, gdy taka niekorzystna pogoda stanowi z kolei nadzwyczajną okoliczność, a zatem gdy taka niekorzystna pogoda w danym miejscu i w danym czasie „wykracza ponad przeciętność”, nie wpisuje się w ramy „zwykłych i przewidywalnych warunków pogodowych” w danym miejscu i w danym czasie, lecz „wykracza poza nie”?

Czy niekorzystne warunki pogodowe, niewykraczające w określonym miejscu i w określonym czasie ponad przeciętność, niewykraczające w określonym miejscu i w określonym czasie poza zwykle i przewidywalne warunki pogodowe, są zdarzeniami będącymi nieodłącznym elementem normalnego wykonywania działalności przewoźników lotniczych i normalnych ramowych warunków funkcjonowania międzynarodowego przewozu lotniczego w rozumieniu przyjętej przez Trybunał Sprawiedliwości wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004?

[...]