

**Sprawa C-388/22**

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym**

**Data wpływu:**

14 czerwca 2022 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Amtsgericht Frankfurt am Main (Niemcy)

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

3 czerwca 2022 r.

**Powódka:**

flightright GmbH

**Pozwana:**

Transportes Aéreos Portugueses SA (TAP)

---

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

Frankfurt nad Menem, dnia 3 czerwca 2022 r.

[...]

**Postanowienie**

W sprawie

Flightright GmbH, [...]

powódka

[...] przeciwko

TAP S.A. Dpt. Fale Connosco [...]

pozwana

[...] **p o s t a n a w i a s i ę, c o n a s t ę p u j e:**

- I. Postępowanie zostaje zawieszono.**
- II. Zgodnie z art. 267 TFUE przedkłada się Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej następujące pytania dotyczące 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 zachodzi nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w sytuacji, gdy występują warunki meteorologiczne uniemożliwiające lot, niezależnie od tego, jakie to konkretnie warunki?**
  - 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?**
  - 3. Czy zachodzi nadzwyczajna okoliczność w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w sytuacji, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do konkretnego samolotu w konkretnym dniu powoduje, że dochodzi do powstania dużego opóźnienia, przełożenia lotu na następny dzień albo odwołania jednego lub więcej lotów tego samolotu, a to niezależnie od przyczyn podjęcia takiej decyzji?**
  - 4. W przypadku odpowiedzi przeczącej na pytanie trzecie – czy przyczyna podjęcia takiej decyzji sama w sobie musi mieć charakter nadzwyczajny, a więc być tego rodzaju, że nie trzeba się liczyć z możliwością jej wystąpienia?**

#### **Uzasadnienie**

##### **I.**

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

Cedent potwierdził rezerwację na przewóz lotniczy u pozwanej jako obsługującego przewoźnika lotniczego. Lot TP118 z Porto Alegre do Lizbony wraz z dalszym lotem LH1167 do Frankfurtu nad Menem powinien był rozpocząć się o 21.10 w dniu 9 marca 2017 r. (wylot). Lot łączony powinien był rozpocząć się o 12.05 w dniu 10 marca 2017 r. (wylot) i zakończyć o 16.10 (przylot). Lot

TP118 został odwołany. Cedent został przetransportowany w dniach 10 marca 2017/11 marca 2017 r. i dotarł do Frankfurtu nad Menem z ponad 27 godzinnym opóźnieniem.

Pozwana twierdzi, że odwołanie lotu było spowodowane tym, że samolot przeznaczony do wykonania spornego lotu TP118 nie był w stanie wylądować w Porto Alegre. Powodem tego była burza w dniu 9 marca 2017 r., która spowodowała, że lądowanie nie było możliwe i samolot musiał być przekierowany do Kurytyby. Podczas pierwszej próby podejścia do lądowania chmury burzowe znajdowały się bezpośrednio w strefie podejścia do pasa startowego, podczas drugiej próby nie wydano nawet zezwolenia na podejście. W wyniku przekroczenia czasu służby załoga zakończyła lot do Porto Alegre dopiero następnego dnia. Pozwana nie dysponowała samolotem zastępczym w Porto Alegre. Lot cedenta został przebukowany na najwcześniejsze i najszybsze możliwe połączenie, co powódka zakwestionowała.

Powódka twierdzi, że lądowanie było możliwe od godziny 23.00 UTC.

## 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 [...] [pkt] 23); 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 [...]. W praktyce przewoźnicy lotniczy notorycznie powołują się w tym zakresie na warunki meteorologiczne lub decyzje kierownictwa lotów, 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).

To samo dotyczy decyzji kierownictwa lotów, o których mowa w motywie 15. Przewoźnik lotniczy musi stosować się do poleceń kierownictwa lotów.

c) Z drugiej strony nie da się zaprzeczyć, że przewozy lotnicze nierozzerwalnie związane są z narażeniem na działanie czynników pogodowych i wpływu kierownictwa lotów.

To pierwsze wynika z natury rzeczy. Wpływ pogody występuje zawsze; pogoda zmienia się nieustannie i czasami właśnie w taki sposób, że lot nie jest lub przestaje być (bezpiecznie) możliwy do wykonania. To drugie znajduje podstawę w regulacjach dotyczących przewozów w ruchu lotniczym. Loty są stale regulowane; już samo wykonywanie lotu można rozpocząć dopiero po wydaniu w odniesieniu do niego pozytywnej decyzji. Zakłócenia w realizacji zaplanowanych lotów spowodowane wpływem kierownictwa lotów są wszechobecne, niezależnie od tego, czy wynika to z pogody, zakłóceń operacyjnych czy innych okoliczności.

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 czy też kierownictwo lotów podjęło w odniesieniu do danego lotu jakąś decyzję. Zgodnie z brzmieniem art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 takie warunki meteorologiczne i decyzje 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.

Podobnie wątpliwe wydaje się kwalifikowanie jako nadzwyczajnej okoliczności decyzji kierownictwa lotów, kiedy chodzi na przykład o przydzielanie slotów, co wynika z ogólnych ograniczeń przepustowości. Ograniczenia przepustowości na trasie lotów można kwalifikować jako „zwyczajne” zakłócenie ruchu lotniczego, z którym powszechnie trzeba się liczyć, podobnie jak z korkami na autostradzie. Jest tak w każdym razie w przypadku silnie zagęszczonych przestrzeni

powietrznych, takich jak na przykład ta nad Europą w okresie przed-covidowym. Odpowiednio również środków sterowania lotami podejmowanych w związku ze zwyczajnymi zjawiskami meteorologicznymi nie należałoby kwalifikować jako powodujących zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności.

Przy tym jeżeli chodzi o środki sterowania lotami, to możliwe są nawet przypadki, w których przyczynę zakłóceń wywołał sam zainteresowany przewoźnik lotniczy. Przykładowo samolot danego przewoźnika lotniczego może być zmuszony do powrotu na lotnisko odlotu z powodu usterki technicznej, w związku z czym z powodu przeprowadzenia awaryjnego lądowania może dojść do tymczasowego zamknięcia portu lotniczego dla innych lotów, w tym także dla opóźnionego w ten sposób lotu tego samego przewoźnika lotniczego. W takim przypadku, mimo zewnętrznego polecenia kierownictwa lotów, przyczyną opóźnienia lotu jest w istocie okoliczność, za którą, zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości odpowiada obsługujący przewoźnik lotniczy (zob. wyrok z dnia 22 grudnia 2008 – C-549/07 [...]).

W podlegającej rozstrzygnięciu sprawie występuje podobna sytuacja. Nie zostało ani wykazane, ani nie stwierdza się, że burze w Porto Alegre w marcu i wynikające stąd decyzje kierownictwa lotów miały nadzwyczajny charakter, tak że wydaje się wątpliwe, czy warunki meteorologiczne i odmowa zezwolenia na lądowanie miały charakter nadzwyczajny i czy nie byłoby raczej bardziej właściwe przyjęcie, że przewoźnik lotniczy, taki jak pozwana w niniejszej sytuacji, 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. Analogicznie stwierdza się w motywie 15, że za nadzwyczajne okoliczności *powinno* się uważać sytuację, gdy dochodzi do podjęcia decyzji przez kierownictwo lotów. Nie można zatem bezwzględnie wychodzić z takiego założenia. 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. Również okoliczność, że działalność lotnicza przewoźnika lotniczego obowiązkowo i stale podlega

kompetencjom regulacyjnym urzędów, można uznać za wpisaną w ramy normalnego prowadzenia działalności przez danego 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 ([par.] 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 ([par.] 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 lub decyzje kierownictwa lotów, 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) 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 czasu 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 [...].

W przypadku decyzji kierownictwa lotów kwalifikacja mogłaby zależeć od ich przyczyny, a więc od tego, czy przyczyna zastosowania danego środka sterowania lotami miała charakter nadzwyczajny [...]. Zaistnienie nadzwyczajnej okoliczności można by przyjąć przykładowo w przypadkach, które nie zawierają się w ramach zwykłego prowadzenia działalności i z którymi w związku z tym nie trzeba się liczyć, jak przykładowo zmiany tras spowodowane przez wypadki, ataki terrorystyczne, wydarzenia polityczne czy zwykle niewystępujące ekstremalne zjawiska pogodowe, natomiast zwykłe ograniczenia przepustowości, niesprecyzowane bliżej warunki meteorologiczne i tym podobne nie byłyby kwalifikowane jako okoliczności nadzwyczajne.

cc) 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

(<https://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=135004&pagen-dex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=4238944>;

pobrana w dniu 1 grudnia 2021 r.): „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 i kierownictwem lotów, 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 i kierownictwem lotów [mogłoby] przekraczać akceptowalny poziom.

2. Ze względu na to, że, jak już wskazano, nie zostało wykazane ani nie stwierdza się, że burza w Porto Alegre w marcu i podjęte w związku z jej wystąpieniem decyzje kierownictwa lotów miałyby mieć charakter nadzwyczajny, to zarzut pozwanej wystąpienia nadzwyczajnej okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 jest zasadny wyłącznie jeżeli nie ma to znaczenia.

[...]

DOKUMENT ROBOCZY