

Sprawa C-405/23**Streszczenie wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 98 § 1 regulaminu postępowania przed Trybunałem Sprawiedliwości****Data wpływu:**

3 lipca 2023 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Köln (Niemcy)

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

22 czerwca 2023 r.

Strona pozwana i strona wnosząca odwołanie:

Touristic Aviation Services Limited

Strona powodowa i druga strona postępowania odwoławczego:

Flightright GmbH

Przedmiot postępowania głównego

Transport lotniczy – Prawa pasażerów – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Odszkodowanie dla pasażerów w wypadku dużego opóźnienia lotu – Braki kadrowe w obszarze załadunku bagaży – Nadzwyczajne okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków

Przedmiot i podstawa prawna odesłania prejudycjalnego

Wykładnia prawa Unii, art. 267 TFUE

Pytanie prejudycjalne

Czy wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy dokonywać w ten sposób, że braki kadrowe u operatora portu lotniczego lub w przedsiębiorstwie działającym na zlecenie operatora portu lotniczego w obszarze należącym do jego obowiązków załadunku bagaży stanowią

nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu tego przepisu, która w niekontrolowany sposób wpływa z zewnątrz na normalne wykonywanie działalności przez przewoźnika lotniczego korzystającego z tej usługi operatora portu lotniczego/działającego na jego zlecenie przedsiębiorstwa, czy też załadunek bagaży przez operatora portu lotniczego/działające na jego zlecenie przedsiębiorstwo oraz istniejące u niego braki kadrowe w obszarze załadunku wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności przez tego przewoźnika lotniczego, wobec czego zwolnienie od odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 jest możliwe jedynie wtedy, gdy przyczyna braków kadrowych stanowi nadzwyczajną okoliczność w rozumieniu tego przepisu?

Przywołane przepisy prawa Unii

Dyrektywa Rady 96/67/WE z dnia 15 października 1996 r. w sprawie dostępu do rynku usług obsługi naziemnej w portach lotniczych Wspólnoty

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91

Zwięzłe przedstawienie stanu faktycznego i przebiegu postępowania

- 1 Z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym wystąpiono w ramach sporu między stronami w przedmiocie odszkodowania w wysokości łącznie 800 EUR, którego strona powodowa dochodzi na podstawie scedowanego prawa odnośnych pasażerów. Pasażerowie ci w dniu 4 lipca 2021 r. mieli rezerwację na wykonywany przez stronę pozwaną lot XR 1092 z Kolonii/Bonn na Kos, w ramach którego samolot dotarł na lotnisko docelowe z opóźnieniem wynoszącym około trzech i pół godziny.
- 2 Amtsgericht (sąd rejonowy, Niemcy) uwzględnił powództwo. Pozostawił bez rozpatrzenia to, czy duże opóźnienie wynikało z nadzwyczajnej okoliczności, ponieważ uznał, że strona pozwana mogła go w każdym razie uniknąć, gdyby podjęto wszelkie racjonalne środki.
- 3 W ramach odwołania do sądu odsyłającego strona pozwana podtrzymuje żądanie oddalenia powództwa. Strona powodowa wnosi o oddalenie odwołania.

Najważniejsze argumenty stron postępowania głównego

- 4 Strona pozwana twierdzi, że duże opóźnienie wynikało z występujących u operatora portu lotniczego Kolonia/Bonn braków kadrowych spowodowanych pandemią COVID-19, za które nie odpowiada. Już poprzedni lot był opóźniony

o godzinę i 17 minut, ponieważ brakowało pracowników przeprowadzających odprawę. Gdyby poprzedni lot i lot będący przedmiotem niniejszego postępowania obsłużono w należyty sposób, nie należałoby spodziewać się opóźnienia przekraczającego trzy godziny. Brakowało jednak również pracowników zajmujących się załadunkiem bagaży, w związku z czym wykonanie lotu opóźniło się o kolejne 2 godziny i 13 minut. Wreszcie po zamknięciu drzwi doszło do tego jeszcze opóźnienie spowodowane pogodą, wynoszące 19 minut.

- 5 Strona powodowa podnosi, że opisanych okoliczności nie należy uznać za nadzwyczajne.

Zwięzłe przedstawienie uzasadnienia odesłania prejudycjalnego

- 6 Zdaniem sądu odsyłającego Amtsgericht (sąd rejonowy) niesłusznie uwzględnił powództwo, uzasadniając to tym, że strona pozwana nie wskazała środków, których możliwość zastosowania zbadala w niniejszym stanie faktycznym w celu uniknięcia lub ograniczenia opóźnienia będącego przedmiotem sporu.
- 7 W świetle orzecznictwa Trybunału stosownie do brzmienia motywów 14 i 15 oraz art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty pasażerom odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli może dowieść, że odwołanie 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 oczekiwać od niego poświęceń, których nie można od niego wymagać, mając na uwadze możliwości jego przedsiębiorstwa w danym momencie [wyroki: z dnia 4 kwietnia 2019 r., Germanwings (C-501/17, EU:C:2019:288, pkt 19); z dnia 11 czerwca 2020 r., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 36)]. To, podjęcia jakich środków można wymagać od przewoźnika lotniczego w celu uniknięcia doprowadzenia przez nadzwyczajne okoliczności do znacznego opóźnienia lotu lub jego odwołania, zależy przy tym od okoliczności konkretnej sprawy; możliwość wymagania podjęcia danego środka należy oceniać w zależności od danej sytuacji [wyroki: z dnia 22 grudnia 2008 r., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, pkt 40, 42); z dnia 12 maja 2011 r., Eglītis i Ratnieks (C-294/10, EU:C:2011:303, pkt 30)].
- 8 Przy tym założeniu strona pozwana nie była zobowiązana do zbadania i podjęcia środków w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Nic nie wskazuje już choćby na to, że strona pozwana mogła się spodziewać powstania dużego opóźnienia. Opóźniony przylot poprzedniego samolotu do portu lotniczego Kolonia/Bonn wynikał z pierwotnego opóźnienia lotu wykonanego dzień

wcześniej, spowodowanego brakiem pracowników przeprowadzających odprawę, co dotyczyło własnego obszaru odpowiedzialności strony pozwanej. Nic nie wskazywało na to, że mogą w związku z tym powstać kolejne opóźnienia. Ponadto nie nasuwają się też żadne środki, które strona pozwana mogłaby podjąć w celu zapobieżenia dużemu opóźnieniu. Zdaniem sądu odsyłającego z przytoczonego przez Amtsgericht (sąd rejonowy) wyroku Trybunału z dnia 11 czerwca 2020 r., *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460), nie wynika zobowiązanie do zbadania możliwości zmiany rezerwacji odnośnych pasażerów na inny lot. Braki kadrowe w przedsiębiorstwie będącym operatorem portu lotniczego w obszarze załadunku bagaży dotknęły szereg lotów, które również były opóźnione. W tych okolicznościach nie można było obiektywnie oczekiwać, że zmiana rezerwacji mogłaby spowodować, iż odnośni pasażerowie mogliby szybciej dotrzeć do celu swojej podróży.

- 9 Amtsgericht (sąd rejonowy) nie powinien więc pozostawiać bez rozpatrzenia kwestii tego, czy brak pracowników obsługi wskazany jako przyczyna dużego opóźnienia stanowił nadzwyczajną okoliczność.
- 10 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 [zob. wyroki: z dnia 31 stycznia 2013 r., *McDonagh* (C-12/11, EU:C:2013:43, pkt 29); z dnia 23 marca 2021 r., *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226, pkt 23)]. W wyroku z dnia 23 marca 2021 r., *Airhelp* (C-28/20, EU:C:2021:226), Trybunał wyjaśnił, że z jego orzecznictwa dotyczącego pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że zdarzenia, których pochodzenie ma charakter „wewnętrzny”, należy odróżnić od zdarzeń, których pochodzenie ma charakter „zewnętrzny” wobec obsługującego przewoźnika lotniczego. Wspólną cechą wszystkich zdarzeń „zewnętrznych” 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. W postanowieniu z dnia 14 listopada 2014 r., *Siewert* (C-394/14, EU:C:2014:2377, pkt 19), w odniesieniu do problemu technicznego, którego źródłem było uderzenie w samolot lotniskowego pojazdu ze schodami do samolotu, Trybunał zauważył, że tego typu schody lub kładki zamontowane na pojazdach są nieodłącznie wpisane w kontekst transportu pasażerów drogą lotniczą, gdyż pozwalają pasażerom wsiadać do samolotu i z niego wysiadać, w związku z czym przewoźnicy lotniczy regularnie spotykają się z sytuacjami będącymi wynikiem używania takich schodów. Wobec powyższego kolizję samolotu i takiego pojazdu ze schodami do samolotu należy

uznać za zdarzenie, które wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego.

- 11 W świetle powyższego w niniejszej sprawie załadunek bagaży mógłby wpisywać się w ramy normalnego wykonywania działalności przez stronę pozwaną, ponieważ służy on bezpośrednio wykonaniu usługi transportowej należnej pasażerom. Braki kadrowe w obszarze załadunku należałoby wówczas uznać za element wpisujący się w ramy normalnego wykonywania działalności przez stronę pozwaną, co skutkowałoby koniecznością zaprzeczenia zaistnieniu nadzwyczajnej okoliczności. Natomiast właśnie z faktu, że za załadunek bagaży w porcie lotniczym Kolonia/Bonn odpowiada operator portu lotniczego, a nie sama strona pozwana czy też działający na jej zlecenie usługodawca, mogłoby wynikać, że braki kadrowe w obszarze załadunku bagaży stanowią przyczynę zewnętrzną, która z zewnątrz wpłynęła na normalne wykonywanie działalności przez stronę pozwaną w niekontrolowany przez nią sposób.
- 12 Zdaniem sądu odsyłającego przesłanka nadzwyczajnej okoliczności jest spełniona. Załadunek bagaży zalicza się do usług naziemnych świadczonych w Niemczech pierwotnie przez samych operatorów portów lotniczych lub ich spółki zależne i jako taki również po liberalizacji transportu lotniczego w Europie w związku z dyrektywą 96/67/WE i jej transpozycją do krajowego porządku prawnego co do zasady nadal leży w gestii przedsiębiorstwa będącego operatorem portu lotniczego. W związku z powyższym na pytanie o to, czy braki kadrowe w obszarze załadunku bagaży stanowią nadzwyczajną okoliczność, należy prawdopodobnie odpowiedzieć w zależności od tego, czy – jak w niniejszej sprawie – załadunku bagaży dokonało przedsiębiorstwo będące operatorem portu lotniczego, co skutkowałoby potwierdzeniem zaistnienia nadzwyczajnej okoliczności, czy też dany przewoźnik lotniczy sam odpowiadał za załadunek bagaży lub też zlecił wykonanie tego zadania usługodawcy, przez co załadunek bagaży wpisywał się w ramy normalnego wykonywania działalności przez danego przewoźnika lotniczego, co z kolei skutkowałoby zaprzeczeniem w takim przypadku zaistnienia nadzwyczajnej okoliczności.
- 13 W związku ze zwolnieniem z odpowiedzialności w niniejszej sprawie w odniesieniu do dodatkowego opóźnienia w porcie lotniczym Kolonia/Bonn wynoszącego 2 godziny i 13 minut, spowodowanego brakami kadrowymi w obszarze załadunku bagaży, opóźnienie, za które może odpowiadać strona pozwana, nie przekraczałoby trzech godzin, wobec czego nie byłaby ona zobowiązana do wypłaty odszkodowania.
- 14 Jeżeli wykładnia miałyby natomiast prowadzić do wniosku, że również załadunek bagaży dokonywany przez operatora portu lotniczego wpisuje się w ramy normalnego wykonywania działalności przewoźnika lotniczego korzystającego z tej usługi, zwolnienie strony pozwanej z odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 byłoby możliwe jedynie wtedy, gdy braki kadrowe będące przyczyną opóźnienia wynikałyby z nadzwyczajnej okoliczności. Zdaniem sądu odsyłającego należy temu zaprzeczyć. Braki kadrowe w obszarze

załadunku bagaży przy wykonywaniu lotu będącego przedmiotem sporu nie były konieczną konsekwencją pandemii COVID-19, której strona pozwana nie mogłaby uniknąć. Z wyjaśnień strony pozwanej nie wynika, że operator portu lotniczego nie mógłby zaplanować swojej polityki kadrowej tak, by przy ponownym nasileniu ruchu lotniczego po pandemii móc zorganizować procesy w taki sposób, by można było uniknąć znacznych opóźnień lotów. Przyznano natomiast, że operator portu lotniczego – zaskoczony nagłym, skokowym wzrostem liczby pasażerów i lotów od początku lipca 2021 r. – odpowiednio wcześniej nie zwiększył ponownie zatrudnienia.

- 15 W świetle powyższego uwzględnienie odwołania zależy od wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

DOKUMENT ROBOCZY