

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Amtsgericht Hamburg (Niemcy) w dniu 22 stycznia 2021 r. – flightright GmbH / Ryanair DAC, dawniej Ryanair Ltd**

**(Sprawa C-37/21)**

(2021/C 163/15)

*Język postępowania: niemiecki*

**Sąd odsyłający**

Amtsgericht Hamburg

**Strony w postępowaniu głównym**

*Strona powodowa:* flightright GmbH

*Strona pozwana:* Ryanair DAC, dawniej Ryanair Ltd

**Pytania prejudycjalne**

- 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<sup>(1)</sup>, 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 nieodłączonym elementem normalnego wykonywania działalności przewoźników lotniczych?
- 2) Czy należy uznać za fakt znany sądowni 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?
- 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 gdy spowodowane są zwykle występującymi warunkami pogodowymi w chwili i miejscu danego zdarzenia, które tymczasowo wpływają na ruch lotniczy?
- 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 sama w sobie 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”?
- 5) Czy 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 w rozumieniu przyjętej przez Trybunał Sprawiedliwości wykładni art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004?

<sup>(1)</sup> 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 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).