Sprawa C-512/20

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

13 października 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Rechtbank Noord-Holland (Niderlandy)

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

30 września 2020 r.

Strona powodowa:

P

Strona pozwana:

Swiss International Air Lines AG

---

orzeczenie

RECHTBANK NOORD-HOLLAND (sądu rejonowego dla prowincji Noord-Holland)

Handel, Kanton en Insolventie (wydział spraw gospodarczych, administracyjnych i upadłościowych)
z siedzibą w Haarlem

zawierające wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w sprawie

[…]Data wydania orzeczenia: 30 września 2020 r.

P, [pasażer]

zamieszkały w [miejsce zamieszkania] (Belgia)
zwany dalej: pasażerem
[…]

przeciwko

DOKUMENT ROBOCZY

osobie prawnej prawa zagranicznego
Swiss International Air Lines A.G.
z siedzibą w Bazylei (Szwajcaria)
pozwanej
zwanej dalej: Swiss
[…]

Uzasadnienie

1. Pasażer posiadał potwierdzoną rezerwację na lot liniami lotniczymi Swiss na dzień 1 kwietnia 2018 r. z Amsterdamu (Niderlandy) do Zurychu (Szwajcaria) o numerze LX725 oraz na lot z Zurychu do Tampa (Stany Zjednoczone Ameryki) o numerze LX8004.

2. Lot nr LX725 miał zgodnie z planem przybyć do Zurychu o 11:10 czasu lokalnego. Samolot wylądował w Zurychu z 40-minutowym opóźnieniem o godzinie 11:50 czasu lokalnego.

3. Planowana godzina odlotu i przylotu lotem nr LX8004 to odpowiednio 13:35 czasu lokalnego i 18:00 czasu lokalnego.

4. Lot nr LX8004 wystartował z Zurychu o godzinie 18:04 czasu lokalnego i około 22:15 czasu lokalnego przybył do Tampa. W związku z powyższym pasażer dotarł do miejsca docelowego o 4 godziny i 15 minut później w stosunku do pierwotnego planu podróży.

5. Pasażer zażądał od Swiss odszkodowania na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia **[Or. 2]** 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 (zwanego dalej: rozporządzeniem) oraz odnoszącego się do niego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (zwanego dalej: Trybunałem).

6. Swiss zakwestionowała żądanie pasażera. Pasażer wystosował pismo z odpowiedzią na stanowisko Swiss, na które Swiss również odpowiedziała w formie pisemnej. Orzeczeniem wstępnym z dnia 5 lutego 2020 r. kantonrechter (sąd I instancji w składzie jednoosobowym) umożliwił stronom ustosunkowanie się do jego zamiaru wystąpienia z pytaniami prejudycjalnymi. Obie strony zajęły stanowisko. Orzeczeniem wstępnym z dnia 30 września 2020 r. postępowanie zostało zawieszone do czasu udzielenia przez Trybunał odpowiedzi na pytanie prejudycjalne stanowiące przedmiot niniejszego wniosku.

7. Dnia 1 czerwca 2002 r. weszła w życie „Umowa między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego” z dnia 21 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 114, s. 73) (zwana dalej: Umową), w której strony określiły zasady obowiązujące w dziedzinie lotnictwa cywilnego. Integralną część

DOKUMENT ROBOCZY

Umowy stanowi załącznik, który wymienia dyrektywy i rozporządzenia wspólnotowe, które na mocy Umowy mają również zastosowanie w odniesieniu do Szwajcarii. Umowa ustanawia także „Komitet do spraw Transportu Lotniczego Wspólnoty/Szwajcarii" (zwany dalej: Komitetem), który jest odpowiedzialny za zarządzanie Umową i zapewnia jej prawidłowe wykonanie. Komitet jest uprawniony do zmiany załącznika do Umowy w celu objęcia nowych przepisów jej zakresem zastosowania.

8. Artykuł 1 ust. 2 Umowy stanowi: „W tym celu postanowienia ustanowione w niniejszej Umowie, jak również w rozporządzeniach i dyrektywach wyszczególnionych w Załączniku, stosuje się zgodnie z warunkiem określonym poniżej. W zakresie, w jakim są one co do istoty identyczne z odpowiadającymi [im] regułami zawartymi w Traktacie WE oraz aktami przyjętymi przy stosowaniu tego Traktatu, postanowienia te są interpretowane, w stosunku do [dla celów] ich wykonywania i stosowania, zgodnie z odpowiednimi orzeczeniami […] Trybunału Sprawiedliwości i [decyzjami] Komisji Wspólnot Europejskich, wydanymi przed datą podpisania niniejszej Umowy. Orzeczenia i decyzje wydane po dacie podpisania niniejszej Umowy będą przekazywane Szwajcarii. (…)"

9. Artykuł 15 Umowy stanowi:

„Z zastrzeżeniem przepisów rozporządzenia Rady (EWG) nr 2408/92, zawartych w Załączniku do niniejszej Umowy:

- wspólnotowi i szwajcarscy przewoźnicy lotniczy uzyskują prawa ruchu między każdym punktem w Szwajcarii a każdym punktem we Wspólnocie,

- po dwóch latach od wejścia w życie niniejszej Umowy, szwajcarscy przewoźnicy lotniczy uzyskają prawo ruchu między punktami w różnych państwach członkowskich WE." **[Or. 3]**

10. Zgodnie z częścią wprowadzającą załącznika do umowy: „Dla celów niniejszej Umowy:

(…)

- bez uszczerbku dla postanowień artykułu 15 niniejszej Umowy, wyrażenie »przewoźnik lotniczy Wspólnoty« określony w podanych poniżej dyrektywach i rozporządzeniach wspólnotowych, obejmuje przewoźnika lotniczego, który posiada licencję i którego główne miejsce prowadzenia działalności oraz, siedziba statutowa, jeśli taka istnieje, znajduje się w Szwajcarii, zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92".

11. Decyzją nr 1/2006 z dnia 18 października 2006 r. (Dz.U. L 298, s. 23) Komitet zmienił załącznik do Umowy, dodając do niego rozporządzenie, a zatem od dnia 1 grudnia 2006 r. stosuje się je również w Szwajcarii. Ostatnia zmiana załącznika do Umowy przed datą przedmiotowego lotu nastąpiła ze skutkiem od dnia 1 lutego 2018 r. (kolejną decyzją nr 1/2017 z dnia 29 listopada 2017 r., Dz.U.

DOKUMENT ROBOCZY

L 348, s. 46). Ta kolejna decyzja nie wprowadziła zmian w kontekście zastosowania rozporządzenia.

12. Stanowisko Swiss opiera się na twierdzeniu, iż z Umowy wraz z załącznikiem wynika, że rozporządzenie ma zastosowanie w odniesieniu do lotów pomiędzy UE a Szwajcarią i odwrotnie, nie ma natomiast zastosowania w odniesieniu do lotów wewnątrzkrajowych, jak również do lotów ze Szwajcarii do państw trzecich i odwrotnie. Pasażer wyruszył z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego UE i przybył do Szwajcarii z opóźnieniem nieprzekraczającym 3 godzin. Pasażer przybył do Tampa z opóźnieniem przekraczającym 3 godziny. Zdaniem Swiss nie jest ona zobowiązana do zapłaty odszkodowania, ponieważ opóźnienie nie nastąpiło na terytorium UE, lecz w trakcie lotu ze Szwajcarii do państwa trzeciego, a rozporządzenie nie ma zastosowania do tego lotu.

13. Stanowisko pasażera opiera się na twierdzeniu, że był to lot łączony z jednym miejscem docelowym (Tampa) i jedną stroną umowy (Swiss), przy czym lotnisko z którego nastąpił odlot (Amsterdam) było położone na terytorium UE, a zatem lot ten był objęty zakresem zastosowania art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia oraz że art. 15 Umowy nie prowadzi do wyłączenia zastosowania rozporządzenia w odniesieniu do takiego przypadku.

14. Kantonrechter uznał, że pasażer odbył lot łączony, w ramach którego pomiędzy wylotem z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego a przylotem na lotnisko znajdujące się na terytorium państwa trzeciego, miało miejsce planowane międzylądowanie w Szwajcarii, podczas którego dokonano zmiany statku powietrznego. Już wcześniej orzeczono, że w takim przypadku pasażerowi nie przysługuje odszkodowanie, ponieważ z uwagi na (art. 15) Umowy, (art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nie ma zastosowania w przypadku lotów łączonych ze Szwajcarii do państwa trzeciego. Zastosowanie analogicznej interpretacji w niniejszym przypadku nie wydaje się jednak Kantonrechter oczywista w świetle wyroku Trybunału z dnia 31 maja 2018 r., Wegener, C-537/17, **[Or. 4]** ECLI:EU:C:2018:361). Ponadto od orzeczenia (końcowego) w niniejszej sprawie nie przysługuje środek odwoławczy. Biorąc powyższe pod uwagę, Kantonrechter uważa, że dla możliwości rozstrzygnięcia niniejszej sprawy konieczne jest, aby Trybunał wypowiedział się w przedmiocie poniższego pytania prejudycjalnego.

DOKUMENT ROBOCZY

Orzeczenie

15. Kantonrechter kieruje do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej następujące pytanie prejudycjalne:

Czy w przypadku lotu łączonego, w ramach którego między odlotem z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego a przylotem na lotnisko znajdujące się na terytorium państwa trzeciego miało miejsce planowane międzylądowanie w Szwajcarii, w ramach którego dokonano zmiany statku

powietrznego – biorąc pod uwagę art. 15 Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego z dnia 21 czerwca 1999 r. (Dz.U. L 114, s. 73) oraz decyzje Komitetu nr 1/2006 (Dz.U. L 298, s. 23) i nr 1/2017 (PB L 348, s. 46) - 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 ma zastosowanie również w odniesieniu do lotu łączonego ze Szwajcarii do państwa trzeciego?

Niniejsze orzeczenie zostało wydane […] na posiedzeniu jawnym, które odbyło się w dniu 30 września 2020 r.

[…] [podpisy]

DOKUMENT ROBOCZY