

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-618/20-1

Sprawa C-618/20

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

19 listopada 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Hiszpania)

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

24 września 2020 r.

Strona powodowa:

ZU,

TV

Strona pozwana:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA

[...] [oznaczenie sądu, dane postępowania, strony, miejscowość i data]

POSTANOWIENIE

(PYTANIE PREJUDYCJALNE)

[...] [ponowne oznaczenie sądu, miejscowość i data]

Zgodnie z art. 19 ust. 3 lit. b) Traktatu o Unii Europejskiej, zwanego dalej „TUE”, art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, zwanego dalej „TFUE”, oraz art. 4a Ley Orgánica del Poder Judicial [ustawy organicznej o władzy sędziowskiej], zwanej dalej „LOPJ” konieczne jest, aby Trybunał Sprawiedliwości

Unii Europejskiej dokonał wykładni przepisów 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 [Or. 2] i w tym celu składa się niniejszy wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

OKOLICZNOŚCI FAKTYCZNE

1.- POSTĘPOWANIE GŁÓWNE

- ZU i TV kupiły bilet lotniczy na lot z Malagi (Hiszpania) do Düsseldorfu (Niemcy).
- Bilet został kupiony za pośrednictwem strony internetowej przewoźnika lotniczego RYANAIR, na której prowadzona jest sprzedaż biletów, natomiast w dokumencie przedstawionym przez powódki zawarte zostało wyraźne potwierdzenie podróży wydane przez RYANAIR i przesłane przez tego przewoźnika lotniczego pocztą elektroniczną.
- Lot ten był jednak obsługiwany przez przewoźnika lotniczego LAUDAMOTION.
- Lot był opóźniony o ponad 4 godziny.
- Powódki wytoczyły powództwo przeciwko RYANAIR domagając się zapłaty odszkodowania na podstawie przepisów 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.
- Pozwana RYANAIR wnosi o oddalenie powództwa podnosząc brak legitymacji procesowej biernej, który uzasadnia w ten sposób, że jedynie udostępniła LAUDAMOTION swoją stronę internetową w celu sprzedaży biletów oraz zaprzecza istnieniu jakiegokolwiek stosunku umownego z powódkami, ponieważ lot ten był obsługiwany przez przewoźnika lotniczego LAUDAMOTION.

2.- Postępowanie w przedmiocie wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

[...] [rozważania dotyczące kwestii proceduralnych zgodnie z prawem krajowym]

UZASADNIENIE PRAWNE

1.- Spór prawny z perspektywy prawa Unii Europejskiej

Przedstawiony spór prawny dotyczy odpowiedzialności, w ramach podmiotowego zakresu zastosowania przywołanego rozporządzenia nr 261/2004, przewoźnika lotniczego, który sprzedaje za pośrednictwem własnej strony internetowej bilety lotnicze innego przewoźnika lotniczego.

2.- Przepisy prawa Unii Europejskiej

Właściwe przepisy prawa Unii Europejskiej obejmuje przywołane 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. W szczególności art. [3 ust.] 5 tego rozporządzenia stanowi[:] *„[n]iniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do każdego obsługującego przewoźnika lotniczego, który świadczy usługi transportowe na rzecz pasażerów spełniających wymogi ust. 1 i 2. Gdy obsługujący przewoźnik lotniczy, nie będąc związanym umową z pasażerem, wykonuje zobowiązania wynikające z niniejszego rozporządzenia, uważa się, że robi to w imieniu osoby związanej umową z pasażerem”*. Również art. 2 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, iż: *„[d]la celów niniejszego rozporządzenia: a) »przewoźnik lotniczy« oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności; b) »obsługujący przewoźnik« oznacza przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę w tym pasażerem”*.

Zawiadomienie Komisji Europejskiej z dnia 15 czerwca 2016 r. – Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady stanowi w pkt 2.2.3: *„2.2.3. Stosowanie do obsługujących przewoźników lotniczych*

Zgodnie z art. 3 ust. 5 obsługujący przewoźnik lotniczy jest zawsze odpowiedzialny za zobowiązania wynikające z rozporządzenia; odpowiedzialny nie jest na przykład inny przewoźnik lotniczy, który sprzedał bilet (podkreślenie moje). Obsługujący przewoźnik lotniczy jest zdefiniowany w motywie 7”. [Or. 3]

3.- Prawo i/lub orzecznictwo krajowe

Ponieważ chodzi o zastosowanie prawa do dochodzenia odszkodowania uregulowanego w rozporządzeniu 261/2004, to jest w akcie prawnym, który jest

stosowany bezpośrednio bez konieczności transpozycji do krajowego porządku prawnego, nie istnieje w dziedzinie żeglugi powietrznej żaden mający zastosowanie przepis krajowy.

W orzecznictwie istnieją jednak rozbieżności w podejściu do tego zagadnienia. Przede wszystkim należy zauważyć, że postępowania, w których wartość przedmiotu sporu jest niższa niż 3000 EUR, ze względu na istniejący w prawie hiszpańskim system środków zaskarżania orzeczeń, rozstrzygane są jednoinstancyjnie przez sądy właściwe do ich rozpoznania w pierwszej instancji, w tym przypadku przez Juzgados de lo Mercantil [sądy gospodarcze], w poszczególnych prowincjach hiszpańskich. Z tego względu, ponieważ tego typu roszczenia praktycznie nigdy nie przekraczają przywołanej kwoty 3000 EUR, jedynym istniejącym orzecznictwem jest orzecznictwo Juzgados Mercantiles [sądów gospodarczych], nie ma zatem możliwości ujednoczenia go w drodze orzecznictwa sądów wyższych instancji. W związku z powyższym różne sądy gospodarcze, które rozpoznawały dokładnie takie same sprawy, rozstrzygały je w różny sposób, niektóre z nich uznawały brak legitymacji biernej po stronie RYANAIR, a inne odrzucały ten zarzut. W odniesieniu do sądów, które nie uznawały zarzutu braku legitymacji biernej, przytoczyć należy wielokrotnie powtarzane stanowisko, a mianowicie: system prawny, w ramach którego rozporządzenie nr 261/2004 reguluje transport lotniczy, wykracza poza to rozporządzenie, a tym samym mają zastosowanie pozostałe przepisy należące do tego systemu. Po wydaniu przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wyroku z dnia 6 maja 2010 r., [Axel Walz, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251], ramy prawne, które należy wziąć pod uwagę przy rozstrzyganiu sporów dotyczących transportu lotniczego, odpowiadają wszystkim rozporządzeniom i traktatom podpisanym w ramach Unii Europejskiej, bowiem „[18] [...] mające zastosowanie w niniejszej sprawie rozporządzenie nr 2027/97 wdraża właściwe przepisy konwencji montrealskiej. Z art. 3 ust. 1 tego rozporządzenia wynika, że odpowiedzialność unijnych przewoźników lotniczych w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu regulują wszystkie przepisy konwencji montrealskiej dotyczące tej odpowiedzialności. [...] 19. Konwencja montrealaska, podpisana przez Wspólnotę na podstawie art. 300 ust. 2 WE w dniu 9 grudnia 1999 r., została zatwierdzona decyzją 2001/539 i weszła w życie w odniesieniu do Wspólnoty w dniu 28 czerwca 2004 r.”.

Podobnie w wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 10 lipca 2008 r. [, C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400] wskazano, że: „43. Prawdą jest, że konwencja montrealaska stanowi integralną część wspólnotowego porządku prawnego (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 35 i 36). Ponadto z art. 300 ust. 7 WE wynika, że instytucje Wspólnoty są związane zawartymi przez nią umowami i w konsekwencji umowy te mają pierwszeństwo przed aktami wtórnego prawa wspólnotowego (zob. podobnie wyrok z dnia 10 września 1996 r. w sprawie C-61/94 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. s. I-3989, pkt 52)”.

Wniosek, jaki płynie z powyższego jest taki, że w celu określenia ram odpowiedzialności przewoźników nie można koncentrować się na wykładni dosłownej, odległej od zasad, które legły u podstaw porządku wspólnotowego, lecz należy opierać się na takim znaczeniu przepisów rozporządzenia, które jest zgodne z duchem tego aktu prawnego, to jest służy ochronie pasażerów, którą ci obowiązani są otrzymać. Oczywiście jest, że rozporządzenie nr 261/2004 nie przewiduje w sposób wyraźny odpowiedzialności przewoźnika, który zawiera umowę z pasażerem, ale nie wykonuje przewozu, lecz konwencja montrealaska z 1999 r., (która, jak już wskazaliśmy, obowiązuje, jest częścią wspólnotowego porządku prawnego i tym samym ma bezpośrednie i natychmiastowe zastosowanie) zawiera przepis, który ma w tym względzie zastosowanie, to jest art. 45 konwencji montrealaskiej, który stanowi dokładnie rzecz biorąc, iż „*[w] odniesieniu do przewozu dokonywanego przez przewoźnika faktycznego powództwo o odszkodowanie może zostać wytoczone, według wyboru powoda, przeciwko temu przewoźnikowi lub przewoźnikowi umownemu lub przeciwko obu, razem lub oddzielnie*”. Przywołane uregulowanie pozwala zatem pasażerowi na dokonanie wyboru pozwanego, według własnego uznania, zgodnie z motywem 7 rozporządzenia nr 261/2004 będącego źródłem zobowiązania (i tym samym odpowiedzialności) przewoźnika, który **[Or. 4]** zawiera umowę z pasażerem, niezależnie od tego, czy to on faktycznie wykonuje przewóz. Na sytuację pasażera nie mają wpływu porozumienia, jakie podmiot, z którym zawarł on umowę, zawiera z podmiotami trzecimi; wzrasta w ten sposób zakres jego ochrony, ponieważ ewentualną odpowiedzialność mogą ponosić zarówno faktyczny przewoźnik, jak i przewoźnik umowny (w rozumieniu art. 39 konwencji montrealaskiej).

4.- Wątpliwości interpretacyjne (i/lub dotyczące ważności) w przedmiocie prawa Unii Europejskiej

Wątpliwości interpretacyjne dotyczą, jak już wskazano, pojęcia „obsługujący przewoźnik lotniczy” w celu ustalenia, na potrzeby odpowiedzialności z tytułu odszkodowania, o którym mowa w rozporządzeniu nr 261/2004, kogo może obejmować to pojęcie w przypadku znacznego opóźnienia lub odwołania lotu.

Jak zostało to już wskazane w zawiadomieniu Komisji Europejskiej z dnia 15 czerwca 2016 r. z zakresu przywołanego pojęcia „obsługujący przewoźnik” wyłączono przewoźnika, który jedynie sprzedaje bilety nie wykonując danego lotu.

Spośród ostatnich wyroków Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, które mogą mieć znaczenie w niniejszej sprawie, można przywołać wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (trzecia izba) z dnia 4 lipca 2018 r. w sprawie C-532/17, bo wprawdzie przedmiotem tej sprawy nie był przypadek identyczny z przedmiotem postępowania głównego w niniejszej sprawie, lecz zawiera on interesujące stwierdzenia oraz wskazuje, iż (podkreślenie moje) „*[p]oprzez pytanie prejudycjalne sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy pojęcie*

»obsługującego przewoźnika lotniczego« w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004, a w szczególności jego art. 2 lit. b), należy interpretować w ten sposób, że obejmuje ono przypadek przewoźnika lotniczego, takiego jak w postępowaniu głównym, który wdzierżawia innemu przewoźnikowi lotniczemu samolot wraz z załogą w ramach umowy zalogowej dzierżawy samolotu (»wet lease«), ale nie ponosi odpowiedzialności operacyjnej za loty również wówczas, gdy potwierdzenie rezerwacji miejsca w samolocie wydane pasażerom wskazuje, że lot jest wykonywany przez tego pierwszego przewoźnika.

17 W tym względzie należy wskazać, że zgodnie z art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 pojęcie »obsługującego przewoźnika lotniczego« należy rozumieć jako oznaczające »przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę z tym pasażerem«.

18 Definicja ta ustanawia zatem dwie kumulatywne przesłanki uznania przewoźnika lotniczego za »obsługującego przewoźnika lotniczego«, a mianowicie z jednej strony wykonanie danego lotu, oraz, z drugiej strony, istnienie umowy zawartej z pasażerem.

19 W odniesieniu do pierwszej przesłanki wyróżnione jest pojęcie »lotu«, które stanowi jej główny element. Trybunał orzekł już, że pojęcie to należy interpretować jako »operację transportu lotniczego, stanowiąc tym samym w pewien sposób 'odcinek' tego transportu, obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę« (wyroki: z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 40; z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in., C-83/10, EU:C:2011:652, pkt 27; z dnia 22 czerwca 2016 r., Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, pkt 20).

20 Wynika z tego, że za obsługującego przewoźnika lotniczego należy uznać przewoźnika, który w ramach swojej działalności w zakresie transportu pasażerskiego podjmuje decyzję o przeprowadzeniu konkretnego lotu, włącznie z ustaleniem jego trasy, a tym samym o stworzeniu dla zainteresowanych oferty przewozu lotniczego. Podjęcie tego rodzaju decyzji oznacza bowiem, że przewoźnik ten ponosi odpowiedzialność za wykonanie [Or. 5] tego lotu, w tym między innymi za ewentualne odwołanie lub duże opóźnienia w przylocie.

21 W niniejszej sprawie jest bezsporne, że spółka Thomson Airways jedynie wdzierżawiła samolot i załogę, która wykonała lot rozpatrywany w postępowaniu głównym, jednak decyzja w przedmiocie określenia i realizacji trasy została podjęta przez TUIFly.

22 W tych okolicznościach, bez konieczności badania drugiej przesłanki kumulatywnej przewidzianej w art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, należy stwierdzić, że przewoźnik lotniczy, tego rodzaju jak Thomson Airways w postępowaniu głównym, który wdzierżawia samolot i załogę innemu przewoźnikowi lotniczemu, nie może w każdym razie być uznany za

»obsługującego przewoźnika lotniczego« w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004, a w szczególności jego art. 2 lit. b).

23 Takie rozwiązanie jest poparte celem zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów, wymienionym w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ pozwała zagwarantować, że przewożonym pasażerom zostanie wypłacone odszkodowanie lub udzielone wsparcie bez konieczności uwzględnienia uzgodnień poczynionych przez przewoźnika lotniczego, który zdecydował wykonać sporny lot z innym przewoźnikiem w celu zapewnienia tego lotu.

24 Rozwiązanie to jest ponadto spójne z zasadą wyrażoną w motywie 7 tego rozporządzenia, zgodnie z którym, w celu zapewnienia efektywności jego stosowania zobowiązania z niego wynikające powinny dotyczyć obsługujących przewoźników lotniczych, bez względu na to, czy samoloty są ich własnością czy też są przedmiotem umowy dzierżawy załogowej.

25 Prawdą jest, że sąd odsyłający precyzuje, że potwierdzenie rezerwacji wydane skarżącym w postępowaniu głównym wskazuje, że rozpatrywany lot został »dokonany« przez przewoźnika lotniczego, który wydzierżawił samolot wraz z załogą. Jednakże, o ile wskazanie to wydaje się istotne w ramach stosowania rozporządzenia nr 2111/2005, o tyle nie może ono przesądzać o identyfikacji »obsługującego przewoźnika lotniczego« w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004 z uwagi na to, że z motywu 1 rozporządzenia nr 2111/2005 wynika w sposób jasny, że rozporządzenie to służy realizacji innego celu niż cel zamierzony przez rozporządzenie nr 261/2004.

26 Mając na uwadze całość powyższych rozważań, na przedstawione pytanie należy udzielić odpowiedzi, że pojęcie »obsługującego przewoźnika lotniczego« w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004, a w szczególności jego art. 2 lit. b), należy interpretować w ten sposób, że nie obejmuje ono przewoźnika lotniczego, takiego jak w postępowaniu głównym, który wydzierżawia innemu przewoźnikowi lotniczemu samolot wraz z załogą w ramach umowy załogowej dzierżawy samolotu (»wet lease«), ale nie ponosi odpowiedzialności operacyjnej za loty również wówczas, gdy potwierdzenie rezerwacji miejsca w samolocie wydane pasażerom wskazuje, że lot jest wykonywany przez tego pierwszego przewoźnika”.

W przypadku będącym przedmiotem postępowania głównego, jak już wskazano, RYANAIR sprzedaje bilet za pośrednictwem swojej strony internetowej, wystawia dokument potwierdzający podróż i wysyła go pocztą elektroniczną pasażerom. Prawdą jest, że we wspomnianym dokumencie kod przewoźnika nie jest kodem RYANAIR, lecz kodem LAUDAMOTION, lecz w żadnym miejscu nie ma w tym zakresie wyraźnej informacji, to znaczy w żadnym miejscu nie zawarto wyraźnej informacji, że ten lot nie będzie [Or. 6] obsługiwany przez RYANAIR. Nie wyjaśniono w postępowaniu głównym, kto w rzeczywistości zdecydował o przeprowadzeniu tego lotu, czy RYANAIR, czy też LAUDAMOTION.

Wreszcie, ponieważ może to mieć znaczenie w niniejszej sprawie, należy wskazać, że spółka LAUDAMOTION stanowi część grupy RYANAIR, o czym ta ostatnia informuje na swojej stronie internetowej <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viqje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5.- Znaczenie odpowiedzi udzielonej przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej

Niezwykle istotne jest ustalenie, kto w tych konkretnych przypadkach jest obsługującym przewoźnikiem lotniczym, zważywszy, że sprzedaż przez RYANAIR biletów na lot wykonywany przez spółkę LAUDAMOTION miała miejsce po nabyciu tej spółki przez RYANAIR, wydaje się to bowiem mieć istotne znaczenie, czego dowodzą różne orzeczenia sądów w Hiszpanii, które, jak stwierdzono powyżej, nie są jednoznaczne, a ponadto, co również stwierdzono, ujednoczenie wykładni przez sądy wyższych instancji jest bardzo trudne, a w rezultacie zapewni pewność prawa oraz równe traktowanie jednostek.

6.- W świetle przedstawionego powyżej uzasadnienia należy przedstawić Trybunałowi Sprawiedliwości pytania prejudycjalne zawarte w sentencji niniejszego postanowienia.

POSTANOWIENIE

Po pierwsze – Zawiesić postępowanie do czasu rozstrzygnięcia wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

Po drugie – Przedstawić Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej następujące pytania prejudycjalne:

1) Czy przewoźnika lotniczego, który za pośrednictwem własnej strony internetowej sprzedaje bilety lotnicze opatrzone kodem innego przewoźnika lotniczego, można uznać za obsługującego przewoźnika lotniczego w rozumieniu art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 261/2004, w odniesieniu do konkretnych, sprzedanych lotów, które obsługiwane są przez innego przewoźnika lotniczego?

2) Czy przewoźnika lotniczego, który za pośrednictwem własnej strony internetowej sprzedaje bilety lotnicze opatrzone kodem innego przewoźnika lotniczego, można uznać za obsługującego przewoźnika lotniczego, w rozumieniu art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 261/2004, w odniesieniu do konkretnych, sprzedanych lotów, które obsługiwane są przez innego przewoźnika lotniczego, jeżeli ten inny przewoźnik, który obsługuje dany lot jest częścią grupy spółek należącej do sprzedawcy lotu?

3) Czy pojęcie przewoźnika umownego, o którym mowa w art. 45 konwencji montrealskiej, jest porównywalne z pojęciem obsługującego przewoźnika lotniczego, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 261/2004?

4) Czy pojęcie obsługującego przewoźnika lotniczego, o którym mowa w art. 5 ust. 5 rozporządzenia nr 261/2004, jest porównywalne z pojęciem przewoźnika faktycznego, o którym mowa w art. 45 konwencji montrealskiej?

[...] [Or. 7]

[...] [Or. 8]

[końcowe postanowienia proceduralne i podpis sędziego]

DOKUMENT ROBOCZY