

Sprawa C-188/20

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

30 kwietnia 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Düsseldorf (Niemcy)

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

6 kwietnia 2020 r.

Strona powodowa i strona wnosząca apelację:

JG

LH

MI

NJ

Strona pozwana i druga strona postępowania apelacyjnego:

Azurair GmbH i.L.

Interwenient uboczny:

alltours flugreisen gmbh

[...]

I.

[...]

Landgericht Düsseldorf (sąd krajowy w Düsseldorfie, Niemcy)

Postanowienie

W sporze

1. dziecko JG, reprezentowane przez przedstawicieli ustawowych LH i MI,
2. LH,
3. MI,
4. dziecko NJ, reprezentowane przez przedstawicieli ustawowych LH i MI,

strona powodowa i wnosząca apelację,

[...]

przeciwko

Azurair GmbH i.L., reprezentowanej przez likwidator OP,

strona pozwana i druga strona postępowania apelacyjnego,

[...]

[...] **[Or. 2]**

Interwenient uboczny:

alltours flugreisen gmbh, [...]

Düsseldorf,

[...]

Landgericht Düsseldorf (22 izba cywilna sądu krajowego w Düsseldorfie)

po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 28 lutego 2020 r.

[...]

postanowił:

Postępowanie zostaje zawieszono.

Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się, na podstawie art. 267 TFUE, następujące pytania w celu dokonania wykładni prawa Unii Europejskiej:

1. Czy pasażer posiada „potwierdzoną rezerwację” w rozumieniu art. 3 ust. 2 lit. a) 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 (Dz.U. L 46 z dnia 17 lutego 2004 r., s. 1 i nast.), jeżeli otrzymał od organizatora wycieczek, z którym pozostaje w stosunku umownym, „inny dowód” w rozumieniu art. 2 lit. g) rozporządzenia nr 261/2004, na podstawie którego przyrzeczono mu

przewóz określonym lotem, zindywidualizowanym przez miejsce odlotu i przylotu, czas odlotu i przylotu oraz numer lotu, przy czym organizator wycieczek nie dokonał rezerwacji miejsca na ten lot u danego przewoźnika lotniczego i nie otrzymał od tego przewoźnika potwierdzenia takiej rezerwacji?

2. Czy przewoźnika lotniczego należy uznać w stosunku do określonego pasażera za obsługującego przewoźnika lotniczego w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. już wówczas, gdy pasażer ten pozostaje wprawdzie w stosunku umownym z organizatorem wycieczek, który przyrzekł mu przewóz określonym lotem, zindywidualizowanym przez miejsce odlotu i przylotu, czas odlotu i przylotu oraz numer lotu, jednak organizator wycieczek nie zarezerwował miejsca dla tego pasażera, a tym samym nie doszło do nawiązania stosunku umownego z przewoźnikiem lotniczym w odniesieniu do tego lotu?

3. Czy „planowy czas przylotu” w rozumieniu art. 2 lit. h), [Or. 3] art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 zdanie drugie i ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. dla celów odszkodowania z powodu odwołania lub dużego opóźnienia w przylocie może wynikać z „innego dowodu”, wystawionego pasażerowi przez organizatora wycieczek, czy też w tym zakresie należy oprzeć się na bilecie w rozumieniu art. 2 lit. f) rozporządzenia (WE) nr 261/2004?

4. Czy ma miejsce odwołanie lotu w rozumieniu art. 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy przekłada lot zarezerwowany w ramach imprezy turystycznej o co najmniej dwie godziny i dziesięć minut wcześniej w tym samym dniu?

5. Czy obsługujący przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 na podstawie art. 7 ust. 2, jeżeli przedział czasowy, w ramach którego dokonano przełożenia lotu na wcześniejszą godzinę, mieści się w przedziałach czasowych wskazanych w tym ostatnim przepisie?

6. Czy powiadomienie przed rozpoczęciem podróży o przełożeniu terminu lotu na wcześniejszą godzinę stanowi ofertę zmiany planu podróży w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. a) i art. 8 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004?

7. Czy art. 14 ust. 2 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. nakłada na obsługującego przewoźnika lotniczego obowiązek powiadomienia pasażera o tym, od kogo – ze wskazaniem dokładnej nazwy i adresu przedsiębiorstwa – i w jakiej wysokości, z podziałem na kwoty w zależności od odległości lotu, może żądać zapłaty i ewentualnie, jakie dokumenty powinien dołączyć do swojego żądania?

Uzasadnienie:

I.

Powodowie żądają od pozwanej zapłaty odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 lit. b) 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 (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 261/2004”) z uwagi na duże opóźnienie w przylocie, względnie odwołanie lotów. **[Or. 4]**

W dniu 15 stycznia 2018 r. powódka ad. 2 dokonała w biurze podróży rezerwacji dla siebie i pozostałych powodów imprezy turystycznej do Side w Turcji, którą oferował interwenient uboczny po stronie pozwanej (zwany dalej „interwenientem ubocznym”) jako organizator imprezy turystycznej. Impreza ta obejmowała przewóz lotniczy do Antalyi w Turcji i z powrotem. Powódka ad. 2 otrzymała dokument zatytułowany „Zgłoszenie rezerwacji” [...], w którym wyszczególniono loty pozwanej. Jako lot docelowy wskazano lot nr ARZ 8711 z Düsseldorfu do Antalyi w dniu 15 lipca 2018 r., w odniesieniu do którego podano godzinę 06:00 jako czas odlotu i godzinę 10:30 jako czas przylotu (wszystkie godziny według czasu lokalnego). Jak lot powrotny wskazano lot nr ARZ 8712 z Antalyi do Düsseldorfu w dniu 5 sierpnia 2018 r. z godziną 12:00 jako czasem odlotu i godziną 14:45 jako czasem przylotu. W „Zgłoszeniu rezerwacji” znajdowała się również następująca informacja: „PRZEWIDYWANE GODZINY LOTÓW – DLA PAŃSTWA WŁASNEGO BEZPIECZEŃSTWA PROSZĘ [O SPRAWDZENIE GODZIN LOTÓW] NA BILETACH”.

W rzeczywistości powodowie zostali przewiezieni lotami pozwanej o numerach lotu ARZ 8711 i 8712 każdorazowo na trasie o długości 2.482 km z Düsseldorfu do Antalyi i z powrotem, ale do miejsca docelowego powodowie dotarli lotem dopiero o godzinie 01:19 w dniu 16 lipca 2018 r. Lot powrotny odbył się o godzinie 05:10 w dniu 5 sierpnia 2018 r. Ani w odniesieniu do lotu docelowego, ani w odniesieniu do lotu powrotnego powodom nie wręczono pisemnej informacji przewidzianej w art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004.

Dlatego też powodowie żądają od pozwanej odszkodowania zgodnie z rozporządzeniem nr 261/2004 każdorazowo w wysokości 400,00 EUR dla każdej osoby oraz każdorazowo w odniesieniu do lotu docelowego i lotu powrotnego. Uważają oni, że – przyjmując dane zawarte w „Zgłoszeniu rezerwacji” – lot docelowy wykonano z opóźnieniem przylotu przekraczającym trzy godziny. Lot powrotny został odwołany, gdyż przełożenie lotu na wcześniejszą godzinę stanowi odwołanie w rozumieniu art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004. Powodowie posiadali potwierdzone rezerwacje na loty z planowymi czasami lotu: od godziny 6:00 do godziny 10:30 (lot docelowy) oraz od godziny 12:00 do godziny 14:45 (lot powrotny). Ponadto powodowie żądają zwolnienia ich z przysługującego im pełnomocnikowi roszczenia o zapłatę wynagrodzenia, które powstało z uwagi na przedsądowe wezwanie do zapłaty odszkodowań, przy czym zlecenie zostało udzielone pełnomocnikowi zanim

pozwana na skutek wezwania ze strony powodów popadła w zwłokę ze spełnieniem świadczenia.

Pozwana broniła się w postępowaniu pierwszoinstancyjnym przed Amtsgericht Düsseldorf (sądem rejonowym w Düsseldorfie) twierdząc, że nie zaplanowała rozpatrywanych lotów według rozkładu wskazanego w „Zgłoszeniu rezerwacji”. Jej planowany rozkład odpowiada danym zawartym w dokumencie „Potwierdzenie podróży/Faktura” wystawionym w dniu 22 stycznia 2018 r. przez Anex Tour GmbH na rzecz interwenienta ubocznego. Zgodnie z tym dokumentem lot docelowy miał zostać wykonany w dniu 15 lipca 2018 r. od godziny 20:05 do godziny 00:40, a lot powrotny w dniu 5 sierpnia 2018 r. od godziny 8:00 do godziny 10:50. W świetle powyższego lot ARZ 8711 nie został wykonany w dniu 15 sierpnia [lipca] 2018 r. z [Or. 5] opóźnieniem przylotu wynoszącym co najmniej trzy godziny lub więcej. W odniesieniu do lotu ARZ 8712 pozwana uważa, że przełożenie lotu na wcześniejszą godzinę nie stanowi odwołania w rozumieniu art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004. Dodatkowo powołuje się na prawo do pomniejszenia odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 2 lit. b) rozporządzenia, gdyż powodowie przybyli do miejsca docelowego (Düsseldorf) zaledwie dwie godziny i pięćdziesiąt minut wcześniej niż zaplanowano.

Amtsgericht (sąd rejonowy) oddalił powództwo i stwierdził, że przedstawione przez powodów „Zgłoszenie rezerwacji” wystawione przez biuro podróży nie stanowi potwierdzenia rezerwacji w rozumieniu art. 2 lit. g) rozporządzenia nr 261/2004. Już z samego brzmienia tytułu wynika, że nie jest to potwierdzenie rezerwacji dokonane przez pozwaną lub organizatora wycieczek. Ponadto dokument ten zawiera wyraźną informację, że są to jedynie przewidywane czasy lotów. Wynika z tego, że czasy lotów wskazane w dokumencie nie zostały jeszcze w każdym razie zatwierdzone i zarejestrowane. Dane dotyczące lotów nie mają zatem charakteru wiążącego, co jest niezbędne.

II.

Orzeczenie takie – co do lotu docelowego w dniu 15 sierpnia [lipca] 2018 r. – może się ostać w ramach kontroli prawnej jedynie wówczas, gdy pozwanej nie można uznać za obsługującego przewoźnika lotniczego w odniesieniu do lotu z podanym w „Potwierdzeniu podróży” planowym czasem przylotu o godzinie 10:30, a powodowie nie posiadali potwierdzonych rezerwacji na taki lot.

Powodowie uważają, że było odmiennie i z tego powodu złożyli apelację od wyroku Amtsgericht Düsseldorf (sądu rejonowego w Düsseldorfie). Pozwana i interwenient uboczny bronią natomiast zaskarżonego orzeczenia.

Jeżeli chodzi o lot powrotny, rozstrzygnięcie nie zależy w decydującej mierze od danych dotyczących lotu zawartych w zgłoszeniu rezerwacji, gdyż obecnie nie ma między stronami sporu co do tego, że doszło do przełożenia lotu ARZ 8712 co najmniej z godziny 8:00 na godzinę 05:10. Strony pozostają jednak w sporze co

do tego, czy przełożenie lotu na wcześniejszą godzinę stanowi odwołanie w rozumieniu art. 5 ust. 1 w związku z art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004.

III.

O powodzeniu apelacji powodów – w odniesieniu do lotu docelowego i dochodzonego z tego tytułu prawa do odszkodowania z powodu dużego opóźnienia – decyduje ostatecznie to, czy potwierdzenie rezerwacji wystawione przez organizatora wycieczek, które ze swojej strony nie miało podstawy w rezerwacji u przewoźnika lotniczego pozwanego o zapłatę odszkodowań na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 (zwanej dalej „rezerwacją podstawową”), można uznać za „potwierdzoną rezerwację” w rozumieniu art. 3 ust. 2 [Or. 6] lit. a) tego rozporządzenia, czy w takim przypadku należy uznać, że pozwany przewoźnik lotniczy jest „obsługującym przewoźnikiem lotniczym” w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 oraz czy na podstawie takiego potwierdzenia rezerwacji wystawionego przez organizatora wycieczek można określić „planowy czas przylotu” danego lotu.

Pasażerowie mogą powoływać się na prawo do odszkodowania z powodu dużego opóźnienia przylotu w stosunku do obsługującego przewoźnika lotniczego, jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu (wyrok Trybunału z dnia 19 listopada 2009 r. – C-402/07, C-432/07, Sturgeon/Condor i in., pkt 69; potwierdzony wyrokiem z dnia 23 października 2012 r. – C-581/10, C-629/10, Nelson/Lufthansa i in.; ponadto wyrokiem z dnia 26 lutego 2013 r. – C-11/11, Air France/Folkerts, pkt 33).

1.

Zastosowanie rozporządzenia nr 261/2004 uzależnione jest zgodnie z jego art. 3 ust. 2 lit. a) przede wszystkim od tego, czy pasażerowie posiadali „potwierdzoną rezerwację na dany lot”. Pojęcie „rezerwacji” zostało zdefiniowane w art. 2 lit. g) rozporządzenia. Według tego przepisu również „inny dowód” niż „bilet” w rozumieniu art. 2 lit. f) rozporządzenia stanowi „rezerwację”, jeżeli potwierdza, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez „organizatora wycieczek”. Zgodnie z orzecznictwem niemieckiego Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) „potwierdzona rezerwacja” może wynikać również z dowodu w tym względzie wystawionego przez organizatora wycieczek, z którego wynika w sposób wiążący przewidywany przewóz lotniczy w odniesieniu do określonego lotu, zindywidualizowanego zazwyczaj przez numer i godziny lotu [...]. Również zdaniem sądu odsyłającego z zestawienia art. 3 ust. 2 lit. a) oraz ust. 2 lit. g) rozporządzenia wynika, że taki dowód musi być wystarczający, aby zastosować rozporządzenie nr 261/2004. Nie jest w tym celu niezbędne, aby podstawą wystawionego przez organizatora wycieczek dowodu rezerwacji była również identycznie brzmiąca „rezerwacja podstawowa” przewoźnika lotniczego.

2.

Niemniej zdaniem sądu odsyłającego prawo powodów do odszkodowania od pozwanej w odniesieniu do lotu docelowego zależy od tego, czy pozwana za pośrednictwem Anex Tour GmbH zapewniła interwenienta ubocznego, że dokona przewozu powodów lotem ARZ 8711 w dniu 15 lipca 2018 r. z planowym czasem przylotu o godzinie 10:30, gdyż tylko w takim przypadku zamierzała ona wykonać lot zindywidualizowany w ten sposób również w imieniu organizatora wycieczek pozostającego w stosunku umownym z powodami [art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004] i dlatego też przysługuje jej legitymacja bierna jako obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu [Or. 7] w odniesieniu do tego lotu. Taki zamiar przewoźnika lotniczego wymaga jednak koniecznie tego, że organizator wycieczek przekazał mu wcześniej życzenie, aby dokonać przewozu danego pasażera w ramach jednego z lotów oferowanych przez przewoźnika lotniczego zainteresowanemu kręgowi odbiorców. W takiej wiadomości upatrywać należy jednak rezerwacji dokonanej przez organizatora wycieczek. Z tego względu zdaniem sądu odsyłającego zawsze wymagana jest identycznie brzmiąca rezerwacja podstawowa wystawiona przez organizatora wycieczek i bez takiej rezerwacji na potrzeby odszkodowania z tytułu odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lub dużego opóźnienia nie jest wystarczający dowód w rozumieniu art. 2 lit. g) rozporządzenia nr 261/2004 wystawiony przez organizatora wycieczek.

3.

„Pierwotnie przewidziana godzina przylotu” w rozumieniu cytowanego wyżej orzecznictwa Trybunału nie może zdaniem sądu odsyłającego wynikać z dowodu wydanego przez organizatora wycieczek bez uzgodnienia z danym przewoźnikiem lotniczym.

O „planowym czasie przylotu” wspominają również art. 2 lit. h), art. 5 ust. 1 lit. c), art. 6 ust. 1 i art. 7 ust. 1 zdanie drugie oraz ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004. W wyroku w sprawie Air France/Folkerts Trybunał stwierdził, że do celów odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 opóźnienie należy oceniać przez pryzmat planowej godziny przybycia do owego miejsca docelowego; w odniesieniu do pojęcia miejsca docelowego Trybunał odesłał w pkt 34 do definicji zawartej w art. 2 lit. h) rozporządzenia nr 261/2004. Zgodnie z tym przepisem miejscem docelowym jest miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu. Tym samym, Trybunał również w tej sprawie odwołał się do określenia miejsca docelowego na bilecie na podstawie art. 2 lit. f), a więc wydanego lub autoryzowanego przez przewoźnika lotniczego lub jego autoryzowanego przedstawiciela uprawnienia w formie dokumentu lub równoważnej formie innej niż papierowa, a zatem fizycznego lub elektronicznego dokumentu inkorporującego prawo pasażera do przewozu. Nie nawiązano przy tym do „innego dowodu” w rozumieniu art. 2 lit. g) rozporządzenia nr 261/2004 („rezerwacja”).

Odnosząc to do określenia planowego czasu przylotu dla celów odszkodowania, dochodzi się do wniosku, że również w tym zakresie decydujące znaczenie ma „bilet” wystawiony danemu pasażerowi, a tym samym odmienna informacja zawarta w „rezerwacji” jest nieistotna. Zatem w niniejszej sprawie „Zgłoszenie rezerwacji” powodów z dnia 15 stycznia 2018 r. [...] w ogóle nie może być podstawą określenia planowego czasu przylotu i to bez względu na to, czy można je uznać za „potwierdzoną rezerwację” w rozumieniu art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004. Ponadto nie spełnia ono również wymogów dla „biletu” zgodnie z art. 2 lit. f) tego rozporządzenia, gdyż nie można przyjąć, że za jej pomocą autoryzowany przedstawiciel strony pozwanej [Or. 8] wydał „uprawnienie” do przewozu w odniesieniu do wskazanych tam lotów. „Zgłoszenie rezerwacji” pozwala jedynie na uznanie, że za jego pomocą miało dojść do udokumentowania zgłoszenia na imprezę turystyczną organizowaną przez interwenienta ubocznego. W niniejszej sprawie brakuje dokumentu, który mógłby zostać jednoznacznie uznany za „bilet”.

W każdym razie zdaniem sądu odsyłającego „planowy czas przylotu” nie może wynikać z „innego dowodu”, który został wydany przez organizatora wycieczek nie pozostającego w odniesieniu do danego lotu w żadnym stosunku umownym z przewoźnikiem lotniczym. Jest tak, gdyż rozkład lotów należy do wyłącznej domeny przewoźnika lotniczego. Przewoźnik lotniczy zaplanował określony lot, jeżeli ujął go w swoim planie lotów, a tym samym ustalił w odniesieniu do niego miejsce oraz czas odlotu i przylotu, nadał mu numer lotu i umożliwił jego rezerwację [...]. Jeżeli brak jest rezerwacji miejsca na taki lot, przewoźnik lotniczy może zmienić planowany rozkład lotu lub z niego zrezygnować, co nie prowadzi do powstania po stronie pasażerów prawa do odszkodowania; wynika to z art. 2 lit. 1) rozporządzenia. W konsekwencji „inny dowód” w rozumieniu art. 2 lit. g) rozporządzenia nr 261/2004 wydany przez organizatora wycieczek przed taką rezerwacją nie jest wystarczający dla uzasadnienia powstania prawa do odszkodowania. Przemawia to przeciwko możliwości uznania, że taki „inny dowód” jest zawsze wystarczający dla uzasadnienia powstania prawa do odszkodowania, jeżeli dany przewoźnik lotniczy nie wykonuje określonego w nim lotu lub wykonuje go w innych godzinach.

4.

Odmiennego wniosku nie uzasadnia również art. 13 rozporządzenia nr 261/2004, bowiem sąd odsyłający nie może dostrzec, w jaki sposób pozwany przewoźnik lotniczy mógłby zwrócić się z roszczeniem regresowym do organizatora wycieczek, jeżeli nie istnieje między nimi stosunek umowny, lecz przewoźnik lotniczy musi zaspokoić roszczenia odszkodowawcze przewidziane w rozporządzeniu nr 261/2004 i podniesione przeciwko niemu z uwagi na odstępstwo od rozkładu lotu, którego sam w ogóle nie ustanowił. W tym względzie nie może zdaniem sądu odsyłającego prowadzić do odmiennego wniosku postulat zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów (motyw 1 rozporządzenia nr 261/2004). W osobie organizatora wycieczek, z którym pasażer pozostaje w stosunku umownym, pasażer ten ma adresata roszczenia, od którego

może dochodzić naprawienia indywidualnej szkody, której doznał na skutek tego, że oparł się na błędnych informacjach co do rozkładu lotu podanych przez takiego organizatora wycieczek. **[Or. 9]**

IV.

Jeżeli chodzi o dochodzone przez powodów roszczenia o przyznanie odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 w związku z art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z lotem powrotnym, to decydujące znaczenie ma to, czy przełożenie lotu o co najmniej dwie godziny i pięćdziesiąt minut z godziny 8:00 na godzinę 5:10 stanowi odwołanie w rozumieniu art. 1 lit. l) tego rozporządzenia.

1.

Zgodnie z definicją legalną zawartą w art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 „odwołanie” oznacza nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce. „Nieodbycie się” lotu, który był uprzednio planowany, należy odróżnić od „opóźnienia”, a charakteryzuje się ono odstąpieniem od rozkładu pierwotnego lotu (zob. wyrok Trybunału z dnia 19 listopada 2009 r. – C-402/07, C-432/07 Sturgeon i in./Condor i Böck i in./Air France, pkt 33 i nast.). Trybunał nie wyjaśnił dotychczas, czy należy przyjąć, że doszło do odstąpienia od rozkładu lotu również w przypadku, gdy lot ten został przełożony o dwie godziny i 50 minut wcześniej.

Zgodnie z orzecznictwem Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, zwanego dalej „BGH”) [...] większe niż nieistotne przełożenie przez przewoźnika lotniczego planowanego lotu na wcześniejszą godzinę stanowi – powiązane z ofertą zmiany planu podróży – odwołanie lotu, które może uzasadnić prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2010. Jak stwierdził BGH (federalny trybunał sprawiedliwości) [...], charakterystyczną cechą odwołania jest to, że przewoźnik lotniczy ostatecznie odstępuje od pierwotnego rozkładu lotu, nawet jeżeli pasażerowie zostali przeniesieni na inny lot. Wyjaśniono to w orzecznictwie Trybunału (wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon/Condor; ponadto wyrok z dnia 13 października 2011 r. – C-83/10, Sousa Rodriguez/Air France), które wydano w celu odgraniczenia przypadków odwołania od przypadków dużego opóźnienia. Do odstąpienia od rozkładu lotu dochodzi również w wypadku, gdy lot został przełożony o kilka godzin wcześniej.

Sąd odsyłający ma jednak wątpliwości co do prawidłowości wykładni prawa Unii przyjętej przez Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości).

Okoliczność, że rozporządzenie nr 261/2004 w żadnym miejscu nie wspomina o przełożeniu lotu na wcześniejszą godzinę, ani nie przewiduje żadnych regulacji w odniesieniu do takiego przypadku, nie stanowi również zdaniem sądu odsyłającego poważnej przeszkody dla przyjęcia wykładni art. 2 lit. l) zgodnej z orzecznictwem Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości).

Zgodnie z orzecznictwem Trybunału możliwe jest co do zasady przyjęcie, że doszło do odwołania lotu, jeżeli pierwotnie przewidziany opóźniony lot zostaje przeniesiony na inny lot, czyli w razie odstąpienia od rozkładu pierwotnego lotu i dołączenia przez jego pasażerów do pasażerów lotu również przewidzianego w rozkładzie, niezależnie od lotu, na który [Or. 10] przeniesieni pasażerowie mieli rezerwację; jedyną istotną kwestią jest indywidualna sytuacja każdego tak przewiezionego pasażera, czyli fakt, że w odniesieniu do danego pasażera zaniechano pierwotnego rozkładu lotu (wyrok Trybunału w sprawie Sousa/Rodriguez, pkt 30 i nast.). Trybunał wyjaśnił jednak również, że samo opóźnienie rzeczywistego czasu odlotu względem planowego czasu odlotu nie stanowi odwołania; opóźniony lot, niezależnie od czasu trwania opóźnienia, nie może zostać uznany za odwołany, jeżeli następuje odlot zgodnie z pierwotnie przewidzianym rozkładem (wyrok Trybunału w sprawie Sturgeon/Condor, pkt 32 i 34). W związku z tym sąd odsyłający nie ma wątpliwości co do tego, że przełożenie lotu na wcześniejszą godzinę skutkuje zmianą pierwotnie przewidzianego rozkładu lotu w rozumieniu orzecznictwa Trybunału.

Wątpliwości sądu odsyłającego co do prawidłowej wykładni art. 2 lit. 1) rozporządzenia nr 261/2004 wynikają z tego, że odstąpienie od rozkładu lotów przez obsługującego przewoźnika lotniczego, z którą niewątpliwie mamy do czynienia w przypadku przełożenia lotu na wcześniejszą godzinę – odmiennie niż odwołania lotów z niewielkim wyprzedzeniem bez oferty transportu zastępczego przewidzianej w art. 5 ust. 1 lit. c) akapit trzeci rozporządzenia lub duże opóźnienia – niekoniecznie prowadzą do niedogodności, które muszą być w sposób zestandaryzowany kompensowane lub zmniejszane za pomocą roszczeń odszkodowawczych oraz środków pomocy i opieki. Nawet bowiem jeżeli pasażerowie nie otrzymują żadnej oferty zastępczej objętej zakresem tego ostatniego przepisu rozporządzenia, lecz poinformowano ich z odpowiednim wyprzedzeniem o przełożeniu lotu na wcześniejszą godzinę, nie dotyczą ich porównywalne trudności lub niedogodności w rozumieniu motywów 12 i 13 rozporządzenia, gdyż mogą wystarczająco wcześnie dostosować się do nowego rozkładu lotu, a tym samym stawić się na lotnisko o nowej godzinie odlotu. Nie potrzebują oni zatem pomocy i opieki w czasie oczekiwania na lotnisku. Ponieważ nie występuje taki czas oczekiwania, pasażerowie nie odczuwają wynikających z takiego zdarzenia trudności i niedogodności, które wymagają materialnej rekompensaty. Niemniej takie trudności i niedogodności mogą jednak wystąpić wówczas, gdy nie poinformowano danych pasażerów z wyprzedzeniem o przełożeniu lotu na wcześniejszą godzinę i stawiają się oni do odprawy w pierwotnie planowanym czasie odlotu. Nie jest to jednak przypadek, z którym mamy do czynienia w niniejszej sprawie, gdyż pasażerów przewieziono lotem powrotnym przełożonym na wcześniejszą godzinę. Z tej przyczyny w przypadkach takich jak w niniejszej sprawie można upatrywać ewentualnych trudności i niedogodności w tym, że z uwagi na przełożenie lotu powrotnego na wcześniejszą godzinę zostali w ogóle zmuszeni do dokonania zmiany swoich planów podróży. Nie doznają oni jednak jakiegokolwiek straty czasu w znaczeniu konieczności oczekiwania.

Jeżeli przyjąć, że w przypadkach takich jak rozpatrywany w niniejszej sprawie szkód podlegających naprawieniu poprzez zapłatę odszkodowania upatrywać należy już w przełożeniu lotu na wcześniejszą godzinę, powstaje pytanie, jaki wymiar czasowy jest niezbędny, aby uzasadnić prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004. Zdaniem sądu odsyłającego [Or. 11] również trudności i niedogodności zwykle związane z przełożeniem lotu o kilka godzin wcześniej są nieporównywalne z tymi, które powstają na skutek odwołania lotu z niewielkim wyprzedzeniem lub dużego opóźnienia lotu.

2.

W orzecznictwie Trybunału nie wyjaśniono również kwestii, czy – w przypadku uznania, że przełożenie lotu na wcześniejszą godzinę może stanowić jego odwołanie w rozumieniu art. 2 lit. 1) rozporządzenia nr 261/2004 – obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu może przysługiwać prawo do obniżenia odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 2 rozporządzenia, jeżeli przesunięcie rzeczywistego czasu przylotu w stosunku do planowego czasu przylotu mieści się w przedziałach czasowych wskazanych w art. 7 ust. 2 rozporządzenia. Sąd odsyłający ma wątpliwości co do stosowania tego przez przepis do przypadku przełożenia lotu na wcześniejszą godzinę już z tej przyczyny, że zawiera on wprawdzie powiadomienie o zmianie planu podróży, o ile w ogóle wiąże się z nim odwołanie lotu, ale nie stanowi on oferty przewidzianej w art. 8 rozporządzenia nr 261/2004, czego wymaga art. 7 ust. 2. Na podstawie art. 8 rozporządzenia pasażerom przysługuje bowiem prawo wyboru i zgodnie z motywem 20 powinni zostać w pełni poinformowani o swoich prawach. Oznacza to, że przewoźnik lotniczy, który odwoływał lot, proponuje pasażerom wybór na warunkach, jakie art. 8 ust. 1 tego rozporządzenia ustanawia, odpowiednio, w lit. a), b) i c) (wyrok Trybunału z dnia 29 lipca 2019 r. – C-354/18, Rusu/Blue Air, pkt 53, dotyczący przypadku odmowy przyjęcia na pokład). Jak stwierdził dalej Trybunał (ibidem, pkt 54), wynika z tego, że taka propozycja powinna dostarczyć pasażerom informacji koniecznych dla dokonania przez nich skutecznego wyboru, tak aby mogli oni albo zrezygnować z lotu i otrzymać zwrot należności za bilet, albo kontynuować podróż do miejsca docelowego na porównywalnych warunkach podróży w najwcześniejszym z możliwych terminów lub w terminie późniejszym. Nie spełnia tych wymogów odnoszących się do oferty zmiany planu podróży poinformowanie pasażerów przez przewoźnika lotniczego wyłącznie o tym, że jego lot uległ przełożeniu na wcześniejszą godzinę.

3.

Porównywalne warunki na gruncie art. 8 ust. 1 lit. b), c) rozporządzenia nr 261/2004 odnoszą się do pierwotnie zarezerwowanego lotu, a tym samym umowy przewozu lotniczego. Nie wyjaśniono jeszcze również kwestii, czy lot przełożony o dwie godziny i 50 minut wcześniej jest w tym rozumieniu porównywalny z pierwotnie zarezerwowanym lotem i stanowi przewóz w najwcześniejszym możliwym terminie, a co za tym idzie pozwany przewoźnik lotniczy za pomocą przekazanego powiadomienia o przełożeniu lotu na

wcześniejszą godzinę spełnia obowiązek nałożony na niego przez ten przepis.
[Or. 12]

V.

W odniesieniu do dochodzonego przez powodów roszczenia o zwolnienie ich z przysługującego im pełnomocnikowi roszczenia o zapłatę wynagrodzenia rozstrzygnięcie, które ma wydać sąd odsyłający, zależy od tego, jaką treść powinna mieć informacja, którą na podstawie art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 należy wręczyć pasażerowi.

[...] [zgodnie z prawem krajowym brak roszczenia o zwolnienie w przypadku zwłoki]

Zdaniem sądu odsyłającego nie można – poza zaistnieniem zwłoki – automatycznie przyjąć, że pasażerowi przysługuje roszczenie o pokrycie kosztów adwokackich poniesionych w związku z dochodzeniem po raz pierwszy prawa do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 [...] w przypadku niewykonania przez obsługującego przewoźnika lotniczego obowiązku wynikającego z art. 14 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004. Należy wyjść z założenia, że w spornej sprawie doszło to takiego niewykonania obowiązku.

Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy nie wykonuje ciążącego na nim obowiązku wręczenia pasażerowi pisemnej informacji, skorzystanie z pomocy adwokata w pozasądowym dochodzeniu roszczeń odszkodowawczych nie pozostaje w związku z tym zaniechaniem. Jest tak, gdyż zgodnie z art. 14 ust. 2 zdanie pierwsze rozporządzenia nr 261/2004 obsługujący przewoźnik lotniczy jest zobowiązany wyłącznie do wręczenia pisemnej informacji o przepisach na temat odszkodowania i pomocy zgodnie z tym rozporządzeniem; odmienny wniosek nie wynika zdaniem sądu odsyłającego z motywu 20. Oznacza to w szczególności, że przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do dokonania subsumpcji konkretnych okoliczności danego przypadku pod przepisy rozporządzenia, które mogą znaleźć zastosowanie. Pasażerów należy zatem poinformować nie o przysługujących „im” prawach, lecz ogólnie o „zasadach”. Sąd odsyłający dostrzega przy tym, że BGH (federalny trybunał sprawiedliwości) [...] stwierdził, iż informacje, których zgodnie z art. 14 ust. 2 rozporządzenia należy udzielić pasażerowi, powinny sprawić, że może on skutecznie i bez pomocy adwokata dochodzić swoich roszczeń od obsługującego **[Or. 13]** przewoźnika lotniczego, tj. muszą wystarczająco jasno powiadomić go o tym, od kogo – ze wskazaniem dokładnej nazwy i adresu przedsiębiorstwa – i w jakiej wysokości, z podziałem na kwoty w zależności od odległości lotu, może żądać zapłaty i ewentualnie, jakie dokumenty powinien dołączyć. Celem obowiązku informowania jest umożliwienie pasażerom samodzielnego dochodzenia roszczenia odszkodowawczego od obsługującego przewoźnika lotniczego, co wynika z motywu 20.

Sąd odsyłający nie podziela tego stanowiska, bowiem motyw rozporządzenia cytowany w tym kontekście przez BGH (federalny trybunał sprawiedliwości) nie stanowi o tym, że pasażerowie powinni uniknąć konieczności korzystania z porady prawnej. Ponadto sąd odsyłający uważa, że prawodawca poczynił rozważania przedstawione w motywie 20 i skłoniły go one do sformułowania art. 14 ust. 2 rozporządzenia w taki sposób, w jaki to uczyniono, a który nie nakłada na przewoźnika lotniczego obowiązku przedstawienia pasażerowi wyjaśnień co do praw przysługujących mu w jego konkretnym przypadku, lecz jedynie co do tych, na które wskazuje brzmienie przepisu. Również inne niż niemiecka wersje językowe rozporządzenia, przykładowo francuska lub angielska, wskazują w art. 14 ust. 2 rozporządzenia wyłącznie na obowiązek wręczenia pasażerowi pisemnej informacji o zasadach („une notice écrite reprenant les regles d'indemnisation et d'assistance conformement aux dispositions du present reglement”, czy też „a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation”), a tym samym nie wynika z nich również, aby obsługujący przewoźnik lotniczy zobowiązany był do przedstawienia czegoś więcej niż ogólna informacja.

Z tych względów sąd odsyłający nie podziela również [...] stanowiska BGH (federalnego trybunału sprawiedliwości), zgodnie z którym w przypadku niewywiązania się przez obsługującego przewoźnika lotniczego z obowiązku udzielenia informacji na podstawie art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 rozważać można zasadność roszczenia o zwrot kosztów wynagrodzenia adwokata, które powstało na skutek zlecenia przedsądowej reprezentacji pasażera przy podniesieniu pierwszy raz roszczenia odszkodowawczego. Powodowie nie mogą także z innych przyczyn żądać zwolnienia z powstałego na etapie przedsądowym roszczenia o zapłatę wynagrodzenia pełnomocnika procesowego. Postawione pytanie jest więc również istotne dla rozstrzygnięcia w przedmiocie apelacji powodów, gdyż jeżeli pozwana w wystarczającym stopniu wywiązała się z obowiązków obciążających ją zgodnie z art. 14 ust. 2 rozporządzenia poprzez udzielenie ogólnej informacji o prawa wynikających z odwołania lub dużego opóźnienia lotu, powodom nie przysługiwałoby roszczenie o zwrot kosztów adwokackich poniesionych na etapie przedsądowym. Podlegałyby one natomiast zwrotowi, gdyby obowiązkiem pozwanej było pouczenie [Or. 14] o konkretnych prawach przysługujących powodom z uwagi na zakłócenie podróży, do którego doszło.

Przez wzgląd na orzecznictwo Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości) sąd odsyłający ma wątpliwości co do prawidłowego stosowania prawa Unii, a w konsekwencji uważa, że na podstawie art. 267 ust. 3 TFUE jest zobowiązany do wystąpienia do Trybunału o dokonanie wykładni art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004.

VI.

[...]

VII.

[...]

DOKUMENT ROBOCZY