

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-252/20 – 1

Sprawa C-252/20

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

10 czerwca 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Amtsgericht Hamburg (Niemcy)

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

25 maja 2020 r.

Strona powodowa:

CY

Strona pozwana:

Eurowings GmbH

Odpis uwierzytelniony

Amtsgericht Hamburg (sąd rejonowy w Hamburgu, Niemcy)

[...]

Postanowienie

W sprawie

CY, [...] Witzhave

– strona powodowa –

[...]

przeciwko

PL

Eurowings GmbH, [...] Düsseldorf

– stronie pozwanej –

[...]

Amtsgericht Hamburg (sąd rejonowy w Hamburgu) postanawia, co następuje –
[...]

Postępowanie zostaje zawieszono.

Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się na podstawie art. 267 TFUE następujące pytania prejudycjalne dotyczące wykładni 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:

1. Czy wynikające z art. 7 rozporządzenia prawo do odszkodowania przysługuje także wtedy, gdy pasażer ze względu na stosunkowo niewielkie opóźnienie przylotu nie zdążył na lot łączony i w wyniku tego przybył do miejsca docelowego z opóźnieniem, wynoszącym co najmniej trzy godziny, jednak oba loty obsługiwane były przez różnych przewoźników lotniczych, przy czym rezerwacji nie dokonano za pośrednictwem pozwanego w postępowaniu głównym przewoźnika lotniczego obsługującego pierwszy odcinek podróży? **[Or. 2]**

2. W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi twierdzącej:

Czy przewoźnik lotniczy, który faktycznie wykonuje opóźniony lot na pierwszym odcinku podróży, jest „obsługującym przewoźnikiem lotniczym” w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) 261/2004, czy też „obsługującym przewoźnikiem lotniczym” w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) 261/2004 jest przewoźnik lotniczy wykonujący punktualny lot na drugim odcinku podróży, za którego pośrednictwem zarezerwowano oba loty?

3. Na wypadek stwierdzenia, że obu przewoźników lotniczych należy uznać za „obsługujących przewoźników lotniczych” w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) 261/2004:

Czy pasażer może wówczas wybrać, do którego z dwóch przewoźników lotniczych wystąpi z roszczeniem?

Uzasadnienie:

A. Przedstawienie stanu faktycznego

1. Strona powodowa pozwała stronę pozwaną o odszkodowanie w wysokości 400,00 EUR na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

2

2. Strona powodowa zarezerwowała za pośrednictwem biura podróży lot z Hamburga do Kairu przez Zurych na dzień 23 października 2016 r. Potwierdzenie rezerwacji wystawiła Swiss International Air Lines AG. Z potwierdzenia rezerwacji wynika, że podróż miała mieć następujący przebieg – z Hamburga do Zurychu lotem LX 4413 (planowy odlot w dniu 23 października 2016 r. o godz. 07:00 i planowy przylot w dniu 23 października 2016 r. o godz. 08:25) oraz z Zurychu do Kairu lotem LX 236 (planowy odlot w dniu 23 października 2016 r. o godz. 09:05 i planowy przylot w dniu 23 października 2016 r. o godz. 14:05).
3. Lot z Hamburga do Zurychu był oferowany w ramach wspólnej obsługi połączeń przez Swiss pod numerem lotu LX 4413 i przez stronę pozwaną pod numerem lotu EW 4762. Na mocy umowy o wspólnej obsłudze połączeń ze Swiss strona pozwana wykonała lot z Hamburga do Zurychu (LX 4413) pod numerem lotu EW 4762 własnym samolotem i z własną załogą.
4. Strona pozwana wykonała lot z Hamburga do Zurychu z opóźnieniem, lądując w Zurychu dopiero o godz. 08:46. Strona powodowa nie zdążyła następnie na wykonywany przez Swiss [Or. 3] lot łączony do Kairu, ponieważ miała na przesiadkę jedynie 19 minut. Minimalny czas na przesiadkę („minimum connecting time”) wynosił w przypadku tego połączenia lotniczego 30 minut. Rezerwację strony powodowej następnie zmieniono, przenosząc ją na późniejszy lot do Kairu przez Mediolan. Strona powodowa wylądowała w Kairze z opóźnieniem przekraczającym pięć godzin.
5. Strona powodowa uważa, że w ramach wspólnej obsługi połączeń strona pozwana była przewoźnikiem lotniczym obsługującym opóźniony lot z Hamburga do Zurychu i już z tego względu jest zobowiązana do zapłaty odszkodowania. Strona pozwana oferowała wykonywany przez siebie lot EW 4762 w systemie rezerwacyjnym Amadeus, udostępniając tam swoje loty konkretnie na potrzeby zestawiania różnych odcinków lotu.
6. Strona pozwana uważa, że prawo do odszkodowania w przypadku spóźnienia się na lot łączony wskutek niewielkiego opóźnienia pierwszego lotu przysługuje pod warunkiem, że zarówno lot dowożący, jak i lot łączony wykonał ten sam przewoźnik lotniczy. Kolejny lot wykonywany przez innego przewoźnika lotniczego ma natomiast nie wchodzić w zakres ryzyka obciążającego przewoźnika lotniczego, który obsługuje pierwszy odcinek podróży.

B. Uzasadnienie odesłania prejudycjalnego do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej

7. Rozstrzygnięcie sprawy wymaga udzielenia przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej odpowiedzi na pytania prejudycjalne.

I. W przedmiocie pierwszego pytania prejudycjalnego

8. Stronie powodowej mogłoby przysługiwać prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia (WE) nr 261/2004.
9. Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej opóźnienie odpowiada odwołaniu lotu w rozumieniu art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, co skutkuje tym, że również za takie opóźnienia można dochodzić odszkodowania w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. c) w związku z art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004, jeżeli opóźnienie w miejscu docelowym wynosi przynajmniej trzy godziny (zobacz [...] wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., [...] C-402/07, Sturgeon, [...] EU:C:2009:716 – pkt 41 i nast.; [...] wyrok z dnia 23 października 2012 r., [...] C-581/10, Nelson, [...] EU:C:2012:657 – pkt 28 i nast.). Ma to zastosowanie również wówczas, gdy stosunkowo niewielkie opóźnienie **[Or. 4]** prowadzi do dużego opóźnienia w miejscu docelowym w związku ze spóźnieniem się na lot łączony (zobacz [...] wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., [...] C-11/11, Folkerts, [...] EU:C:2013:106 – pkt 25 i nast.). Rozstrzygnięcie w sprawie Folkerts wydano jednak w stanie faktycznym, w którym zarówno lot dowożący, jak i lot łączony wykonał ten sam przewoźnik lotniczy (zobacz [...] wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., [...] C-11/11, Folkerts, [...] EU:C:2013:106 – pkt 18).
10. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej nie rozstrzygnął dotychczas, czy ma to zastosowanie również w sytuacji, w której – jak w niniejszej sprawie – lotu dowożącego i lotu łączonego nie wykonał ten sam przewoźnik lotniczy.
11. Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy) w porównywalnej sprawie zawiesił postępowanie i wystąpił do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym, obejmującym pytanie prejudycjalne w zakresie wykładni rozporządzenia o prawach pasażerów, które było co do zasady identyczne z pierwszym pytaniem prejudycjalnym zadany w niniejszym wniosku [...]. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej nie wydał orzeczenia w trybie prejudycjalnym, ponieważ Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) wycofał pytanie prejudycjalne po tym, jak w tamtejszym postępowaniu uznano powództwo.
12. Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) [...] zważył, co następuje:
13. „d) Z ratio legis art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 mogłoby wynikać, że prawo do odszkodowania przysługuje tylko wtedy, gdy przewoźnik lotniczy, który spowodował opóźnienie w miejscu docelowym, wyraził zgodę na zestawienie następujących po sobie lotów poprzez wydanie lub autoryzowanie potwierdzenia rezerwacji. Ta kwestia nie jest jeszcze ostatecznie wyjaśniona w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

14. aa) Z orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości wynika, że prawo do odszkodowania przysługuje w każdym razie wtedy, gdy różne następujące po sobie loty zostały zarezerwowane u przewoźnika lotniczego, wobec którego wysuwa się roszczenie odszkodowawcze.
15. W tych rozstrzygnięciach, w których prawo do odszkodowania wynikało z opóźnienia przylotu na miejsce lądowania bezpośredniego lotu łączonego, kolejne następujące po sobie loty zostały zarezerwowane u przewoźnika lotniczego, wobec którego wysuwano roszczenie w postępowaniu głównym ([...] [C-11/11] pkt 18 – Folkerts [...]; postanowienie z dnia 4 października 2012 r. [Or. 5] – C-321/11, [...] pkt 10, 34 – Rodriguez Cachafeiro i in.). Inne orzeczenia Trybunału Sprawiedliwości, w których znaczenie miało pojęcie lotu w rozumieniu rozporządzenia, dotyczyły również przypadków, w których pasażer dokonał rezerwacji wszystkich odpowiednich lotów u przewoźnika lotniczego, od którego następnie domagał się odszkodowania (zobacz [...] [C-173/07] pkt 13 – Emirates Airlines; [...] [C-402/07] pkt 11 – Sturgeon i in.; [...] [C-581/10] pkt 15 – Nelson i in.).
16. bb) Taka sytuacja nie występuje w niniejszej sprawie.
17. Zgodnie z twierdzeniami sądu apelacyjnego oba loty zostały wykonane przez różnych przewoźników lotniczych. Rezerwacji nie dokonano u jednego z tych przewoźników, lecz u organizatora wycieczek. Wystawił on także [...] potwierdzenie rezerwacji. Z powodu braku odpowiednich ustaleń nie można uznać, że pozwany sam wystawił lub autoryzował bilet na oba loty.
18. cc) Z rozporządzenia i wskazanego orzecznictwa Trybunału nie wynikają wystarczająco jasne wnioski dotyczące tej sytuacji.
19. Zgodnie z art. 3 ust. 2 lit. a) rozporządzenia ma ono zastosowanie tylko wtedy, gdy pasażer posiada potwierdzoną rezerwację na dany lot. Oznacza to zgodnie z art. 2 lit. g) rozporządzenia, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek. Rejestracja może nastąpić na bilecie w rozumieniu art. 2 lit. f) rozporządzenia, który został wydany lub autoryzowany przez przewoźnika lotniczego lub jego autoryzowanego przedstawiciela lub w innej formie.
20. Z tego uregulowania wynika jednoznacznie, że pasażerowi może przysługiwać prawo do odszkodowania wobec przewoźnika lotniczego wykonującego lot także wtedy, gdy przewoźnik ten nie uczestniczył wprawdzie w poszczególnej rezerwacji i jej potwierdzeniu, ale umożliwił przedstawicielowi lub organizatorowi wycieczek przyjmowanie takich rezerwacji i ich potwierdzanie. Przewoźnikowi należy w takich przypadkach przypisać odpowiedzialność za potwierdzanie rezerwacji przez przedstawiciela lub organizatora wycieczek tak jak za własne oświadczenia. [Or. 6]
21. Z powyższego nie można jednak jednoznacznie wywieść, że przewoźnikowi lotniczemu należy przypisać potwierdzenie rezerwacji dokonane przez

przedstawiciela lub organizatora wycieczek także w przypadku, gdy potwierdzenie to dotyczy innego lotu, który zostanie wykonany przez innego przewoźnika. W odniesieniu do takiego lotu przedstawiciel lub organizator wycieczek zastępuje przede wszystkim przewoźnika lotniczego, który wykonuje ten lot. Z punktu widzenia danego przewoźnika sytuacja przedstawia się podobnie, jak gdyby pasażer sam dokonał kilku oddzielnych rezerwacji u różnych przewoźników lotniczych na następujące po sobie loty. W stosunku do ostatnio wymienionego przypadku Komisja w swoich wytycznych interpretacyjnych dotyczących rozporządzenia uznaje w każdym razie, że nie przysługuje prawo do odszkodowania (wytyczne Komisji z dnia 10 czerwca 2016 r., C(2016) 3502 final, s. 18 w pkt 4 d A ii).

22. dd) Zdaniem izby orzekającej niektóre argumenty przemawiają za tym, że należy potwierdzić prawo do odszkodowania także wtedy, gdy potwierdzenie rezerwacji na następujące po sobie loty zostało wydane przez organizatora wycieczki.
23. (1) W odniesieniu do różnych form potwierdzenia rezerwacji rozporządzenie przewiduje zasadniczo takie same skutki prawne. W motywie 5 wskazano, że ochrona powinna obejmować również pasażerów lotów stanowiących część zorganizowanych wycieczek. Obowiązek odszkodowawczy w stosunku do lotów zestawionych przez organizatora wycieczek byłby również zgodny z celem, określonym w motywach 1 do 4, polegającym na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów i uwzględnieniu wymogów ochrony konsumentów oraz wywiedzionej z tego przez Trybunał Sprawiedliwości zasady, zgodnie z którą przepisy rozporządzenia, które przyznają prawa pasażerom lotniczym, powinny być interpretowane szeroko (zobacz w tej kwestii [...] [C-402/07] pkt 45 – Sturgeon i in.), natomiast terminy zawarte w przepisie, który stanowi wyjątek od zasady, lub w przepisie szczególnym, który stanowi wyjątek od wspólnotowych przepisów o ochronie konsumentów, należy zasadniczo interpretować wąsko (zobacz w tej kwestii [...] wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r. – C-549/07, [...] [EU:C:2008:771] pkt 17 – Wallentin-Hermann).
24. (2) Potwierdzenie prawa do odszkodowania zdaniem izby orzekającej jest również zgodne z podkreśloną przez Trybunał kwestią odpowiedzialności za przejęte wraz z potwierdzeniem rezerwacji zobowiązania do świadczenia.
25. W przypadku, gdy przewoźnik lotniczy, u którego zostały zarezerwowane dwa następujące po sobie loty [**Or. 7**], odmawia przyjęcia na pokład drugiego samolotu przyjmując, że pasażer nie jest w stanie stawić się na ten samolot z powodu opóźnienia pierwszego lotu, Trybunał potwierdził prawo do odszkodowania. Uznał on, że istotne jest przy tym, iż roszczenie powinno zrekompensować niedogodności spowodowane nieodwracalną stratą czasu wynoszącą trzy godziny lub więcej oraz że przewoźnik lotniczy wykonujący lot powinien być w każdym przypadku zobowiązany do wypłaty odszkodowania za te niedogodności, gdy ustalono, że jest za nie odpowiedzialny, niezależnie od tego, czy ponosi winę za opóźnienie pierwszego wykonywanego przez siebie lotu, czy dlatego, że błędnie stwierdził, że odnośni pasażerowie nie będą w stanie stawić się

na czas u wejścia na pokład kolejnego lotu, czy dlatego, że dokonał sprzedaży biletów na kolejne loty, w przypadku których czas pozostały na dotarcie na lot łączony okazał się niewystarczający ([...] [C-321/11] pkt 34 – Rodriguez Cachafeiro i in.).

26. W każdym razie z punktu widzenia pasażera, którego ochronie służy prawo do odszkodowania, podobna sytuacja występuje, gdy przewoźnik lotniczy wprowadzić nie wystawił sam, ani nie autoryzował biletów na następujące po sobie loty, ale umożliwił organizatorowi wycieczek wystawianie takich biletów jak również zestawianie lotów, które są wykonywane przez różnych przewoźników lotniczych.
27. ee) Jednak izba orzekająca uważa, że nie jest wstanie wydać własnego rozstrzygnięcia.
28. Odpowiednie zastosowanie zasad wypracowanych przez Trybunał Sprawiedliwości do sytuacji, która ma zostać poddana ocenie w tej sprawie, wydaje się wprowadzić – z przedstawionych powyżej powodów – uzasadnione. Nie wynika to jednak bez wątplenia z poprzednich orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości”.
29. Sąd odsyłający podziela powyższe rozważania.

II. W przedmiocie drugiego pytania prejudycjalnego

30. W wyroku z dnia 11 lipca 2019 r. ([...] C-502/18, [...] EU:C:2019:604) Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej wydał rozstrzygnięcie w sprawie składającego się z kilku odcinków podróży, ale podlegającego jednolitej ocenie lotu łączonego z Pragi do Bangkoku przez Abu Dhabi, uznając pozwaną w tamtym postępowaniu Ceske aerolinie za obsługującego, a tym samym ponoszącego odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w świetle rozporządzenia o prawach pasażerów. Pierwszy lot wykonany przez Ceske aerolinie odbył się punktualnie, a opóźnienie miał dopiero [Or. 8] drugi lot wykonywany na podstawie umowy o wspólnej obsłudze połączeń przez Etihad Airways. Za decydujące kryterium Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej uznał to, że Ceske aerolinie była kontrahentem pasażera, a wysoki poziom ochrony pasażera wymaga, aby odpowiedzialność jako obsługujący przewoźnik lotniczy ponosił kontrahent pasażera, zwłaszcza że możliwe jest również wystąpienie z roszczeniem regresowym wobec przewoźnika lotniczego, który faktycznie wykonał opóźniony lot.
31. Jeżeli zastosować te sformułowane przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej zasady do niniejszego stanu faktycznego, mogłoby to prowadzić do konieczności uznania za obsługującego przewoźnika lotniczego w niniejszej sprawie Swiss, która wystawiła potwierdzenie rezerwacji, a nie strony pozwanej [...]. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej nie wydał jednak dotychczas rozstrzygnięcia w sprawie stanu faktycznego porównywalnego z tym występującym w niniejszej sprawie.

III. W przedmiocie trzeciego pytania prejudycjalnego

32. Na wypadek gdyby w niniejszej sprawie za obsługującego przewoźnika lotniczego w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. c), art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) 261/2004 należało uznać zarówno Swiss jako kontrahenta strony powodowej, jak i stronę pozwaną, która faktycznie wykonała opóźniony lot dowożący własnym samolotem i z własną załogą w ramach wspólnej obsługi połączeń, nasuwa się ponadto pytanie, czy pasażer musi wówczas wystąpić z roszczeniem do swojego kontrahenta, czy też ma prawo wybrać, do którego z dwóch przewoźników lotniczych wystąpi z roszczeniem. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej nie rozstrzygnął dotychczas również tej kwestii.

dr Kaiser
sędzia sądu rejonowego

[...]