

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-191/19 – 1

Sprawa C-191/19

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

27 lutego 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Frankfurt am Main (Niemcy)

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

20 lutego 2019 r.

Strona skarżąca i strona wnosząca odwołanie:

OI

Strona pozwana i druga strona postępowania odwoławczego:

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA

Landgericht Frankfurt am Main

dwudziesta czwarta izba cywilna

[...]

Postanowienie

W sprawie

OI [...]

strona skarżąca i strona wnosząca odwołanie

[...]

przeciwko

PL

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA, [...] Walencja,

strona pozwana i druga strona postępowania odwoławczego

[...]

dwudziesta czwarta izba cywilna Landgericht Frankfurt am Main (sądu okręgowego we Frankfurcie nad Menem, Niemcy) [...] po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 27 listopada 2018 r. postanowiła:

I. Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostają przedstawione następujące pytania w celu dokonania wykładni art. 4 ust. 3, art. 5 ust. 1 lit. c) iii) i art. 7 ust. 1 zdanie pierwsze lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 [Or. 2] 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 („rozporządzenie nr 261/2004“):

1. Czy zmiana rezerwacji pasażera stawiającego się na odprawę na lotnisku, który dysponuje potwierdzoną rezerwacją na określony lot, wbrew jego woli na późniejszy lot stanowi przypadek odmowy przyjęcia na pokład w rozumieniu art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli lot, którego dotyczy potwierdzona rezerwacja pasażera zostanie wykonany?

2. W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pierwsze pytanie: czy przepis art. 5 ust. 1 lit. c) iii) rozporządzenia nr 261/2004 należy stosować analogicznie do przypadków odmowy przyjęcia na pokład w rozumieniu art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004?

II. Postępowanie odwoławcze zostaje zawieszono. [Or. 3]

Uzasadnienie

Skarżąca dysponowała potwierdzonymi rezerwacjami u pozwanej na obsługiwany przez nią w dniu 3 października 2015 r. lot IB 8505 z Jerez (planowany odlot o godzinie 13:35) do Madrytu (planowany przylot o godzinie 14:45) oraz na dalszy lot AB 5325 w dniu 3 października 2015 r. z Madrytu (planowany odlot o godzinie 20:00) do Frankfurtu (planowany przylot o godzinie 22:40).

Skarżąca została przeniesiona z lotu IB 8505 na lot IB 8507. Lot IB 8507 wystartował z Jerez około godziny 17:55 i wylądował w Madrycie około godziny 19:05. Dalszy lot AB 5325 nastąpił planowo o godzinie 20:00, tak że skarżąca dotarła do Frankfurtu bez opóźnienia, a nawet dziesięć minut wcześniej niż planowano.

Po częściowym cofnięciu powództwa w wysokości 200 EUR skarżąca ostatecznie wносиła w pierwszej instancji w Amtsgericht (sądzie rejonowym) o zapłatę kwoty odszkodowania w wysokości 400 EUR na podstawie rozporządzenia nr 261/2004.

Amtsgericht (sąd rejonowy) oddalił powództwo, ponieważ skarżąca dotarła do miejsca docelowego w ramach wyznaczonych przez art. 5 ust. 1 lit. c) iii) rozporządzenia nr 261/2004.

Zostało to zakwestionowane w odwołaniu skarżącej, która nadal żąda zapłaty 200 EUR. Skarżąca zasadniczo uważa, że z powodu odmowy przyjęcia na pokład przysługuje jej odszkodowanie w wysokości 200 EUR na podstawie rozporządzenia nr 261/2004. Ograniczenia owego prawa, jak zostały one przewidziane w przypadku odwołania na mocy art. 5 ust. 1 lit. c) iii) rozporządzenia nr 261/2004 nie mogą być stosowane.

Rozstrzygnięcie odsyłającego sądu odwoławczego zależy od udzielenia odpowiedzi na przedstawione pytania prejudycjalne przez Trybunał Sprawiedliwości.

Sąd odwoławczy stwierdza na wstępie, że prawo do odszkodowania w ogóle wchodzi w rachubę jedynie wówczas, gdyby zachodził tu przypadek odmowy przyjęcia na pokład na skutek zmiany rezerwacji. Bowiem w rzeczywistości nie doszło do odwołania – jako jedyne inne wchodzącego w rachubę zakłócenia w spełnieniu świadczenia zgodnie z rozporządzeniem nr 261/2004, gdyż lot, którym skarżąca miała zostać przewieziona (IB 8505), został jeszcze wykonany i nie zrezygnowano w całości z planu lotów. Poza tym w tym przypadku wykluczone byłoby prawo do odszkodowania [Or. 4] z powodu bezpośredniego stosowania art. 5 ust. 1 lit. c) iii) rozporządzenia nr 261/2004.

Do tego odnosi się pierwsze pytanie prejudycjalne. Sąd odwoławczy wychodzi z założenia, że silne argumenty przemawiają za tym, że zmiana rezerwacji pasażera na inny lot wbrew jego woli objęta jest art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli pierwotny lot zostanie nadal wykonany. W przeciwnym razie istnieje niebezpieczeństwo, że obsługujący przewoźnik lotniczy mógłby obejść skutki prawne rozporządzenia nr 261/2004 zmieniając rezerwację pasażera na późniejsze loty i tym samym zostanie mu przyznane uprawnienie dyskrecjonalne w zakresie roszczeń pasażerów, co byłoby sprzeczne z celami rozporządzenia nr 261/2004 (przede wszystkim z ochroną pasażerów). Odpowiada to także przeważającej opinii niemieckiego orzecznictwa i doktryny [...].

W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pierwsze pytanie prejudycjalne decydujące dla rozstrzygnięcia jest, czy przepis art. 5 ust. 1 lit. c) iii) rozporządzenia nr 261/2004 należy stosować analogicznie do przypadków odmowy przyjęcia na pokład w rozumieniu art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004. Przesłanki faktyczne tego przepisu są bowiem spełnione. Tego dotyczy drugie pytanie prejudycjalne.

Do tej pory Bundesgerichtshof (niemiecki federalny trybunał sprawiedliwości) wyraźnie pozostawił tę kwestię bez odpowiedzi [...].

Zdaniem sądu odwoławczego za stosowną analogią przemawiają silne argumenty, które właściwie wynikają z ratio legis zarówno prawa do odszkodowania zgodnie

z art. 7 jak i wyłączenia odpowiedzialności zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004.

W pierwszej kolejności prawo do odszkodowania ma w sposób ryczałtowy zmniejszyć trudności i niedogodności na skutek straty czasu i poniesionej szkody stanowiące określone, objęte rozporządzeniem zakłócenie w spełnieniu świadczenia. Z uwagi na to, jak przyjął to prawodawca europejski, za cel art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 należy w tym względzie uznać, że w przypadkach tam uregulowanych nie powstały dla pasażerów trudności i niedogodności wymagające zrekompensowania [Or. 5] zryczałtowanym prawem do odszkodowania. Pasażer musi bez odszkodowania godzić się na to, że takie przypadki mogą skutkować dla niego (nieznaczną) niedogodnością, ponieważ przewóz żądany od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z zatwierdzoną rezerwacją nie zostanie dokonany zgodnie z rezerwacją. Fakt nieprzyznania rekompensaty finansowej na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 pasażerowi, który doznał (nieznaczej) niedogodności nie wzbudza także zastrzeżeń z punktu widzenia ochrony konsumentów w ogólności i ochrony pasażerów w szczególności. Rozporządzenia to ma bowiem regulować tylko minimalne prawa pasażera.

Ów kontekst normatywny między art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 można by przenieść na przypadki odmowy przyjęcia na pokład. Z perspektywy pasażera nie ma bowiem istotnej różnicy, czy niezrealizowany przewóz jest skutkiem odmowy przyjęcia na pokład lub odwołania. Szkoda powstała u pasażera w obu przypadkach polega na tym, że nie przewieziono go zgodnie z rezerwacją. Potwierdza to również dokonywanie rozgraniczenia między odmową przyjęcia na pokład a odwołaniem wyłącznie według tego, czy rzezonny lot zostanie jeszcze wykonany lub czy zrezygnowano w całości z planu lotów. Jednak to czy indywidualnemu pasażerowi odmówiono przyjęcia na pokład w rozumieniu art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, ale plan lotów w pozostałym zakresie zostanie zachowany lub indywidualnemu pasażerowi odmówiono przyjęcia na pokład w rozumieniu art. 5 rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ zrezygnowano z planu lotów, nie ma wpływu na rodzaj i zakres doznanych przez niego na skutek tego trudności i niedogodności.

Pogląd ten znajduje także potwierdzenie w tym, że takie trudności i niedogodności powstają dla pasażera wtedy, gdy zostanie mu wyjaśnione, że nie zostanie przewieziony zgodnie z rezerwacją. Nie jest rzadkością, że pasażer dopiero następnie dowie się, czy ów niezrealizowany przewóz stanowi jednak odmowę przyjęcia na pokład lub odwołanie. W chwili zaistnienia tego naruszenia pasażer nie może z łatwością dowiedzieć się, czy jego niezrealizowany przewóz nastąpił ze względu na plan lotów, z którego przewoźnik lotniczy zrezygnował.

Analogii nie można także odrzucić argumentując, że przyznanie kwoty odszkodowania w przypadkach nieprzyjęcia na pokład co najmniej [Or. 6] częściowo powinno mieć charakter kary. Prawo do odszkodowania nie ma bowiem charakteru odszkodowania przybierającego postać kary.

[...]

Frankfurt am Main, dnia 20 lutego 2019 r.

[...]

DOKUMENT ROBOCZY