

## Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-560/19 - 1

### Sprawa C-560/19

#### Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

**Data wpływu:**

23 lipca 2019 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (sąd gospodarczy nr 3 w Walencji, Hiszpania)

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

11 lipca 2019 r.

**Strona powodowa:**

GT

**Strona pozwana:**

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A.

---

[...] [określenie sporu i stron]

#### **POSTANOWIENIE**

[...] [określenie sądu odsyłającego]

**Miejsce:** WALENCJA

**Data:** jedenastego lipca dwa tysiące dziewiętnastego roku

#### **OKOLICZNOŚCI FAKTYCZNE**

*1.- Spór w postępowaniu głównym, w którym postanowiono wystąpić z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.*

Pani GT złożyła pozew przeciwko przewoźnikowi lotniczemu Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A., w którym domaga się zapłaty odszkodowania w wysokości 600 EUR, przewidzianego w art. 7 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 w związku z opóźnieniem jej lotu wynoszącym ponad 24 godziny w stosunku do planowanego czasu przylotu do miejsca docelowego. Domaga się również wypłaty odszkodowania w wysokości 99,65 EUR za szkodę poniesioną w związku z opóźnieniem, w postaci niewykorzystanej nocy w hotelu w miejscu docelowym, którą wcześniej zarezerwowała i musiała opłacić. [OR 2]

Okoliczności faktyczne przedstawione w pozwie są następujące:

1°).- Powódka wykupiła w Iberii —spółce prowadzącej działalność w zakresie przewozu pasażerów na podstawie sprzedawanych przez nią biletów— lot z Alicante do Chicago, jak wynika z dokumentu numer trzy dołączonego do pozwu. Na podróż składały się dwa loty:

- Pierwszy lot z Alicante do Madrytu dnia 9 września 2018 r. o godz. 09.40, przylot do Madrytu o godz. 10.50. Ta część trasy była obsługiwana przez przewoźnika lotniczego Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A.

- Drugi lot z Madrytu do Chicago był tego samego dnia o godz. 11.55, przylot do miejsca docelowego o godz. 14.20. Ta część trasy była obsługiwana przez przewoźnika lotniczego Iberia.

2°).- Pierwszy lot (Alicante-Madryt) przybył do Madrytu z opóźnieniem. Zdaniem strony powodowej wynosiło ono 1 godzinę. Strona pozwana przyznaje, że doszło do opóźnienia, jednak twierdzi, że wynosiło ono 30 minut.

3°).- W wyniku powyższego opóźnienia pasażerka spóźniła się na lot łączony na drugim odcinku trasy.

4°).- Pasażerka została przeniesiona na inny lot i dotarła do miejsca docelowego, Chicago, z ponad 24 godzinnym opóźnieniem.

## *2.- Pytanie prejudycjalne*

W niniejszym postępowaniu nie został jeszcze wydany wyrok [...] [wewnętrzne kwestie proceduralne]. Przed wydaniem wyroku Sąd odsyłający uznał za konieczne przedstawienie pytania prejudycjalnego.

## *3.- Określenie stron i uczestników postępowania*

Stronami postępowania głównego są pani GT, [OR 3] [...] [nazwisko adwokata] jako strona powodowa, oraz Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo S.A., [...] [nazwisko adwokata] jako strona pozwana.

## UZASADNIENIE

### 1.- *Ramy prawne sprawy w prawie Unii Europejskiej.*

- 1.- Motyw 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 [...] wskazuje, że: „Aby zapewnić efektywność stosowania niniejszego rozporządzenia, zobowiązania z niego wynikające powinny dotyczyć przewoźników lotniczych, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać loty, bez względu na to czy samoloty są ich własnością czy też są przedmiotem dzierżawy bezzałogowej (dry lease) lub załogowej (wet lease) lub na jakiegokolwiek innej podstawie”.
- 2.- Artykuł 2 rozporządzenia [(WE) nr] 261/2004 przewiduje, że: „Dla 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 z tym pasażerem”.
- 3.- Artykuł 2 rozporządzenia [(WE) nr] 261/2004 stanowi, że: „»Miejsce docelowe« oznacza miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu; alternatywne dostępne loty łączone nie są brane pod uwagę, jeżeli zachowany jest planowany czas przylotu”. [OR 4]

Zgodnie z wyrokiem w sprawie Folkerts, C-11/11, z dnia 26 lutego 2013 r.: „[...] w przypadku lotu łączonego do celów zryczałtowanego odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 znaczenie ma wyłącznie opóźnienie stwierdzone względem planowej godziny przybycia do miejsca docelowego, rozumianego jako miejsce lądowania ostatniego lotu zainteresowanego pasażera”.

- 4.- Artykuł 3 ust. 5 rozporządzenia [(WE) nr] 261/2004 przewiduje, że: „Niniejsze 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”.
- 5.- Artykuł 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia [(WE) nr] 261/2004 stanowi, że w przypadku odwołania lotu „pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 [...]”.

6.- Artykuł 7 ust. 1 rozporządzenia [(WE) nr] 261/2004 reguluje kwestię odszkodowania w następujący sposób: „W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;

b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;

c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu”. [OR 5]

7.- Wyrok Sturgeon, w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, z dnia 19 listopada 2009 r. oraz wyrok Nelson, w sprawach połączonych C-581/10 i C-629/10, z dnia 23 października 2012 r. zrównały duże opóźnienie przylotu z odwołaniem lotu.

8.- Artykuł 5 ust. 1 dyrektywy [Rady] 90/314/[EWG] stanowi, że „państwa członkowskie podejmą wszelkie niezbędne kroki w celu zapewnienia odpowiedzialności organizatora i/lub punktu sprzedaży detalicznej wobec konsumenta za właściwe wykonanie zobowiązań wynikających z umowy, niezależnie od tego, czy obowiązki te mają być wykonane przez organizatora i/lub punkt sprzedaży detalicznej czy usługodawcę. Nie narusza to uprawnień organizatora i/lub punktu sprzedaży detalicznej w stosunku do tych usługodawców”.

9.- Artykuł 13 rozporządzenia [(WE) nr] 261/2004 stanowi, że: „W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez niniejsze rozporządzenie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od jakiegokolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich”.

10.- Ustęp 2.2.3 zawiadomienia Komisji z dnia 15 czerwca 2016 r. stanowi, że: „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. Obsługujący przewoźnik lotniczy jest zdefiniowany w motywie 7”.

11.- W wyroku Bossen, w sprawie C-559/16, z dnia 7 września 2017 r. wskazano, że przepisy rozporządzenia „przewidują prawo pasażerów do odszkodowania niezależnie od tego, czy pasażerowie ci dotrą do miejsca docelowego bezpośrednim lotem czy też lotem łączonym”.

## 2.- Wątpliwości uzasadniające przedstawienie pytania prejudycjalnego [OR 6]

1.- Jak stwierdzono w poprzednim punkcie uzasadnienia, przepisy wspólnotowe zdają się wskazywać, że obowiązek zapłaty odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia [(WE) nr] 261/2004 spoczywa na obsługującym przewoźniku, niezależnie od tego, kto sprzedał bilet. A zatem niezależnie od tego, kto jest przewoźnikiem umownym. Sytuacja wydaje się jasna w przypadku, gdy podmiotem, który dokonał sprzedaży biletu, a tym samym zawarł umowę z pasażerem jest biuro podróży. Natomiast wątpliwość pojawia się wówczas, gdy sprzedaży biletu dokonuje przedsiębiorstwo zajmujące się transportem lotniczym pasażerów, jednak przedsiębiorstwo to nie obsługuje lotu, gdyż w wyniku porozumienia pomiędzy przewoźnikami lotniczymi lot jest faktycznie wykonywany przez innego przewoźnika. Taka sytuacja ma miejsce w postępowaniu głównym. Otóż w postępowaniu tym sprzedaży biletu dokonała Iberia, spółka zajmująca się przewozem lotniczym pasażerów. Jednak to nie ona obsługiwała lot z Alicante do Madrytu, gdyż ten odcinek lotu był faktycznie wykonywany przez innego przewoźnika, w tym przypadku przez Air Nostrum, na mocy porozumień pomiędzy obiema spółkami.

W związku z tym powstaje wątpliwość, czy obowiązek zapłaty odszkodowania, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia [(WE) nr] 261/2004, spoczywa wyłącznie na przewoźniku obsługującym lot, a przez to faktycznie go wykonującym, czy też może być również nałożony na spółkę, która nie obsługuje lotu, jednak z którą została zawarta umowa i która również zajmuje się wykonywaniem lotów pasażerskich. Innymi słowy, czy można uznać, że pojęcie „obsługujący przewoźnik” obejmuje spółkę zajmującą się przewozem lotniczym pasażerów, która sprzedaje bilet, ale nie obsługuje lotu, czyli faktycznie go nie wykonuje.

W rezultacie pierwsze pytanie jest następujące: czy w związku z art. 2 ust. b) i art. 3 ust. 5 rozporządzenia [(WE) nr] 261/2004 można uznać, że pojęcie „obsługujący przewoźnik” obejmuje spółkę zajmującą się przewozem lotniczym pasażerów, która sprzedaje bilet, ale nie obsługuje lotu, czyli faktycznie go nie wykonuje?

2.- W przypadku gdy odpowiedź na powyższe [pytanie] będzie przecząca powstaje wątpliwość odnośnie tego, kto powinien zapłacić odszkodowanie jeśli w przypadku lotu łączonego ten sam [OR 7] lot jest faktycznie wykonywany przez dwóch lub więcej przewoźników lotniczych.

Jak bowiem wskazano powyżej, zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej decydującym kryterium przy nakładaniu obowiązku zapłaty odszkodowania jest opóźnienie o ponad trzy godziny w stosunku do planowanego czasu przylotu do miejsca docelowego, niezależnie od tego, czy przyczyna opóźnienia powstała w związku z opóźnieniem odlotu, podczas wykonywania lotu czy też skutek opóźnienia lotu łączonego.

To właśnie ta ostatnia okoliczność wzbudza wątpliwości odnośnie sposobu interpretacji rozporządzenia [(WE) nr 261/2004]. Problem, o którym mowa, powstaje bowiem w przypadkach gdy tak jak w postępowaniu głównym na podróż składają się dwa loty, każdy lot jest wykonywany przez innego obsługującego przewoźnika i dochodzi do utraty połączenia z powodu opóźnienia pierwszego lotu. A w szczególności, gdy opóźnienie pierwszego lotu jest mniejsze niż trzy godziny, jednak opóźnienie w miejscu docelowym przekracza trzy godziny z powodu utraty połączenia.

Nie ulega wątpliwości, że gdyby chodziło o różne loty, nie przysługiwałoby prawo do odszkodowania.

Problem powstaje w przypadku jednego lotu łączonego. Otóż w niniejszej sprawie pierwszy obsługujący przewoźnik lotniczy wykonał lot z opóźnieniem w stosunku do planowej godziny przylotu, przy czym opóźnienie to było mniejsze niż trzy godziny. Jednakże opóźnienie pierwszego lotu spowodowało powstanie dużego opóźnienia w miejscu docelowym.

W związku z powyższym powstają następujące wątpliwości: czy pasażerom przysługuje prawo do uzyskania odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia [(WE) nr] 261/2004 w przypadku gdy na podróż składa się kilka lotów i w wyniku niewielkiego opóźnienia (mniejszego niż trzy godziny) jednego z lotów powstaje duże opóźnienie (powyżej trzech godzin) w miejscu docelowym z powodu utraty połączenia? W przypadku gdy odpowiedź na powyższe pytanie będzie twierdząca, czy jeśli poszczególne loty są obsługiwane przez różnych przewoźników, przewoźnik obsługujący lot, który miał niewielkie opóźnienie (poniżej trzech godzin), jednak spowodował utratę połączenia, a przez to duże opóźnienie (powyżej trzech godzin) w miejscu docelowym, jest zobowiązany do zapłaty [OR 8] odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia [(WE) nr] 261/2004?

## SENTENCJA

**POSTANAWIAM:** wystąpić w związku z powyższym do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z następującym wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

1.- Czy można uznać, że pojęcie „*obsługujący przewoźnik*” obejmuje spółkę zajmującą się przewozem lotniczym pasażerów, która sprzedaje bilet, ale nie obsługuje lotu, czyli faktycznie go nie wykonuje?

2.- W przypadku gdy odpowiedź na powyższe pytanie będzie przecząca, czy pasażerom przysługuje prawo do uzyskania odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia 261/2004 w przypadku gdy na podróż składa się kilka lotów i w wyniku niewielkiego opóźnienia (mniejszego niż trzy godziny) jednego z lotów powstaje duże opóźnienie (powyżej trzech godzin) w miejscu docelowym z powodu utraty połączenia? W przypadku odpowiedzi twierdzącej, czy jeśli poszczególne loty są obsługiwane przez różnych przewoźników, przewoźnik

obsługujący lot, który miał niewielkie opóźnienie (poniżej trzech godzin), jednak spowodował utratę połączenia, a przez to duże opóźnienie (powyżej trzech godzin) w miejscu docelowym, jest zobowiązany do zapłaty odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia 261/2004?

[...] **[OR 9]** [...]

[...] **[OR 10]** [...] [formuły końcowe i podpis]

DOKUMENT ROBOCZY