

Sprawa C-810/19

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

4 listopada 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Frankfurt am Main (Niemcy)

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

22 sierpnia 2019 r.

Strona powodowa i strona wnosząca apelację

Flightright GmbH

Strona pozwana i druga strona postępowania apelacyjnego:

Qatar Airways

[...]

Postanowienie

W sporze

Flightright GmbH, [...] Poczdam,
strony powodowej i strony wnoszącej apelację

[...] przeciwko

Qatar Airways [...],

[...],

stronie pozwanej i drugiej stronie postępowania apelacyjnego

[...] Landgericht Frankfurt am Main (24 izba cywilna sądu krajowego we Frankfurcie nad Menem)

[...] postanowił: **[Or. 2]**

I. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się, na podstawie art. 267 TFUE, w celu wydania orzeczenia w trybie prejudycjalnym, następujące pytania dotyczące wykładni 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:

1. Czy „[bezpośredni] lot łączony” w rozumieniu art. 2 lit. h) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 występuje również wówczas, gdy w przypadku lotów objętych jedną rezerwacją oraz przewidujących międzylądowanie w przesiadkowym porcie lotniczym znajdującym się poza terytorium Unii Europejskiej zaplanowano dłuższy pobyt w miejscu międzylądowania, a dalszy lot objęty rezerwacją nie jest najbliższym dostępnym lotem?

2. W przypadku udzielenia odpowiedzi przeczącej na pytanie pierwsze:

Czy art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że rozporządzenie dotyczy także przewozu pasażerów lotem, w odniesieniu do którego odlot nie odbywa się z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, lecz lot ten stanowi część jednej rezerwacji, która obejmuje także lot z lotniska na terytorium państwa członkowskiego, nawet jeżeli nie jest to [bezpośredni] lot łączony?

II. Postępowanie apelacyjne zostaje zawieszono.

Uzasadnienie:

I.

Strona powodowa wystąpiła z powództwem opartym na roszczeniach przelanych na nią przez czterech pasażerów (zwanym dalej „pasażerami”).

Pasażerowie zarezerwowali u strony pozwanej następujące loty: z Frankfurtu nad Menem do Dohy (lot QR 070) przewidziany na dzień 18 lipca 2018 r. z planowym czasem odlotu o godzinie 10.55 czasu lokalnego [Or. 3] i planowym czasem przylotu o godzinie 17.55 czasu lokalnego, jak również z Dohy do Windhuku (lot QR 1373) z planowym czasem odlotu o godzinie 2.00 czasu lokalnego i planowym czasem przylotu o godzinie 10.40.

Na pobyt w Dosze w okresie od dnia 18 lipca 2018 r., godz. 17.55, do dnia 20 lipca 2018 r., godz. 2.00 (łącznie 32 godziny i 5 minut), pasażerowie zarezerwowali hotel w Dosze.

Pasażerowie mogli również odbyć lot ze stroną pozwaną z Dohy do Windhuku w dniu 19 lipca 2018 r. z odlotem o godzinie 2.00.

W dniu 18 lipca 2018 r. pasażerowie dokonali odprawy na lot z Frankfurtu nad Menem do Dohy. Pasażerowie mieli odebrać bagaż w Dosze i nadać go ponownie na dalszy lot do Windhuku.

Nie jest w chwili obecnej jasne, czy pasażerowie otrzymali już karty pokładowe na dalszy lot z Dohy do Windhuku. Według pamięci pasażerów przed odlotem z Frankfurtu nad Menem dokonali oni odprawy przez Internet na cały lot aż do Namibii. Według twierdzeń strony pozwanej we Frankfurcie nad Menem nie wystawiono jeszcze kart pokładowych na dalszy lot do Windhuku, lecz jedynie na lot do Dohy.

Lot z Frankfurtu nad Menem do Dohy odbył się punktualnie i bez opóźnień. W Dosze pasażerowie odebrali bagaż i nadali go ponownie na dalszy lot do Windhuku. Lot z Dohy do Windhuku opóźnił się o 5 godzin i 52 minuty. Zamiast o godzinie 10.40, pasażerowie dotarli do Windhuku dopiero o godzinie 16.32.

Pasażerowie przelali przysługujące im w stosunku do strony pozwanej roszczenia odszkodowawcze na rzecz strony powodowej. Strona powodowa dochodzi od strony pozwanej zapłaty kwoty 600 EUR w odniesieniu do każdego z pasażerów (łącznie 2400 EUR) z powodu opóźnienia w przylocie do Windhuku o ponad trzy godziny.

Amtsgericht (sąd rejonowy) oddalił powództwo o zapłatę kwoty 2400 EUR. W uzasadnieniu wskazał, że sąd, do którego wniesiono powództwo, nie jest właściwy, [Or. 4] gdyż opóźnienie dotyczy lotu, który miał odbyć się z Dohy do Windhuku, a strona pozwana nie jest przedsiębiorstwem lotniczym z terytorium Wspólnoty Europejskiej. Bez znaczenia ma być okoliczność, że pierwszy lot wystartował z Frankfurtu nad Menem. Należy przyjąć, że chodzi o dwa odrębne loty, gdyż doszło pomiędzy nimi do pobytu trwającego „około 56 godzin”, a tym samym nie można przyjąć, że było to międzylądowanie. Lot z Dohy do Windhuku nie stanowi bezpośredniego lotu łączonego.

Strona powodowa wniosła apelację od orzeczenia oddalającego jej powództwo, w przedmiocie której orzekać ma odsyłający Landgericht Frankfurt am Main (sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem) jako sąd apelacyjny.

II.

O powodzeniu apelacji decyduje ostatecznie to, czy lot z Dohy do Windhuku należy uznać za bezpośredni lot łączony w rozumieniu art. 2 lit. h) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (zwanego dalej „rozporządzeniem”) lotu z Frankfurtu nad Menem do Dohy.

Gdyby uznać lot z Dohy do Windhuku za bezpośredni lot łączony lotu z Frankfurtu nad Menem do Dohy, stronie powodowej przysługiwałoby z tytułu nabytego prawa prawo do odszkodowania w żądanej wysokości. W takim bowiem

przypadku „miejscem docelowym” byłyby miejsce lądowania ostatniego lotu, a więc Windhuk, a nie Doha jako cel pierwszego lotu.

Jak orzekł Trybunał Sprawiedliwości w sprawie C-402/07 (wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., [...] Sturgeon/Condor) na skutek odesłania prejudycjalnego Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości), a co potwierdziła wielka izba Trybunału Sprawiedliwości w wyroku z dnia 23 października 2012 r. (C-581/10, Nelson/Lufthansa), nie tylko pasażerowie odwołanych lotów, lecz także pasażerowie opóźnionych lotów mogą powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 rozporządzenia, jeżeli z powodu takiego opóźnienia poniosą oni stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, ponieważ przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy [Or. 5] godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.

Tak jest w niniejszej sprawie, gdyż pasażerowie dotarli do miejsca docelowego swoich lotów z opóźnieniem wynoszącym 5 godzin i 52 minuty.

Dodatkowo, jak orzekł Trybunał Sprawiedliwości w sprawie C-537/17 (wyrok z dnia 31 maja 2018 r., [...]), art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że rozporządzenie ma zastosowanie do przewozu pasażerów dokonanego na podstawie jednej rezerwacji, w ramach którego między odlotem z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego a przylotem na lotnisko znajdujące się na terytorium państwa trzeciego miało miejsce planowane międzylądowanie, ze zmianą statku powietrznego.

Również te przesłanki byłyby spełnione w niniejszej sprawie. Byłoby tak, gdyż loty z Frankfurtu nad Menem do Dohy i z Dohy do Windhuku zostały zarezerwowane łącznie u strony pozwanej i potwierdzone jako jedna całość przez stronę pozwaną na „E-Ticket-Receipt” [...]. Plan lotów pasażerów obejmował podróż do Namibii z międzylądowaniem w Dosze, przy czym pasażerowie chcieli wykorzystać pobyt w ramach międzylądowania, aby poczekać na przyjaciół, którzy mieli przybyć później, oraz zwiedzić miasto.

Okoliczność, że dalszy lot do Windhuku miał zostać wykonany innym samolotem niż pierwszy lot, nie ma znaczenia zgodnie z wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości z dnia 31 maja 2018 r. ([...] C-537/17 [...]).

Ponadto, jak orzekł Trybunał Sprawiedliwości w sprawie CS i in./Ceske aeroline a.s. (wyrok z dnia 11 lipca 2019 r., [...]) C-502/18) okoliczność, że w przypadku lotu łączonego składającego się z dwóch lotów, opóźnienie zobowiązujące do zapłaty odszkodowania miało miejsce w odniesieniu do drugiego etapu podróży, nie wyłącza zobowiązania przewoźnika, który realizował pierwszy etap podróży, do zapłaty odszkodowania, jeżeli rezerwacja była przedmiotem jednej rezerwacji. Zgodnie z tym wyrokiem okoliczność, że pierwszy i drugi etap podróży były realizowane przez różnych [Or. 6] przewoźników lotniczych jest bez znaczenia, gdyż również przewoźnik lotniczy realizujący pierwszy etap podróży zobowiązany jest do zapłaty odszkodowania.

Zastosowanie tego wyroku Trybunału Sprawiedliwości prowadzi do nałożenia na stronę pozwaną zobowiązania do zapłaty odszkodowania, nawet jeżeli nie jest ona przewoźnikiem wspólnotowym, a miejsce rozpoczęcia i zakończenia drugiego etapu podróży nie jest położone na terytorium Wspólnoty Europejskiej, gdyż strona pozwana zobowiązana jest do zapłaty odszkodowania dlatego, że miejscem rozpoczęcia pierwszego etapu podróży był Frankfurt nad Menem [por. art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia].

Niemniej niniejszy spór ma tę szczególną cechę, że pomiędzy pierwszym i drugim etapem podróży doszło do pobytu w miejscu międzylądowania wynoszącego około 32 godziny, a dalszy lot nie był pierwszą możliwością odbycia lotu z miejsca międzylądowania do miejsca docelowego. Można było bowiem odbyć dalszy lot już 24 godziny wcześniej, gdyż strona pozwana oferowała również lot w dniu 19 lipca 2018 r. odlatujący o godzinie 2.00 z Dohy do Windhuku, z którego pasażerowie nie skorzystali tylko dlatego, że chcieli jeszcze czekać na przyjaciół i zwiedzić miasto, a w związku z tym dokonali rezerwacji noclegu w Dosze. Bezpośrednim lotem łączonym, który również byłby dostępny, byłby lot w dniu 19 lipca 2018 r., a nie lot w dniu 20 lipca 2018 r.

Powstaje zatem pytanie, czy w takim przypadku nadal można przyjmować, że chodzi o „[bezpośredni] lot łączony” w rozumieniu art. 2 lit. h) rozporządzenia.

Z publikowanego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości nie wynika, czy długość pobytu w miejscu międzylądowania i możliwość wcześniejszego odbycia lotu łączonego stanowią decydujące kryterium. Ani wyrok z dnia 31 maja 2018 r., ani wyrok w sprawie Folkerts z dnia 11 lipca 2019 r. ([...] C-11/11) nie wskazują na długość pobytu w miejscu międzylądowania. Niemniej **[Or. 7]** w stanie faktycznym leżącym u podłoża sprawy Folkerts pasażer nie mógł zdążyć na lot łączony z uwagi na wynoszące około dwóch i pół godziny opóźnienie lotu początkowego, co pozwala na przyjęcie, że planowany czas pobytu w miejscu międzylądowania nie przekraczał długości tego opóźnienia. W tym zakresie, w odniesieniu do lotów łączonych składających się z kilku etapów podróży, również Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, zwany dalej „BGH”) używa w przedstawianych przez siebie pytaniach prejudycjalnych sformułowania: „przewóz osób w ramach dwóch lotów bez dłuższego przebywania w przesiadkowym porcie lotniczym” [...].

Niemniej z przywołanych wyroków Trybunału Sprawiedliwości nie można z wystarczającą pewnością wyprowadzić wniosku, że w przypadku opóźnienia dotyczącego drugiego etapu podróży dodatkową przesłanką dla istnienia prawa do odszkodowania poza wymogiem istnienia jednej rezerwacji oraz planowanego międzylądowania, jest to, aby pomiędzy przybyciem do miejsca międzylądowania oraz odlotem istniał bezpośredni związek czasowy.

To, czy przesłanka ta musi być spełniona, zależy ostatecznie od definicji pojęcia „[bezpośredni] lot łączony” zawartego w art. 2 lit. h) rozporządzenia. Zdaniem izby definicja tego pojęcia przemawia w tym względzie za tym, że musi istnieć

bezpośredni związek pomiędzy pierwszym a drugim etapem podróży. Jest tak, gdyż na gruncie [niemieckiej wersji językowej] art. 2 lit. h) rozporządzenia połączenie dwóch lotów nie jest wystarczające dla zdefiniowania miejsca docelowego, lecz wymagane jest, aby loty łączone były „bezpośrednie”. Dlatego można stwierdzić, że dalszy lot musi być pierwszym dalszym lotem do miejsca docelowego, z którego można skorzystać po przylocie do miejsca międzylądowania. W przypadku gdy pasażerowie wybierają lot późniejszy, gdyż chcą wykorzystać pobyt do innych celów niż przesiadka (np. oczekiwanie na przyjaciół lub zwiedzanie miasta) brak jest już takiego bezpośredniego związku i nie jest to już [„bezpośredni”] lot łączony. **[Or. 8]** Skutkowałoby to koniecznością przyjęcia, że chodzi o dwa odrębne loty z miejscem docelowym w rozumieniu art. 2 lit. h) rozporządzenia w Dosze. Drugi lot z Dohy do Windhuku nie byłby wówczas lotem objętym zakresem stosowania rozporządzenia zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia, gdyż odlot nie rozpoczynałaby się na terytorium państwa członkowskiego.

Nie można jednak również wykluczyć, że stosowanie rozporządzenia w oparciu o art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia w ogóle nie jest uzależnione od tego, czy drugi lot objęty jedną rezerwacją należy uznać za „[bezpośredni] lot łączony”, gdyż sam fakt jednej rezerwacji połączonych lotów mógłby być wystarczający dla stosowania rozporządzenia. Zagadnienia tego dotyczy drugie pytanie zawarte w postanowieniu odsyłającym.

Jako że chodzi o wykładnię pojęcia zawartego w rozporządzeniu, a dotychczasowe wyroki nie wypowiadają się jednoznacznie co do wymogu bezpośredniego związku i zakresu zastosowania rozporządzenia, konieczne jest wystąpienia do Trybunału Sprawiedliwości z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym zgodnie z art. 267 TFUE.

[...]