

**Sprawa C-918/19**

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:**

**Data wpływu:**

16 grudnia 2019 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Landgericht Hamburg (Niemcy)

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

9 grudnia 2019 r.

**Powódka i strona wnosząca apelację:**

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

**Pozwana i druga strona w postępowaniu apelacyjnym:**

Swiss International Air Lines AG

---

**Landgericht Hamburg (sąd krajowy w Hamburgu)**

[...]

**Postanowienie**

W sprawie

**GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [...] 90402 Norymberga**

**- powódka i strona wnosząca apelację -**

[...]

przeciwko

**SWISS International Air Lines AG, [...] 4052 Bazylea, Szwajcaria**

**- pozwanej i drugiej strony w postępowaniu apelacyjnym -**

[...]

w dniu 9 grudnia 2019 r. Landgericht Hamburg [...] postanowił:

- I. Postępowanie zostaje zawieszono.
- II. Na podstawie art. 267 TFUE do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostają skierowane 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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. UE L 46 z 17.02.2004, [Or. 2] s. 1 i nast.) oraz Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego z dnia 21 czerwca 1999 r., w wersji zmienionej decyzją nr 2/2010 Wspólnego Komitetu ds. Transportu Lotniczego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 26 listopada 2010 r:
  1. Czy Umowę między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego z dnia 21 czerwca 1999 r., w wersji zmienioną decyzją nr 2/2010 Wspólnego Komitetu ds. Transportu Lotniczego Wspólnota/Szwajcaria z dnia 26 listopada 2010 r., należy interpretować w ten sposób, że rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 grudnia 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 stosuje się, odpowiednio do art. 3 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia, również do pasażerów, którzy lądują na lotnisku w Szwajcarii, przybywając z państwa trzeciego w celu odbycia następnie lotu do państwa członkowskiego?
  2. W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze: czy ten zakres zastosowania z punktu widzenia sądów państwa członkowskiego obejmuje także orzecznictwo ETS, zgodnie z którym pasażerowie opóźnionych lotów mogą być w odniesieniu do prawa do odszkodowania traktowani jak pasażerowie odwołanych lotów (ETS, wyrok z dnia 19 listopada 2009 r. - C-402/07 i C-432/07)?
  3. Czy prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 rozporządzenia może przysługiwać również wówczas, gdy pasażer z powodu stosunkowo małego opóźnienia przylotu nie zdąży na lot łączony, co powoduje opóźnienie w miejscu przeznaczenia wynoszące przynajmniej trzy [Or. 3] godziny, oba loty zostały jednak wykonane przez różnych przewoźników lotniczych, a potwierdzenie rezerwacji zostało wystawione przez organizatora wycieczek, który zestawiał loty dla swoich klientów?

Uzasadnienie:

1. A. Powódka, na którą zostały scedowane prawa do odszkodowania, żąda od pozwanej wypłaty odszkodowania w wysokości każdorazowo 600 EUR na podstawie 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. UE L 46 z 17.02.2004, s.1 i nast.; zwanego dalej rozporządzeniem lub rozporządzeniem o prawach pasażerów). Zgodnie ze wstępnym wynikiem postępowania dowodowego powódka posiada legitymację czynną.
2. Obydwaj cedenci zarezerwowali za pośrednictwem organizatora wycieczek loty z Bangkoku Suvarnabhumi Intl przez Zurych do Hamburga na dzień 14 maja 2016 r. Lot z Bangkoku do Zurychu, który był obsługiwany przez pozwaną, miał zakończyć się lądowaniem w Zurychu o 19.30. Cedenci mieli następnie, o 20.20 odbyć lot do Hamburga liniami lotniczymi Eurowings. Bezsprzeczne jest, że samolot wylądował w Zurychu dopiero o 20.20. Zgodnie ze wstępnym wynikiem postępowania dowodowego cedenci spóźnili się na lot łączony do Hamburga, tak, że przybyli do Hamburga o 10.30 dnia następnego, z opóźnieniem wynoszącym 12 godzin i 45 minut. Pozwana, która ma siedzibę [Or. 4] w Konfederacji Szwajcarskiej, dokonała zmiany rezerwacji posiadanej przez cedentów na lot następnego dnia oraz zorganizowała wyżywienie na miejscu i zakwaterowanie w hotelu.
3. Amtsgericht (sąd rejonowy) oddalił powództwo. W swojej apelacji powódka dalej dochodzi roszczeń objętych pozwem. Pozwana wnosi o oddalenie środka zaskarżenia.
4. B. Rozstrzygnięcie w kwestii apelacji wymaga udzielenia odpowiedzi przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej na trzy pytania prejudycjalne.
5. Amtsgericht uznał, że orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie takiego samego traktowania opóźnień jak i odwołań lotów (ETS, wyrok z dnia 19 listopada 2009 r. - C-402/07 i C-432/07) nie ma zastosowania w odniesieniu do Konfederacji Szwajcarskiej, ponieważ nie ogranicza się ono do wykładni rozporządzenia, ale tworzy nowy stan faktyczny.
6. To, czy apelacja zostanie rozpatrzona pozytywnie, zależy zatem od możliwości zastosowania rozporządzenia o prawach pasażerów oraz od wykładni art. 7 rozporządzenia o prawach pasażerów.
7. I. Stosowanie rozporządzenia o prawach pasażerów zależy od interpretacji Umowy między Wspólnotą Europejską a Konfederacją Szwajcarską w sprawie transportu lotniczego z dnia 21 czerwca 1999 r., zmienionej decyzją nr 2/2010 Wspólnego Komitetu ds. Transportu Lotniczego [Or. 5] Wspólnota/Szwajcaria z dnia 26 listopada 2010 r. (zwaną dalej umową w sprawie transportu lotniczego).

8. 1. Jurysdykcja międzynarodowa sądów niemieckich wynika z miejsca spełnienia świadczenia głównego z umowy, która dotyczyła przedmiotowego lotu.
9. a) Sądy niemieckie mają jurysdykcję na mocy art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie Konwencji o jurysdykcji i uznawaniu oraz wykonywaniu orzeczeń sądowych w sprawach cywilnych i handlowych z dnia 30 października 2007 r. (zwanej dalej konwencją z Lugano), która weszła w życie w Szwajcarii w dniu 1 stycznia 2011 r. (*Amtliche Sammlung des Schweizer Bundesrechts* 2010, 5609).
10. b) Miejszem wykonania charakterystycznych usług, które jest decydujące na gruncie art. 5 pkt 1 konwencji z Lugano, jest w przypadku podróży lotniczej miejsce przylotu. W niniejszym przypadku decydujące znaczenie ma miejsce przylotu ostatniego lotu, ponieważ połączenie zostało zaplanowane właściwie bez pobytu na lotnisku, gdzie miał miejsce transfer (por. szczególnie co do odwrotnej sytuacji dotyczącej miejsca odlotu, wraz z dalszymi odesłaniami: BGH, wniosek do ETS z dnia 9 kwietnia 2013 r. [...] pkt nr 9 i następne).
11. 2. Prawo powódki do odszkodowania zależy od tego, czy rozporządzenie o prawach pasażerów ma zastosowanie do lotu, który pozwana wykonała z Bangkoku do Zurychu.
12. a) Ani miejsce odlotu, ani miejsce lądowania owego lotu nie leży [Or. 6] w państwie członkowskim Unii Europejskiej. Pozwana nie jest również przewoźnikiem lotniczym z Unii Europejskiej. Jednak zgodnie z umową w sprawie transportu lotniczego i decyzją nr 1/2006 Wspólnego Komitetu ds. Transportu Lotniczego Wspólnota/Szwajcaria wyznaczonego na mocy art. 23 ust. 4 tej umowy (Dz.U. UE 2006, L298/23) oraz późniejszą decyzją nr 2/2010 (Dz.U. UE 2010, L347/54; *Schweizer AS* 2011, 205) rozporządzenie o prawach pasażerów ma od dnia 1 grudnia 2006 r. zastosowanie również na terytorium Szwajcarii. W obu decyzjach rozporządzenie o prawach pasażerów jest wymienione jako część załącznika do umowy z dnia 21 czerwca 1999 r. Zgodnie z art. 2 umowy postanowienia załącznika do umowy stosuje się w zakresie, w jakim dotyczą one transportu lotniczego lub spraw bezpośrednio związanych z transportem lotniczym, jak określono w tym załączniku.
13. b) Nie ustalono jednak jeszcze, czy zastosowanie to obejmuje również przypadki, w których lot rozpoczyna się w kraju trzecim, lądowanie ma nastąpić w Szwajcarii, a lot jest obsługiwany przez szwajcarskie linie lotnicze.
14. c) Izba orzekająca, podobnie jak Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, BGH) w odwrotnej sytuacji dotyczącej samolotu opuszczającego terytorium Szwajcarii i przylatującego do kraju trzeciego, skłania się do przyjęcia, że takie loty są również objęte zakresem stosowania. Bundesgerichtshof stwierdził w tym względzie (BGH, wniosek do ETS z dnia 9 kwietnia 2013 r. [...] pkt 23 i nast.):
15. „Załącznik do umowy w sprawie transportu lotniczego zmieniony decyzją nr 2/2010 Komitetu ds. Transportu Lotniczego stanowi w tiret drugie, że

w zakresie dotyczącym aktów prawnych wskazanych w załączniku, zawarte w nim odesłanie do państw członkowskich Wspólnoty Europejskiej lub [Or. 7] Unii Europejskiej należy dla celów umowy rozumieć w ten sposób, że odsyła się również do Szwajcarii. Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia mógłby być zatem stosowany w ten sposób, że dla roszczeń zgodnie z tym rozporządzeniem wystarczałoby, gdyby miejsce odlotu lub – gdy przewoźnik lotniczy ma siedzibę w Unii Europejskiej lub Szwajcarii – miejsce przylotu leżało w Szwajcarii.

16. Tego rodzaju wykładnia umowy w sprawie transportu lotniczego wraz z jej załącznikiem odpowiadałaby nie tylko jej brzmieniu, lecz również sformułowanemu w preambule owej umowy celowi polegającemu na zbliżeniu przepisów z zakresu transportu lotniczego w Europie przy włączeniu obszaru Szwajcarii. W tych ramach przewoźnicy lotniczy ze Szwajcarii mogliby i musieli prowadzić działalność na tych samych warunkach co przewoźnicy w państwach członkowskich Unii Europejskiej. Konsumenci i klienci przewoźników powinni móc liczyć w Szwajcarii na te same standardy jakości i w konsekwencji powinni mieć możliwość zgłaszania wobec owych przewoźników w Szwajcarii tych samych roszczeń co w innych państwach członkowskich Unii Europejskiej, a przewoźnicy lotniczy powinni ze swej strony podlegać takim samym warunkom konkurencji. Byłoby z tym trudne do pogodzenia, gdyby rozporządzenie miało mieć zastosowanie jedynie do pasażerów odlatujących z terytorium Szwajcarii do lotniska docelowego położonego na terytorium państwa członkowskiego Unii Europejskiej. Zgodnie bowiem z art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia rozporządzenie to ma zastosowanie również do pasażerów odlatujących z lotniska Unii Europejskiej do państwa trzeciego”.
17. Ponadto często istnieje, tak jak w przypadku niniejszego sporu, ścisły związek z [Or. 8] Unią Europejską. W niniejszej sprawie cedenci chcieli skorzystać, bezpośrednio po opóźnionym locie, z lotu łączonego do Unii Europejskiej, a konkretnie do Hamburga. Samo rozporządzenie łączy ze sobą kilka lotów w taki sposób, że odnosi się do ostatecznego celu lotów, w szczególności w kwestii istotnej także w niniejszym sporze – wyliczenia odszkodowania do wypłaty na podstawie art. 7 rozporządzenia. Jeżeli w takich przypadkach zakres stosowania rozporządzenia, zostałby ograniczony wyłącznie do lotów ze Szwajcarii do Unii Europejskiej, jak częściowo jest podnoszone w Szwajcarii, doprowadziłoby to do niezamierzonego nierównego traktowania pasażerów w zależności od tego, czy następnie wykonują oni bezpośrednio lot łączony do państwa członkowskiego (zob. szczególnie w tej kwestii BGH, wniosek do ETS z dnia 9 kwietnia 2013 r. [...] pkt 28 i nast.).
18. II. Prawo powódki do odszkodowania zależy również od tego, czy w przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pierwsze pytanie prejudycjalne, zastosowanie rozporządzenia obejmuje również orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej, zgodnie z którym pasażerowie opóźnionych lotów mogą być w odniesieniu do prawa do odszkodowania traktowani w ten sam sposób, jak pasażerowie odwołanych lotów, jeżeli dotrą do miejsca docelowego

nie wcześniej niż trzy godziny po godzinie przylotu pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego.

19. 1. Na to pytanie udzielono częściowo odpowiedzi przeczącej w orzecznictwie niemieckim [...]. Z tym stanowiskiem zgadza się pozwana. Zgodnie z art. 1 ust. 2 **[Or. 9]** umowy w sprawie transportu lotniczego, orzeczenia i decyzje wydane po dacie 2 czerwca 1999 r. będą przekazywane Konfederacji Szwajcarskiej w celu uznania i zatwierdzenia przez Wspólny Komitet. Nie uczyniono tego w przypadku wyroku Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach C-402/07 i C-432/07 jak i w przypadku późniejszych podobnych wyroków. Zacytowane przed chwilą sądy wnioskuje z tego, że w sprawach, w których pozywani są szwajcarscy przewoźnicy lotniczy, sądy nie mogą wykorzystać tego orzecznictwa do uzasadnienia roszczeń, lecz mogą opierać się w swoich rozstrzygnięciach jedynie na brzmieniu rozporządzenia. Zastosowanie orzecznictwa ETS, które w każdym razie bazuje na analogii do uregulowanych w przepisach roszczeń, stanowiłoby znaczne naruszenie suwerenności państwowej Konfederacji Szwajcarskiej [...].
20. 2. Sąd skłania się ku odmiennemu stanowisku. Na przykład cytowane orzecznictwo Europejskiego Trybunału Sprawiedliwości w sprawie tzw. dużego opóźnienia rzeczywiście nie powinno mieć zastosowania do sądów szwajcarskich [...]. Jednakże sąd odsyłający nie jest sądem szwajcarskim, lecz sądem państwa członkowskiego, a zatem, o ile rozporządzenie ma zastosowanie do szwajcarskich przewoźników lotniczych, sąd jest związany orzecznictwem dotyczącym tego rozporządzenia. W przeciwnym razie sądy państw członkowskich musiałyby stosować to samo rozporządzenie do porównywalnych w pozostałym zakresie sytuacji na różne sposoby, w zależności od tego, czy **[Or. 10]** pozwany jest przewoźnikiem lotniczym z siedzibą w Konfederacji Szwajcarskiej czy też takim z siedzibą w UE. Byłoby to jednak sprzeczne z tiret drugim załącznika zmienionego przez Wspólny Komitet ds. Transportu Lotniczego decyzją nr 2/2010, zgodnie z którą odniesienie do państw członkowskich UE w rozporządzeniu należy rozumieć jako odniesienie (również) do Konfederacji Szwajcarskiej.
21. III. Ostatecznie prawo do odszkodowania zależy od interpretacji art. 7 rozporządzenia o prawach pasażerów, a mianowicie od tego, czy prawo to istnieje również wtedy, gdy oba loty są zestawione przez organizatora wycieczek i wykonywane przez różnych przewoźników lotniczych.
22. 1. To, iż oba loty wystartowały o przewidzianej godzinie i tylko pierwszy lot był opóźniony, a opóźnienie to było mniejsze niż trzy godziny nie wyklucza prawa powódki do odszkodowania.
23. Prawdą jest, że loty na linii Bangkok-Zurych oraz Zurych-Hamburg są dwoma oddzielnymi lotami w rozumieniu rozporządzenia (patrz w tym zakresie szczegółowo: BGH, wniosek do ETS z dnia 19 lipca 2016 r. [...] pkt 17). Jeżeli jednak oddzielne loty są bezpośrednimi lotami łączonymi, a opóźnienie

pierwszego lotu, jak w niniejszej sprawie, powoduje, że pasażerowie spóźniają się na lot łączony, może również i w takiej sytuacji powstać prawo do odszkodowania. W orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej (ETS, wyrok z dnia 19 listopada 2009 r. - C-402/07 i C-432/07, Zb.Orz. 2009 1-10923, [...] pkt 40 i nast. - Sturgeon i in.; wyrok z dnia 23 października 2012 r. [Or. 11] - C-581/10 i C-629/10, [...] pkt 28 i nast. - Nelson i in.) oraz orzecznictwie Bundesgerichtshof ([...] wniosek do ETS z dnia 19 lipca 2016 r. - [...] pkt 14) przyjmuje się, że dla powstania takiego prawa konieczne jest, by w miejscu docelowym w rozumieniu art. 2 lit. h) rozporządzenia nastąpiło opóźnienie dłuższe niż trzy godziny. Nie jest za to niezbędne, by nastąpiło opóźnienie odlotu w rozumieniu art. 6 ust. 1 lit. a) do c) rozporządzenia o prawach pasażerów (ETS, wyrok z dnia 26 lutego 2013 r. - C-11/11, [...] pkt 37 - Folkerts).

24. Tak jest w tym przypadku; w szczególności, między tymi dwoma lotami był planowany jedynie krótki pobyt w Zurychu.
25. 2. Jednak w niniejszej sprawie to nie sama pozwana zestawiała te loty, ponadto wykonała ona tylko pierwszy, opóźniony lot z dwóch lotów łączonych. To organizator wycieczek dokonał zestawienia tych lotów.
26. Podobny przypadek był rozpatrywany [...] przez BGH w ramach rewizji wniesionej od wyroku LG Hamburg (Landesgericht Hamburg – sądu krajowego w Hamburgu) [...].BGH zawiesił postępowanie i przedłożył ETS pytanie prejudycjalne o zasadniczo takim samym brzmieniu, co przedstawione w niniejszej sprawie, dotyczące wykładni rozporządzenia o prawach pasażerów. To pytanie prejudycjalne zostało jednak wycofane przez BGH w związku z uznaniem powództwa przez stronę pozwaną w owej sprawie. BGH (wniosek do ETS z dnia 19 lipca 2016 r. - [...] pkt 27 i nast.) stwierdził w tej kwestii:
27. „d) Z ratio legis art. 7 rozporządzenia mogłoby wynikać, że prawo do odszkodowania przysługuje tylko [Or. 12] 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.
28. 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.
29. 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 (ETS, [...], pkt 18 - Folkerts [...]; postanowienie z dnia 4 października 2012 r. -

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 (zob. ETS [...], pkt 13 - Emirates Airlines; [...], pkt 11 - Sturgeon i in.; ETS [...], pkt 15 - Nelson i in.).

30. bb) Taka sytuacja nie występuje w niniejszej sprawie.
31. Zgodnie z twierdzeniami sądu apelacyjnego oba **[Or. 13]** loty zostały wykonane przez różnych przewoźników lotniczych. Rezerwacji nie dokonano u jednego z tych przewoźników, lecz u organizatora wycieczek. Wystawił on także przedstawione jako załącznik K1 potwierdzenie rezerwacji. Z powodu braku odpowiednich ustaleń nie można uznać, że pozwany sam wystawił lub autoryzował bilet na oba loty.
32. cc) Z rozporządzenia i wskazanego orzecznictwa Trybunału nie wynikają wystarczająco jasne wnioski dotyczące tej sytuacji.
33. 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.
34. 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. 14]**
35. 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).

36. 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.
37. (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 **[Or. 15]** przyznają prawa pasażerom lotniczym, powinny być interpretować szeroko (zob. w tej kwestii ETS [...], 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 (zob. w tej kwestii ETS, wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/09, Zb.Orz. 2008, I-11061, [...] pkt 17 - Wallentin-Hermann).
38. (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.
39. W przypadku, gdy przewoźnik lotniczy, u którego zostały zarezerwowane dwa następujące po sobie loty, 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 (ETS [...] **[Or. 16]** [...] pkt 34 - Rodriguez Cachafeiro i in.).
40. W każdym razie z punktu widzenia pasażera, którego ochronie służy prawo do odszkodowania, podobna sytuacja występuje, gdy przewoźnik lotniczy wprawdzie 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.

41. ee) Jednak izba orzekająca uważa, że nie jest w stanie wydać własnego rozstrzygnięcia.
42. Odpowiednie zastosowanie zasad wypracowanych przez Trybunał Sprawiedliwości do sytuacji, która ma zostać poddana ocenie w tej sprawie, wydaje się wprawdzie – z przedstawionych powyżej powodów – uzasadnione. Nie wynika to jednak bez wątpienia z poprzednich orzeczeń Trybunału Sprawiedliwości”.
43. C. Zdaniem izby rozpatrującej sprawę dla celów rozstrzygnięcia w przedmiocie apelacji powódki konieczne jest zatem udzielenie odpowiedzi na pytanie prejudycjalne.

[...]

DOKUMENT ROBOCZY