

Sprawa C-561/20

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

26 października 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Belgia)

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

21 października 2020 r.

Strona powodowa:

Q

R

S

Strona pozwana:

United Airlines, Inc.

[...] 21 PAŹDZIERNIKA 2020 R.

[...] Orzeczenie wstępne

Odesłanie prejudycjalne do TSUE

Nederlandstalige

Ondernemingsrechtbank (nieirlandzkojęzyczny sąd I instancji do spraw gospodarczych)

w Brukseli

Orzeczenie

Odesłanie prejudycjalne

wydział 10 - sala H [Or. 2]

W SPRAWIE

1. Pani Q

2. Pani R

3. Pana S

Powodów;

W imieniu których stawił się mecenas B. SCHAUMONT, w zastępstwie mecenasa J. DE MANA, [...] [adres];

4. Spółki prawa zagranicznego, UNITED AIRLINES INC, której przedstawicielstwo w Belgii mieści się pod adresem 1381 Diegem, [...] [adres i numer przedsiębiorcy]

Pozwanej,

W imieniu której stawił się mecenas M. WOUTERS [...] [adres];

.....

[...] [opis postępowania przed sądem krajowym]

.....

[Or. 3]

I ŻĄDANIA

1. Powodowie

Powodowie wnoszą o zasądzenie od pozwanej na ich rzecz kwoty 1800,00 EUR wraz z odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 6 września 2018 r. oraz odsetkami przyznanymi przez sąd.

Wnoszą oni także o zasądzenie zwrotu kosztów postępowania wraz z kosztami zastępstwa procesowego oszacowanymi na kwotę 480,00 EUR.

2. Pozwana

Pozwana wnosi o uznanie powództwa za niedopuszczalne i bezzasadne.

Wnosi ona o zasądzenie od powodów zwrotu kosztów postępowania, oszacowanych na kwotę 480,00 EUR tytułem zastępstwa adwokackiego.

II OKOLICZNOŚCI FAKTYCZNE

- 1 Powodowie zarezerwowali w ramach jednej rezerwacji za pośrednictwem biura podróży Your Travel Agency (niewystępującego w sprawie) podróż z lotniska Brussel-Nationaal (Belgia) na lotnisko San José International (Stany Zjednoczone Ameryki) [...].

Na tę podróż otrzymali oni tylko jeden pojedynczy bilet, który został wystawiony przez przewoźnika lotniczego Deutsche Lufthansa AG (co wynika z prefiksu „220” przed numerem biletu) i który to bilet obowiązywał na całą podróż z Brussel-Nationaal do San José [...]. Tymczasem to pozwana faktycznie obsługiwała loty. Pozwana nie jest wspólnotowym przewoźnikiem lotniczym.

Powodowie mieli zgodnie z rezerwacją dotrzeć do miejsca docelowego następującymi lotami obsługiwanymi przez pozwaną:

- lot nr LH8854 z Brukseli (Belgia) do Newark International (Stany Zjednoczone Ameryki); odlot w dniu 26 lipca 2018 r. o godzinie 0:00 czasu lokalnego i przylot tego samego dnia o godzinie 12:10 czasu lokalnego;
 - następnie powodowie mieli lecieć lotem nr UA1222 z Newark International (Stany Zjednoczone Ameryki): odlot dnia 26 lipca 2018 r. o godzinie 17:05 czasu lokalnego i przylot tego samego dnia o godzinie 20:15 czasu lokalnego.
- 2 Lot UA1222 uległ opóźnieniu i przybył do swojego miejsca docelowego, tj. San José, będącego również miejscem docelowym powodów, z opóźnieniem wynoszącym 223 minuty, to jest z opóźnieniem większym niż trzy godziny [...].

Zdaniem pozwanej przyczyną opóźnienia był problemem techniczny z samolotem, którym miał się odbyć lot UA1222 [...]. **[Or. 4]**

- 3 Pismem z dnia 6 września 2018 r. spółka Happy Flights (niewystępująca w sprawie) poinformowała pozwaną, że przejęła wierzytelność odszkodowawczą pasażerów. Wzywa ona pozwaną do zapłaty kwoty po 600,00 EUR od osoby lub 1800,00 EUR. Jako podstawę żądania zapłaty wskazuje ona rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 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 (zwane dalej: rozporządzeniem nr 261/2004”) [...].

W dniu 3 października 2018 r. Happy Flights skierowała do pozwanej przypomnienie o zapłacie, ponieważ pozwana nie odpowiedziała w żaden sposób na wcześniejsze wezwanie, a w międzyczasie nie wpłynęła żadna płatność [...].

W dniu 4 października 2018 r. pozwana odpowiedziała Happy Flights i podniosła, że rozporządzenie nr 261/2004 nie ma zastosowania, ponieważ do opóźnienia doszło podczas drugiego lotu pomiędzy dwoma portami lotniczymi położonymi w Stanach Zjednoczonych Ameryki.

W dniu 5 października 2018 r. Happy Flight udzieliła szczegółowej odpowiedzi i powołała się na orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości mające obalić stanowisko pozwanej. Wzywa ona pozwaną do zapłaty [...].

Pozwana odpowiedziała również szczegółowo pismem z dnia 10 października 2018 r. [...].

Pełnomocnik Happy Flights, będący również pełnomocnikiem powodów, wezwał pozwaną do zapłaty zawierającym szczegółowe uzasadnienie pismem z dnia 11 października 2018 r.

W dniu 11 października 2018 r. pozwana poinformowała pełnomocnika, że podtrzymuje ona swoje dotychczasowe stanowisko [...].

W dniu 3 maja 2019 r. pełnomocnik powodów poinformował pozwaną, że wiarygodność przeniesiona na Happy Flights została z powrotem przeniesiona na powodów. Pełnomocnik ponownie wzywa pozwaną do zapłaty [...].

4 W dniu 22 lipca 2019 r. powodowie wytoczyli powództwo przeciwko pozwanej.

III W PRZEDMIOCIE DOPUSZCZALNOŚCI

5 **[Or. 5]** [...]

6 [...]

7 [...] [kwestie proceduralne]

8 Powództwo jest dopuszczalne.

IV W PRZEDMIOCIE ZASADNOŚCI

1. RAMY PRAWNE

9 Zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) 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 (zwanego dalej: „rozporządzeniem nr 261/2004”), rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie „do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie Traktat”.

„Lot” oznacza „operację transportu lotniczego, [stanowiąc tym samym w pewien sposób »odcinek« tego transportu], obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę” (zob. m. in. wyrok TSUE z dnia 10 lipca 2008 r., Emirates, C-173/07, EU:C:2008:400, pkt 40).

Trybunał orzekł, że lot obejmujący jedno lub kilka połączeń będący przedmiotem jednej rezerwacji stanowi jedną całość do celów prawa pasażerów do odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004 (zob. m. in. wyrok TSUE z dnia 11 lipca 2019 r., Ceske aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, pkt 16, 27 oraz wyrok TSUE z dnia 31 maja 2018 r., Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, pkt 18 i 19).

Powyższe oznacza, że możliwość zastosowania rozporządzenia nr 261/2004 należy oceniać w nawiązaniu do pierwszego miejsca odlotu i miejsca docelowego dla tego lotu (zob. m. in. wyrok TSUE z dnia 11 lipca 2019 r., Ceske aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, pkt 16 oraz wyrok TSUE z dnia 31 maja 2018 r., Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, pkt 25).

Rozporządzenie nr 261/2004 ma co do zasady zastosowanie do pasażerów wyruszających z portu lotniczego położonego na terytorium państwa członkowskiego, jeżeli miejsce docelowe jest położone na terytorium państwa trzeciego, a w międzyczasie następuje międzylądowanie na terytorium państwa trzeciego, podczas którego pasażer przesiada się do innego samolotu (zob. wyrok TSUE z dnia 11 lipca 2019 r., Ceske aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, pkt 18).

- 10 Artykuł 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004. przewiduje prawo pasażera do odszkodowania pieniężnego w przypadku odwołania lotu. Pasażerom znacznie opóźnionego lotu przysługuje również prawo do odszkodowania, jeżeli z powodu opóźnienia lotu dotrą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu (zob. m.in. wyrok TSUE z dnia 19 listopada 2015 r., Sturgeon, C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, sentencja, potwierdzona w wyroku TSUE z dnia 23 października 2012 r., Nelson, C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, sentencja). **[Or. 6]**

Artykuł 7 rozporządzenia nr 261/2004 ustala wysokość odszkodowania na kwotę 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów; 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów i 600 EUR dla wszystkich innych lotów.

2. ZASTOSOWANIE

- 11 Pozwana kwestionuje twierdzenie, jakoby rozporządzenie nr 261/2004 miało zastosowanie w przypadku dużego opóźnienia lotu rozpoczynającego i kończącego się na terytorium Stanów Zjednoczonych Ameryki, również w sytuacji, gdy lot ten jest ostatnim lotem w ramach dwóch lotów łączonych, a pierwszy z tych lotów rozpoczyna się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego.

- 12 Powodowie powołują się na orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości w sprawie Wegener, C-537/17. Jakkolwiek okoliczności tej sprawy wydają się na pierwszy rzut oka podobne do okoliczności będących przedmiotem niniejszego sporu, to Rechtbank zauważa, że w sprawie Wegener opóźnienie nastąpiło podczas pierwszego lotu (a zatem lotu rozpoczynającego się na lotnisku położonym na terytorium państwa członkowskiego), obsługiwanego przez niewspólnotowego przewoźnika lotniczego.

W sprawie będącej przedmiotem niniejszego postępowania opóźnienie nastąpiło podczas drugiego lotu pomiędzy Newark (Stany Zjednoczone Ameryki) a San José (Stany Zjednoczone Ameryki). W konsekwencji rozwiązanie przyjęte przez Trybunał Sprawiedliwości w sprawie Wagner nie może zostać tak po prostu zastosowane w niniejszym sporze.

- 13 Trybunał Sprawiedliwości rozpatrywał również podobny przypadek w wyroku w sprawie Ceske aerolinie(, C-502/18.

Trybunał orzekł w tej sprawie, że rozporządzenie nr 261/2004 ma również zastosowanie do drugiego lotu w ramach ciągu lotów łączonych, jeżeli pierwszy lot rozpoczyna się na lotnisku położonym na terytorium państwa członkowskiego. W sprawie tej opóźnienie nastąpiło podczas drugiego lotu obsługiwanego przez niewspólnotowego przewoźnika lotniczego. Przedmiotem tej sprawy było pytanie, czy wspólnotowy przewoźnik, który realizował pierwszy lot, może zostać pozwany o zapłatę odszkodowania w przypadku dużego opóźnienia wynikającego z drugiego lotu, obsługiwanego przez niewspólnotowego przewoźnika lotniczego.

Natomiast w niniejszym sporze zarówno pierwszy, jak i drugi lot był obsługiwany przez pozwaną - niewspólnotowego przewoźnika lotniczego. W odróżnieniu do sprawy [Or. 7] Ceske aerolinie, w niniejszym sporze nie uczestniczy wspólnotowy przewoźnik lotniczy. Wspólnotowy przewoźnik lotniczy, który wystawił bilety, nie jest nawet stroną postępowania. W konsekwencji rozwiązanie przyjęte przez Trybunał Sprawiedliwości w sprawie Ceske aerolinie nie może zostać tak po prostu zastosowane w niniejszym postępowaniu.

Orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości nie zawiera wystarczających elementów odnoszących się do okoliczności faktycznych niniejszego sporu.

- 14 Ponadto pozwana podnosi, że gdyby rozporządzenie nr 261/2004 miało mieć zastosowanie do sytuacji, w której znaczne opóźnienie następuje w trakcie drugiego lotu w ramach ciągu lotów łączonych, to miałyby ono zakres eksterytorialny, co jest sprzeczne z prawem międzynarodowym, jako, że ten drugi lot miał miejsce w całości na terytorium państwa trzeciego.

Ścisłej rzecz ujmując, pozwana wskazuje, że opóźnienie powstało na terytorium Stanów Zjednoczonych Ameryki i że jego skutki wystąpiły wyłącznie na ich terytorium. Zastosowaniu rozporządzenia nr 261/2004 do sytuacji, która ma miejsce na terytorium państwa trzeciego, miałyby sprzeciwiać się zasada suwerenności.

W wyroku z dnia 21 grudnia 2011 r. w sprawie Air Transport Association of America, [C-366/10] Trybunał Sprawiedliwości uznał zasadę międzynarodowego prawa zwyczajowego, zgodnie z którą każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium. Trybunał Sprawiedliwości wskazał również, że te zasady ogólne zostały skodyfikowane w szczególności w art. 1 podpisanej w Chicago (Stany Zjednoczone) Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym dnia 7 grudnia 1944 r. (wyrok TSUE z dnia 21 grudnia 2011 r., Air Transport Association of America i in., C-366/10, EU:C:2011:864, pkt 103, 104).

Prawo pochodne Unii, takie jak rozporządzenie nr 261/2004, powinno respektować nadrzędne normy prawa, takie jak (zwyczajowe) prawo międzynarodowe.

Gdyby stanowisko pozwanej było słuszne, to powstaje pytanie o ważność rozporządzenia nr 261/2004 r. świetle prawa międzynarodowego. Sąd krajowy nie jest właściwy do stwierdzenia nieważności rozporządzenia.

- 15 Zgodnie z art. 267 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE), Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej jest właściwy do orzekania w trybie prejudycjalnym o ważności i wykładni aktów przyjętych przez instytucje, organy lub jednostki organizacyjne Unii.

W przypadku, gdy pytanie z tym związane jest podniesione przed sądem jednego z państw członkowskich, sąd ten może, jeśli uzna, że decyzja w tej kwestii jest niezbędna do wydania wyroku, zwrócić się do Trybunału z wnioskiem o rozpatrzenie tego pytania (art. 267 ust. 2 TFUE). **[Or. 8]**

Właściwość Trybunału do orzekania w trybie prejudycjalnym w przedmiocie wykładni lub ważności prawa Unii jest wykonywana wyłącznie z inicjatywy sądów krajowych, niezależnie od tego, czy strony w postępowaniu głównym wyraziły życzenie, aby sąd ten zwrócił się do Trybunału.

Odesłanie prejudycjalne może być szczególnie wskazane, gdy zostanie podniesione nowe zagadnienie interpretacyjne, które ma generalne znaczenie dla jednolitego stosowania prawa Unii, lub w sytuacji, gdy istniejące orzecznictwo nie jest wystarczająco precyzyjne w odniesieniu do nowych okoliczności faktycznych lub prawnych.

- 16 Jakkolwiek Rechtbank nie jest zobowiązany do skierowania pytania do Trybunału Sprawiedliwości, to uważa on, że odpowiedź na przedstawione pytania prejudycjalne jest niezbędna dla rozstrzygnięcia sporu.

Powstał bowiem problem interpretacyjny, który ma decydujący wpływ na odpowiedź na pytanie, czy rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie, a jeżeli tak, to czy jest ono ważne.

Ponadto okoliczności faktyczne niniejszego sporu nie są w pełni identyczne z okolicznościami, w odniesieniu do których Trybunał Sprawiedliwości już się wypowiedział.

Kwestia ważności rozporządzenia nr 261/2004 w kontekście okoliczności niniejszej sprawy jest kwestią nową. Jedynie Trybunał Sprawiedliwości jest właściwy do stwierdzenia nieważności rozporządzenia.

- 17 Rechtbank uważa w konsekwencji, że konieczne jest zwrócenie się do Trybunału Sprawiedliwości z pytaniami prejudycjalnymi przytoczonymi w sentencji niniejszego orzeczenia.

[...] [wyjaśnienia dotyczące anonimizacji]

[...] [zawieszenie postępowania przed sądem krajowym][...]

[Or. 9]

Z POWYŻSZYCH WZGLĘDÓW

RECHTBANK [...] [pouczenia dotyczące postępowania]

Uznaje powództwo za dopuszczalne.

Przed wydaniem dalszego rozstrzygnięcia zawiesza postępowanie i przedkłada Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej do rozstrzygnięcia w trybie prejudycjalnym następujące pytania:

- Czy art. 3 ust. 1 lit. a) i 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 rozumieniu nadanym im przez Trybunał, należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania pieniężnego od niewspółnotowego przewoźnika lotniczego, w sytuacji, gdy dotrze on do swojego miejsca docelowego z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem, które nastąpiło w trakcie ostatniego lotu, rozpoczynającego i kończącego się na terytorium państwa trzeciego, w trakcie którego nie miało miejsca międzylądowanie na terytorium państwa członkowskiego, a który odbył się w ramach ciągu lotów łączonych, rozpoczynającego się na lotnisku położonym na terytorium państwa członkowskiego, a które to loty były faktycznie obsługiwane przez niewspółnotowego przewoźnika lotniczego i wszystkie one były przedmiotem jednej rezerwacji dokonanej przez pasażera u wspólnotowego przewoźnika lotniczego, który jednak faktycznie nie obsługiwał tych lotów?

- Czy w przypadku udzielenia na pierwsze pytanie odpowiedzi twierdzącej, rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 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, w rozumieniu nadanym mu w pytaniu pierwszym, narusza prawo międzynarodowe, a w szczególności zasadę całkowitej i wyłącznej suwerenności każdego państwa na jego terytorium i w przestrzeni powietrznej nad nim w ten sposób, że interpretacja ta powoduje, iż prawo Unii ma zastosowanie do sytuacji, która ma miejsce na terytorium państwa trzeciego?

[...] **[Or. 10]**

[...] [odesłanie do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej i formuła końcowa]

DOKUMENT ROBOCZY