

**Sprawa C-386/21****Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

24 czerwca 2021 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Cour d'appel de Mons (Belgia)

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

10 maja 2021 r.

**Strona wnosząca odwołanie:**

Ryanair DAC, dawniej Ryanair Ltd

**Strona przeciwna:**

Happy Flights Srl

---

**W SPRAWIE:**

**Spółka prawa irlandzkiego RYANAIR DAC**, której siedziba znajduje się w Irlandii, w DUBLINIE, Airside Business Park, Swords 0, Dublin Airport [...] [Określenie Ryanair DAC]

strona wnosząca odwołanie w postępowaniu głównym, strona przeciwna w postępowaniu w przedmiocie odwołania wzajemnego,

[...] [Określenie adwokatów Ryanair DAC] [...]

**PRZECIWKO:**

**SPRL (obecnie SRL) HAPPY FLIGHTS** [...], której siedziba znajduje się w 9920 LOVENDEGEM, [Belgia,] Bredestraat Kouter, 69,

strona przeciwna w postępowaniu głównym, strona wnosząca odwołanie w postępowaniu w przedmiocie odwołania wzajemnego,

[...] [Określenie adwokatów SRL Happy Flights] [...] [Uwagi dotyczące postępowania]. [...]

### **I. Stan faktyczny i okoliczności wszczęcia postępowania**

1. W sporze występują przeciwko sobie spółka SRL HAPPY FLIGHTS – zwana dalej „spółką HF” – będąca spółką prawa belgijskiego, specjalizującą się w odzyskiwaniu wierzytelności, na rzecz której pasażerowie lotniczy dokonali cesji swoich praw, i przedsiębiorstwo lotnicze RYANAIR DAC – zwane dalej „RY” – będące spółką prawa irlandzkiego, od którego spółka HF żąda odszkodowań należnych pasażerom 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 (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 261/2004”).
2. W niniejszej sprawie chodzi o odwołanie lotu FR6351, który miał się odbyć na trasie z Sofii (SOF) do Charleroi (CRL) w dniu 17 września 2017 r., a pasażerowie, których dotyczyło to odwołanie, to: [...]. [Określenie pasażerów, których dotyczyło to odwołanie]
3. Pismem z dnia 18 września 2017 r. spółka HF skierowała do RY wezwanie do zapłaty na jej rzecz kwoty 7229,75 EUR tytułem odszkodowania i zwrotu kosztów biletów; RY potwierdził odbiór tego wezwania, ale odmówił dokonania zapłaty na rzecz spółki HF.
4. Doręczonym przez komornika sądowego pismem z dnia 2 stycznia 2018 r. spółka HF wytoczyła przeciwko RY przed tribunal de l’entreprise du Hainaut (Division Charleroi) [sądem gospodarczym dla Hainaut (wydział Charleroi)] powództwo o zapłatę kwoty 7229,75 EUR wraz z odsetkami za zwłokę (należnymi za okres przed i po wszczęciu postępowania) naliczanymi od dnia 18 września 2017 r. do dnia dokonania całkowitej płatności.
5. W piśmie procesowym RY zakwestionował jurysdykcję sądów belgijskich i wniósł wzajemne żądanie zapłaty odszkodowania w wysokości 5000 EUR z tytułu nadużycia proceduralnego.
6. [...] [Uwagi dotyczące postępowania]
7. W zaskarżonym wyroku wydanym w postępowaniu spornym w dniu 21 czerwca 2019 r. uznano powództwo za dopuszczalne i zasadne, nakazano RY zapłatę na rzecz spółki HF kwoty 7229,75 EUR wraz z odsetkami za zwłokę (należnymi za okres przed i po wszczęciu postępowania) naliczanymi od dnia 18 września 2017 r. do dnia dokonania całkowitej płatności, uznano żądanie wzajemne za dopuszczalne, ale niezasadne;

oddalono to żądanie RY, obciążono RY kosztami postępowania; [...] [Orzeczenie w przedmiocie kosztów postępowania]; uznano orzeczenie za tymczasowo wykonalne niezależnie od wniesienia środków zaskarżenia.

8. RY wniósł odwołanie pismem z dnia 26 lipca 2019 r.
9. Spółka HF wniosła odwołanie wzajemne w odniesieniu do kosztów, którego dopuszczalność kwestionuje RY.

## **II. Dopuszczalność odwołania w postępowaniu głównym**

10. [...] [Rozważania na temat dopuszczalności wniesionego przez RY odwołania w postępowaniu głównym. Sąd odsyłający uznaje odwołanie za dopuszczalne]

## **III. Podniesione zarzuty**

21. Pierwszy zarzut podniesiony przez RY dotyczy niedopuszczalności pierwotnego żądania spółki HF z powodu braku legitymacji procesowej i interesu prawnego w zakresie odzyskania odszkodowania należnego na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 ze względu na to, że spółka HF, która nie jest ani konsumentem, ani pasażerem, nie ma żadnych roszczeń z tytułu wierzytelności w braku umowy cesji wierzytelności ważnej w świetle prawa irlandzkiego; drugi i trzeci zarzut RY dotyczą braku jurysdykcji sądów belgijskich do rozpatrzenia tego sporu; jego czwarty i piąty zarzut odnoszą się do stosowania ogólnych warunków RY, które wymagają uprzedniego złożenia zażalenia przez pasażera i zakazują cesji wierzytelności.
22. Niemniej, przed zbadaniem dopuszczalności i zasadności żądania, sąd powinien wpieryw sprawdzić, czy jest właściwy do rozpoznania tego żądania; w związku z tym sąd powinien w pierwszej kolejności zbadać swoją jurysdykcję.

## **IV. Jurysdykcja sądów belgijskich**

### **A. W przedmiocie klauzuli prorogacyjnej**

23. RY podnosi klauzulę prorogacyjną znajdującą się w art. 2.4. ogólnych warunków przewozu, zgodnie z którym: *O ile postanowienia przewidziane w Konwencji lub przepisy obowiązującego prawa nie stanowią inaczej, umowa przewozu, którą Państwo zawarli z nami, a także niniejsze ogólne warunki oraz Regulacje podlegają prawu irlandzkiemu, a wszelkie spory wynikające z tej umowy lub z nią związane podlegają jurysdykcji sądów irlandzkich.*

24. W odniesieniu do sporu pomiędzy spółką prawa belgijskiego a spółką prawa irlandzkiego mającymi zastosowanie ramami prawnymi jest rozporządzenie (UE) Parlamentu Europejskiego i Rady nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (zwane dalej „rozporządzeniem nr 1215/2012”).
25. Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej zwrócono się niedawno o orzeczenie w przedmiocie pytania prejudycjalnego dotyczącego wykładni art. 25 ust. 1 tego rozporządzenia w sprawie, która odnosi się do stosowania klauzuli prorogacyjnej w umowie przewozu w stosunku do spółki zajmującej się windykacją wierzytelności, na rzecz której pasażer dokonał cesji jego roszczenia opierającego się na rozporządzeniu nr 261/2004 (wyrok z dnia 18 listopada 2020 r., DELAYFIX, C-519/19).
26. W owym sporze pasażer dokonał cesji na rzecz spółki windykacyjnej, DELAYFIX, będącej spółką polską, prawa do żądania odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 z tytułu odwołania obsługiwanego przez RY lotu z Mediolanu do Warszawy; umowa przewozu zawarta między pasażerem a RY przewidywała klauzulę prorogacyjną przyznającą jurysdykcję sądom irlandzkim.
27. W ramach powództwa wytoczonego przez DELAYFIX przed Sądem Rejonowym dla m. st. Warszawy w Warszawie RY powołał się wobec spółki windykacyjnej na klauzulę prorogacyjną. Sąd ów oddalił podniesiony przez RY zarzut braku jurysdykcji. RY wniósł zażalenie na to orzeczenie do Sądu Okręgowego w Warszawie, który postanowił zwrócić się do TSUE z następującym pytaniem prejudycjalnym:
- „Czy art. 2 lit. b), art. 3 ust. 1 i 2 [oraz] art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/13 [...] i art. 25 rozporządzenia [nr 1215/2012] – w zakresie badania ważności umowy o jurysdykcję należy tak interpretować, że na brak indywidualnego negocjowania warunków umowy i nieuczciwe postanowienia umowne wynikające z umowy prorogacyjnej dotyczącej jurysdykcji może się powoływać także końcowy nabywca wierzytelności nabytej w drodze cesji od konsumenta, który sam jednak statusu konsumenta nie posiada?”;*
28. W owym wyroku Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej postanowił ustalić przed udzieleniem odpowiedzi na skierowane do niego pytanie prejudycjalne, jakie przesłanki muszą być spełnione, by taka klauzula prorogacyjna wiązała spółkę windykacyjną, na którą pasażer przelał wierzytelność.
29. Trybunał uważa, że klauzula prorogacyjna zawarta w umowie może co do zasady wywoływać skutki wyłącznie w stosunkach między stronami, które porozumiały się w przedmiocie zawarcia tej umowy (pkt 42), że cesjonariusz (spółka windykacyjna) nie jest stroną umowy przewozu,

- w której znajduje się ta klauzula, lecz jest osobą trzecią, niebędącą stroną wskazanej umowy (pkt 43); Trybunał wnioskuję z tego, że na klauzulę prorogacyjną, co do zasady, nie może powołać się przewoźnik lotniczy wobec spółki windykacyjnej, której pasażer zbył w drodze cesji swoją wierzytelność (pkt 46), z wyjątkiem sytuacji, w której zgodnie z prawem krajowym właściwym co do istoty sprawy osoba trzecia wstąpiłaby w pełnię praw i obowiązków pierwotnego kontrahenta (pkt 47); jeżeli tak nie jest, spółka windykacyjna nie jest związana klauzulą prorogacyjną.
30. Zgodnie z sentencją tego wyroku art. 25 rozporządzenia nr 1215/2012 należy interpretować w ten sposób, że w celu zakwestionowania jurysdykcji sądu do rozpoznania powództwa o odszkodowanie wytoczonego przeciwko przewoźnikowi lotniczemu na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 *na klauzulę prorogacyjną zamieszczoną w umowie przewozu zawartej między pasażerem a przewoźnikiem lotniczym nie może powołać się wspomniany przewoźnik wobec spółki windykacyjnej, której pasażer zbył w drodze cesji swoją wierzytelność, chyba że zgodnie z ustawodawstwem państwa, którego sądy zostały wyznaczone w tej klauzuli, ta spółka windykacyjna wstąpiła w pełnię praw i obowiązków pierwotnego kontrahenta, czego ustalenie należy do sądu odsyłającego.*
31. W niniejszym przypadku sąd zamierza postępować zgodnie z wykładnią wynikającą z tego wyroku, tak że w celu ustalenia swojej jurysdykcji międzynarodowej sąd ów powinien sprawdzić, czy w świetle prawa irlandzkiego – jako że w spornej klauzuli wskazane zostały sądy irlandzkie – spółka HF wstąpiła we wszystkie prawa i obowiązki pasażerów.
32. Jednakże jurysdykcję należy oceniać niezależnie od istoty sprawy, z wykorzystaniem tego, co zostało wskazane w pozwie (zob. M. DESCAMPS, *Compétence internationale et loi applicable en matière d'obligations contractuelles et non contractuelles*, w: X. Obligations, *Traité théorique et pratique*, VII, 1.1.11, oraz wyrok TSUE EFFER 4/3/1982), po przeprowadzeniu badania *prima facie*, bez uszczerbku dla istoty sprawy.
33. W pozwie spółka HF wskazuje, że specjalizuje się w ściąganiu odszkodowań należnych na podstawie rozporządzenia 261/2004 oraz że pasażerowie „*dokonali cesji na rzecz powoda ich roszczeń opierających się na przepisach dotyczących pasażerów zgodnie z art. 1689 i nast. Code civil (kodeksu cywilnego)*”; w swoich uwagach spółka ta twierdzi jedynie, że dokonana na jej rzecz cesja wierzytelności podlega wyłącznie prawu belgijskiemu będącemu prawem wybranym przez strony w ramach umowy cesji wierzytelności zawartej między pasażerami a spółką HF.
34. W związku z tym nie wykazuje ona w żadnym momencie ważności i skuteczności cesji wierzytelności w świetle prawa irlandzkiego, a zatem jej zakresu na gruncie prawa irlandzkiego, co oznacza, że nie wykazuje ona, iż

- wstąpiła we wszystkie prawa i obowiązki pasażerów zgodnie z prawem irlandzkim.
35. Zdaniem RY prawo irlandzkie nie zezwala na cesję prawa do dochodzenia roszczenia („*assignment of bare legal right*”) na rzecz podmiotu, który nie ma żadnego związku z roszczeniem poza związkiem stworzonym w wyniku owej cesji prawa do dochodzenia roszczenia, co jest sprzeczne z irlandzkim porządkiem publicznym, wobec czego cesja wierzytelności na rzecz spółki HF nie jest ważna.
  36. Na poparcie przedstawia on opinię sędziego Donala Johna O’Donnella, sędziego Supreme Court (sądu najwyższego Irlandii), oraz niedawny wyrok sądu najwyższego Irlandii z dnia 31 lipca 2018 r. w sprawie SPV Osus Ltd przeciwko HSBC Institutional Trust Services (Ireland) Ltd, a także artykuł doktryny irlandzkiej dotyczący tego wyroku (dokumenty 25 i 26 jego aktu).
  37. Wynika z tego, że klauzula prorogacyjna nie może zostać podniesiona wobec spółki HF, czyli osoby trzeciej niebędącej stroną umowy przewozu, która nie wyraziła zgody na tę klauzulę i nie może powoływać się na pełną cesję wierzytelności w świetle prawa irlandzkiego.
  38. W konsekwencji nie ma potrzeby badać ważności i, w stosownym wypadku, nieuczciwego charakteru klauzuli prorogacyjnej, która nie wiąże spółki HF.

B. W przedmiocie zastosowania rozporządzenia nr 1215/2012

39. W braku zastosowania klauzuli prorogacyjnej należy ustalić, który sąd, zgodnie z rozporządzeniem nr 1215/2012, ma jurysdykcję międzynarodową do rozpoznania powództwa o odszkodowanie wniesionego na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 przez spółkę windykacyjną prawa belgijskiego przeciwko irlandzkiemu przedsiębiorstwu lotniczemu.
40. Zgodnie z art. 4 tego rozporządzenia jurysdykcję mają, co do zasady, sądy państwa członkowskiego, na terytorium którego miejsce zamieszkania ma strona pozwana, w niniejszym przypadku sądy irlandzkie, z wyjątkiem jurysdykcji szczególnej.
41. Należy podkreślić, że spółka HF, która nie jest stroną umowy, nie jest ani pasażerem, ani konsumentem, ani stowarzyszeniem konsumentów, lecz jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. I.1 pkt 1 Code de droit économique (kodeksu prawa gospodarczego), czyli, co do zasady, nie może ona powołać się na bezwzględnie obowiązujące przepisy w zakresie jurysdykcji międzynarodowej mające na celu ochronę konsumentów i umożliwienie im wszczęcia postępowania sądowego w państwie, w którym mają miejsce zamieszkania, na podstawie art. 17 rozporządzenia (UE) nr 1215/2012, który zresztą nie ma zastosowania do umów przewozu, z wyjątkiem umów

- przewidujących w zamian za cenę ryczałtową połączone świadczenia przewozu i noclegu.
42. *Ratio legis* tego artykułu polega w szczególności na uniknięciu tego, aby konsument, postawiony wobec kosztów i trudności związanych z postępowaniem w państwie innym niż jego własne, został pozbawiony dostępu do wymiaru sprawiedliwości, które to ryzyko nie występuje, gdy postępowanie wszczyna przedsiębiorstwo w ramach swojej działalności gospodarczej o zasięgu międzynarodowym.
  43. Spółka HF powołuje się jednak na wyrok REHDER wydany przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w dniu 9 lipca 2009 r. (C-204/08), zgodnie z którym art. 5 ust. 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. [obecnie zastąpiony przez art. 7 ust. 1 rozporządzenia (UE) nr 1215/2012] należy interpretować w ten sposób, że w przypadku przewozu lotniczego osób pomiędzy państwami członkowskimi, dokonywanego na podstawie umowy zawartej z jednym przedsiębiorstwem lotniczym będącym rzeczywistym przewoźnikiem, sądem właściwym do rozpoznawania powództwa o odszkodowanie, opartego na umowie przewozu i na rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 jest, według wyboru powoda, sąd, w okręgu którego znajduje się miejsce odlotu, albo sąd, w okręgu którego znajduje się miejsce przylotu samolotu, uzgodnione w tej umowie.
  44. Trybunał uznał bowiem, że w przypadku wielości miejsc świadczenia usług w różnych państwach członkowskich należy określić miejsce, które zapewnia najściślejszy związek pomiędzy umową a sądem właściwym, a w szczególności miejsce, gdzie zgodnie z umową ma nastąpić główne świadczenie usług (pkt 38); Trybunał postanowił, że jedynymi miejscami, które wykazują bezpośredni związek z powyższymi usługami, świadczonymi w wykonaniu zobowiązań związanych z przedmiotem umowy przewozu lotniczego, są miejsca odlotu i przylotu samolotu (pkt 41), ponieważ każde z tych dwóch miejsc ma wystarczająco bliski związek z okolicznościami sporu, a tym samym zapewnia ścisły związek, wymagany przez zasady jurysdykcji szczególnej, pomiędzy umową a sądem właściwym (pkt 44), a to prawo wyboru spełnia również wymóg przewidywalności i jest zgodne z wymogiem pewności prawa, przypominając przy tym, że powód zachowuje również możliwość pozwania przed sąd miejsca zamieszkania pozwanego (pkt 45).
  45. Spółka HF wnioskuje z tego, że w niniejszej sprawie sądy belgijskie mają międzynarodową jurysdykcję, jako że miejsce odlotu lub przylotu samolotu w ramach spornego lotu znajduje się na lotnisku Charleroi (Hainaut – Belgia).
  46. Niemniej w ramach wyroku REHDER powództwo zostało wytoczone przez samego pasażera, będącego bezpośrednim kontrahentem, związanego

- umową przewozu lotniczego, a nie przez osobę trzecią - cesjonariusza niebędącego stroną umowy.
47. RY twierdzi, że jeżeli cesjonariusz jest osobą trzecią niebędącą stroną umowy zawartej między pasażerem a przedsiębiorstwem lotniczym, nie jest on związany umową przewozu zawartą między pasażerem a przedsiębiorstwem lotniczym, a zatem nie może on być związany postanowieniami, które są zawarte w tej umowie, niezależnie od tego, czy chodzi o klauzulę prorogacyjną czy o miejsce odlotu lub przylotu uzgodnione między pasażerem a przedsiębiorstwem lotniczym w umowie przewozu.
  48. Dlatego też RY uważa, że ponieważ cesjonariusz nie ma związku z miejscem wykonania umowy przewozu zawartej między przedsiębiorstwem lotniczym a pasażerem, nie może on powoływać się na miejsce wykonania umowy zawartej między pasażerem a przedsiębiorstwem lotniczym w celu wytoczenia powództwa przeciwko przedsiębiorstwu lotniczemu, a powinien wytoczyć sprawę przeciwko przedsiębiorstwu lotniczemu przed sądami państwa, w którym ma miejsce zamieszkania strona pozwana zgodnie z ogólną zasadą zawartą w art. 4 rozporządzenia nr 1215/2012, czyli w niniejszym przypadku przed sądami irlandzkimi.
  49. RY podnosi, że wyrok wydany przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w dniu 7 marca 2018 r. w szczególności w sprawie AIR NOSTRUM (sprawy połączone C-274/16, C-447/16 i C-448/16) nie podważa w żaden sposób powyższych rozważań, ponieważ w owym wyroku Trybunał w ogóle nie analizował możliwości wniesienia przez cesjonariusza niebędącego stroną umowy przewozu pozwu przeciwko przedsiębiorstwu lotniczemu na podstawie miejsca wykonania umowy przewozu.
  50. W wyroku tym Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej miał orzec w kwestii miejsca wykonania zobowiązań umownych wynikających z umowy przewozu lotniczego w przypadku lotów łączonych realizowanych przez różne przedsiębiorstwa lotnicze (miejsce przylotu drugiego samolotu); Trybunał miał również odpowiedzieć na pytanie, czy pojęcie „spraw dotyczących umowy” w rozumieniu art. 7 pkt 1 rozporządzenia nr 1215/2012 obejmuje roszczenie odszkodowawcze pasażerów lotniczych skierowane na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 przeciwko obsługującemu lot przewoźnikowi lotniczemu, który nie jest kontrahentem danego pasażera.
  51. Trybunał udzielił twierdzącej odpowiedzi na to pytanie, opierając się w szczególności na art. 3 ust. 5 zdanie drugie rozporządzenia nr 261/2004, który stanowi, że gdy obsługujący lot przewoźnik lotniczy, niezwiązany umową z pasażerem, wykonuje zobowiązania wynikające z tego rozporządzenia, uważa się, że działa w imieniu osoby związanej umową z danym pasażerem, a zobowiązania przewoźnika będącego osobą trzecią



wywodzą się z umowy przewozu lotniczego, tak że w okolicznościach rozpatrywanej sprawy żądanie odszkodowania z tytułu dużego opóźnienia lotu realizowanego przez obsługującego lot przewoźnika lotniczego takiego jak AIR NOSTRUM, który nie jest kontrahentem danych pasażerów, należy uznać za podniesione na podstawie lub w ramach umów przewozu lotniczego zawartych pomiędzy tymi pasażerami a odpowiednio AIR BERLIN i IBERIA.

52. W niniejszym przypadku sytuacja jest inna, ponieważ powództwo o odszkodowanie zostało wytoczone przeciwko przewoźnikowi lotniczemu będącemu kontrahentem pasażerów, ale złożyła je spółka windykacyjna niebędąca stroną umowy przewozu lotniczego, która powołuje się na swój status cesjonariusza, na rzecz którego przeniesiono wierzytelność, ale nie wykazuje, że wstąpiła ona we wszystkie prawa i obowiązki pasażerów będących cedentami.
53. W związku z tym pojawia się pytanie co do zastosowania i wykładni art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 1215/2012.
54. Należy zatem skierować do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej pytania prejudycjalne sformułowane w sentencji niniejszego orzeczenia.

## Z POWYŻSZYCH WZGLĘDÓW

Sąd,

[...] [Uwagi dotyczące postępowania] [...] kieruje do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej następujące pytania prejudycjalne:

1. *Czy art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „spraw dotyczących umowy” w rozumieniu tego przepisu obejmuje powództwo o odszkodowanie złożone 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 przez spółkę windykacyjną niebędącą stroną umowy przewozu lotniczego, która powołuje się na swój status cesjonariusza wierzytelności pasażera, podczas gdy spółka ta nie wykazuje, że wstąpiła we wszystkie prawa i obowiązki pierwotnej strony umowy?*
2. *W przypadku odpowiedzi twierdzącej na pytanie pierwsze – czy art. 7 ust. 1 lit. a) i b) rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012 z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji*

*i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych należy interpretować w ten sposób, że miejscem wykonania zobowiązania, na którym opiera się powództwo, jest miejsce wykonania umowy przewozu lotniczego, czyli miejsce odlotu lub przylotu samolotu lub w stosownym przypadku inne miejsce?*

[...] [Zawieszenie postępowania]

[...] [Kończąca formuła proceduralna, podpisy i data]

DOKUMENT ROBOCZY