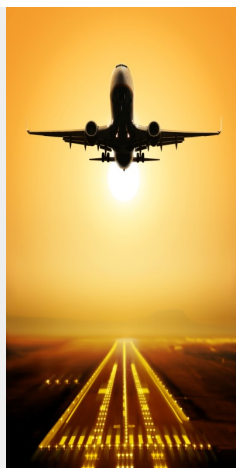




# TSUE: PASAŻEROWIE LOTÓW ŁĄCZONYCH MOGĄ DOCHODZIĆ ODSZKODOWANIA PRZED SĄDEM WŁAŚCIWYM DLA MIEJSCA ODLOTU

*Posted on lut 22 by Piotr Gad*



COUR DE JUSTICE  
DE L'UNION  
EUROPÉENNE



**Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w postanowieniu z dnia 13 lutego 2020 r. w sprawie C-606/19 *flightright GmbH vs. Iberia LAE SA Operadora Unipersonal* orzekł, że rozporządzenie nr 1215/2012 w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych należy interpretować w ten sposób, że odszkodowania z tytułu odwołania ostatniego odcinka lotu można dochodzić przed sądami właściwymi ze względu na miejsce odlotu pierwszego odcinka lotu, nawet jeśli są one wytaczane przeciwko przewoźnikowi lotniczemu obsługującemu ostatni odcinek lotu.**

#### Stan faktyczny

Dwoje pasażerów zarezerwowało lot łączony w ramach pojedynczej potwierdzonej rezerwacji, który miał odbyć się w dniu 25 sierpnia 2018 r. na trasie: Hamburg (Niemcy) – Londyn (Zjednoczone Królestwo), Londyn – Madryt (Hiszpania) i Madryt – San Sebastian (Hiszpania). Pierwszy z odcinków miał zostać zrealizowany przez **British Airways**, podczas gdy dwa kolejne odcinki lotu miał obsłużyć hiszpański przewoźnik lotniczy **Iberia**. Pasażerowie stawili się na czas na lotnisku w Hamburgu i zostali tam odprawieni wraz z bagażem na wszystkie loty, po czym odbyli dwa pierwsze loty, docierając do Madrytu. Ostatni lot został odwołany, o czym pasażerowie nie zostali poinformowani z odpowiednim wyprzedzeniem. Odwołanie nie zostało spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności. Ostatecznie pasażerowie dotarli do miejsca docelowego następnego dnia z opóźnieniem wynoszącym 14 godzin i 48 minut.

W związku z odwołaniem lotu pasażerowie scedowali przysługujące im roszczenia odszkodowawcze na przedsiębiorstwo **flightright GmbH** z siedzibą w Poczdamie (Niemcy), które wytoczyło przeciwko **Iberii** przed **Amtsgericht Hamburg** (Sądem rejonowym w Hamburgu, Niemcy) powództwo o zapłatę zryczałtowanego odszkodowania w łącznej kwocie 500 EUR (250 EUR na rzecz każdego z pasażerów) na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c i art. 7 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 (WE) nr 261/2004”), bowiem dystans między Hamburgiem a San Sebastian wynosi ok. 1433 km. Iberia odmówiła wypłaty odszkodowania.

Sąd rejonowy w Hamburgu powziął wątpliwości, po pierwsze, co do **jurysdykcji międzynarodowej miejscowej**, gdyż odwołany odcinek lotu znajduje się „poza jego właściwością miejscową”, a po drugie czy przewoźnik lotniczy, któremu zlecono wykonanie lotu na ostatnim odcinku (Iberia), posiada **bierną legitymację procesową** tzn. czy może być pozwany w ramach wytoczonego powództwa o zapłatę zryczałtowanego odszkodowania. Sąd ten zauważył, że TSUE w wyroku z dnia 11 lipca 2019 r., *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604) orzekł, że w ramach lotu łączonego, będącego przedmiotem pojedynczej rezerwacji, pasażer może pozwać **przewoźnika, który realizował pierwszy odcinek lotu**, dla którego miejsce odlotu znajduje się w obszarze właściwości



sądu, przed którym wytoczono powództwo, w odniesieniu do wszystkich odcinków tego lotu w celu uzyskania zryczałtowanego odszkodowania na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

### Pytania prejudycjalne

W tych okolicznościach niemiecki Sąd postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy sąd rozpoznający sprawę ma jurysdykcję międzynarodową w sytuacji, kiedy miał miejsce lot łączony, poszczególne loty w ramach lotu łączonego wykonało dwóch różnych przewoźników lotniczych z Unii Europejskiej, a sąd rozpoznający sprawę ma jurysdykcję międzynarodową jedynie w odniesieniu do lotu, który nie został odwołany?

2) Czy obaj przewoźnicy lotniczy wykonujący lot łączony mają bierną legitymację procesową, jeżeli poszczególne loty wykonali dwaj przewoźnicy lotniczy z Unii Europejskiej?”.

### Stanowisko TSUE

W postanowieniu z dnia 13 lutego 2020 r. Trybunał orzekł, że rozporządzenie nr 1215/2012 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (dalej jako „rozporządzenie nr 1215/2012”) należy interpretować w ten sposób, że **odszkodowania z tytułu odwołania ostatniego odcinka lotu można dochodzić przed sądami właściwymi ze względu na miejsce odlotu pierwszego odcinka lotu, nawet jeśli są one wytaczane przeciwko przewoźnikowi lotniczemu obsługującemu ostatni odcinek lotu.**

Skład orzekający przypomniał, że w świetle treści **art. 7 pkt 1 lit. b tiret drugie** rozporządzenia nr 1215/2012 w sprawach dotyczących **umów** powództwo przeciwko osobie mającej miejsce zamieszkania względnie siedzibę na terytorium innego państwa członkowskiego może zostać wytoczone w **miejscu wykonania zobowiązania**, którym w przypadku **świadczenia usług** jest **miejsce** w państwie członkowskim, **w którym usługi zgodnie z umową były świadczone albo miały być świadczone**. Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika, że „miejszem wykonania” głównego świadczenia usług będących przedmiotem umowy przewozu lotniczego jest zarówno **miejsce odlotu, jak i miejsce przylotu samolotu** (zob. analogicznie wyroki: z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 43, 47; a także z dnia 11 lipca 2018 r., Zurich Insurance i Metso Minerals, C88/17, EU:C:2018:558, pkt 18). Tym samym pasażerowie dochodzący odszkodowania na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 mają możliwość wytoczenia powództwa przed sądem, w okręgu którego znajduje się uzgodnione w umowie miejsce odlotu, względnie przed sądem, w okręgu którego znajduje się uzgodnione w umowie miejsce przylotu samolotu.

O ile wykładnia pojęcia „miejsca wykonania” dokonana w wyroku z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439) odnosi się do **lotu bezpośredniego**, o tyle zachowuje ważność,



odpowiednio, do **lotu łączonego**. Zdaniem Trybunału umowę przewozu lotniczego charakteryzuje dokonanie pojedynczej, potwierdzonej rezerwacji dla całej trasy, umowa ta ustanawia zobowiązanie przewoźnika lotniczego do przewozu pasażera z punktu A do punktu D. Tym samym należy przyjąć, że **w przypadku lotu łączonego, stanowiącego przedmiot pojedynczej, potwierdzonej rezerwacją dla całej trasy i obejmującego kilka odcinków lotu, „miejscem wykonania” tego lotu w rozumieniu rozporządzenia dotyczącego jurysdykcji może być miejsce odlotu pierwszego odcinka lotu, jako miejsce głównego świadczenia usług będących przedmiotem umowy przewozu lotniczego.** .

W ocenie składu orzekającego, kryterium miejsca odlotu pierwszego odcinka lotu odpowiada celowi **bliskości geograficznej** pomiędzy umową przewozu lotniczego a sądem właściwym oraz wymogom związanym z **zasadą przewidywalności**, przyświecającą rozwiązaniom przyjętym przez rozporządzenie nr 1215/2012. Takie rozwiązanie umożliwia zarówno powodowi, jak i pozwanemu zidentyfikowanie sądu właściwego ze względu na miejsce odlotu pierwszego odcinka lotu, które zostało wskazane w umowie przewozu lotniczego, jako sądu, do którego można wystąpić z powództwem.

W dalszej kolejności Trybunał przeszedł do drugiego pytania, mającego na celu udzielenie odpowiedzi w kwestii **biernej legitymacji procesowej przewoźnika lotniczego odpowiedzialnego za realizację ostatniego odcinka lotu** (Iberii) przed sądem, w którego obszarze właściwości znajduje się miejsce odlotu pierwszego odcinka lotu (Hamburg). Trybunał zauważył, że choć przepis **jurysdykcji szczególnej** zawarty w art. 7 pkt 1 rozporządzenia nr 1215/2012 nie wymaga zawarcia umowy między dwiema osobami, to jednak zakłada on istnienie zobowiązania prawnego, na które jedna osoba swobodnie wyraziła zgodę wobec drugiej i na którym opiera się powództwo powoda (zob. podobnie wyrok z dnia 7 marca 2018 r., *flightright i in.*, C-274/16, C-447/16 i C-478/16, EU:C:2018:160, pkt 60 i przytoczone tam orzecznictwo).

Trybunał przywołał treść art. 3 ust. 5 zdanie drugie rozporządzenia (WE) nr 261/2004, zgodnie z którym, 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. W związku z tym należy uznać, że przewoźnik ten wypełnia zobowiązania, na które swobodnie wyraził zgodę wobec kontrahenta danych pasażerów. Zobowiązania te mają swoje źródło w umowie przewozu lotniczego (wyrok z dnia 7 marca 2018 r., *flightright i in.*, C-274/16, C-447/16 i C-478/16, EU:C:2018:160, pkt 63).

Oceniając skutki zapadłego postanowienia, należy wskazać, że stanowi ono kolejne propasażerskie orzeczenie umożliwiające pasażerom dochodzenie odszkodowania w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotu przed sądem właściwym dla miejsca odlotu, które zazwyczaj stanowi miejsce zamieszkania pasażerów.

