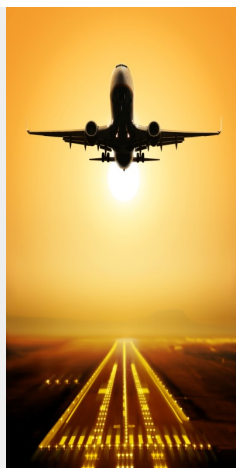




TSUE: PASAŻEROWIE LOTÓW ŁĄCZONYCH MOGĄ DOCHODZIĆ ODSZKODOWANIA PRZED SĄDEM WŁAŚCIWYM DLA MIEJSCA ODLOTU

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, „miejszem 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.

