



Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
MICHAŁA BOBEKA
przedstawiona w dniu 19 października 2017 r.¹

Sprawy połączone C-274/16, C-447/16 i C-448/16

flightright GmbH
przeciwko

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-274/16)

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie, Niemcy)]

i

Roland Becker
przeciwko

Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16)

i

**Mohamed Barkan,
Souad Asbai,
Assia Barkan,
Zakaria Barkan,
Nousaiba Barkan**
przeciwko

Air Nostrum Lineas Aereas del Mediterraneo SA (C-448/16)

[wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy)]

Orzeczenie prejudycjalne – Rozporządzenia: (WE) nr 44/2001 i (UE) nr 1215/2012 – Jurysdykcja dla roszczeń opartych na rozporządzeniu (WE) nr 261/2004 – Opóźnienie lotu – Lot wieloodcinkowy – Pojęcie „spraw dotyczących umowy” – Świadczenie usług – Miejsce wykonania – Pozwany mający siedzibę w państwie trzecim

I. Wprowadzenie

1. Niniejsza sprawa dotyczy trzech pozwów o odszkodowanie wniesionych na podstawie rozporządzenia nr 261/2004² przeciwko przedsiębiorstwom lotniczym za opóźnienia i odmowy przyjęcia na pokład na różnych trasach lotów wieloodcinkowych.

¹ Język oryginału: angielski.

² Rozporządzenie (WE) 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 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

2. Pierwsze dwa pozwy mają wspólny przedmiot: przewoźnik lotniczy, z którym zawarto umowę (zwany dalej „przewoźnikiem umownym”) sprzedał lot złożony z dwóch połączonych ze sobą odcinków. Sam przewoźnik umowny obsługiwał tylko drugi odcinek lotu. Pierwszy odcinek lotu wykonywał obsługujący przewoźnik lotniczy (zwany dalej „obsługującym przewoźnikiem” lub „przewoźnikiem obsługującym”), nie zaś przewoźnik umowny. W obu przypadkach opóźnienia miały miejsce podczas pierwszego odcinka lotu, co spowodowało, że pasażerowie nie zdążyli na lot łączony.

3. W tych stanach faktycznych powstają dwie kwestie prawne. Po pierwsze, jaki jest charakter roszczenia pasażerów wobec obsługującego przewoźnika w związku z opóźnieniem pierwszego odcinka lotu? Czy takie roszczenie, nawet w braku umowy pomiędzy pasażerem a obsługującym przewoźnikiem, może zostać uznane za „sprawy wynikające z umowy” w rozumieniu rozporządzeń nr 44/2001³ i nr 1215/2012⁴?

4. Po drugie, które sądy posiadają międzynarodową jurysdykcję w odniesieniu do takich roszczeń odszkodowawczych? Pasażerowie wytoczyli powództwa przeciwko obsługującemu przewoźnikowi przed sądami niemieckimi i Niemcy były miejscem docelowym drugiego odcinka podróży, jednakże obsługujący przewoźnik wykonał pierwszy odcinek podróży, który ani nie zaczynał, ani nie kończył się w Niemczech.

5. Trzeci pozew także zawiera żądanie odszkodowania, lecz podnosi inną kwestię. Został on wniesiony przeciwko przewoźnikowi obsługującemu, który był także przewoźnikiem umownym pasażera na odcinku, którego dotyczył pozew. Jednakże kwestia jurysdykcji w tym przypadku ma inny charakter, gdyż przewoźnik lotniczy, który odmówił wstępu na pokład, ma siedzibę poza Unią. Zatem powstaje pytanie, jakie zasady jurysdykcji mają zastosowanie w takiej sytuacji.

II. Ramy prawne

a) Rozporządzenie nr 261/2004

6. W art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 „obsługującego przewoźnika” zdefiniowano jako „przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę z tym pasażerem”.

7. Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że ma ono zastosowanie:

- „a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat;
- b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w państwie członkowskim, do którego ma zastosowanie traktat, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym”.

³ Rozporządzenie Rady (WE) z dnia 22 grudnia 2000 r. dotyczące jurysdykcji oraz uznawania i wykonywania orzeczeń w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. 2001, L 12, s. 1).

⁴ Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) z dnia 12 grudnia 2012 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych (Dz.U. 2012, L 351, s. 1). Rozporządzenie to uchyla rozporządzenie nr 44/2001.

8. Zgodnie z art. 3 ust. 5 rozporządzenia nr 261/2004 ma ono zastosowanie do każdego obsługującego przewoźnika lotniczego, który świadczy usługi transportowe na rzecz pasażerów spełniających wymogi ust. 1 i 2 tego artykułu. Artykuł 3 ust. 5 zdanie drugie stanowi, że „[g]dy [obsługujący przewoźnik], nie będąc związanym umową z pasażerem, wykonuje zobowiązania wynikające z niniejszego rozporządzenia, uważa się, że robi to w imieniu osoby związanej umową z pasażerem”.

9. Artykuł 6 ust. 1 określa pomoc, jakiej obsługujący przewoźnik jest zobowiązany udzielić pasażerom w przypadku opóźnienia, w zależności od długości i odległości lotu. Artykuł 7 ust. 1 określa następnie ryczałtowe odszkodowanie, jakie należy wypłacić pasażerom.

10. Artykuł 13 rozporządzenia nr 261/2004 dotyczy „prawa do odszkodowania za poniesioną szkodę”. Stanowi on: „W przypadku gdy [obsługujący przewoźnik] wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez niniejsze rozporządzenie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich. W szczególności, niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie ogranicza prawa [obsługującego przewoźnika] do dochodzenia odszkodowania od organizatora wycieczek lub innej osoby, z którą [obsługujący przewoźnik] podpisał umowę. Analogicznie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo organizatora wycieczek lub osoby trzeciej, niebędącej pasażerem, z którym [obsługujący przewoźnik] podpisał umowę, do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od [obsługującego przewoźnika]”.

b) Rozporządzenia nr 44/2001 i nr 1215/2012

11. Artykuł 66 ust. 1 rozporządzenia nr 1215/2012 stanowi, że ma ono zastosowanie do postępowań sądowych wszczętych w dniu 10 stycznia 2015 r. lub po tej dacie.

12. Postępowania w sprawach C-447/16 i C-448/16 zostały wszczęte przed tym dniem. Zatem w tych sprawach zastosowanie ma jeszcze rozporządzenie nr 44/2001. Sprawa C-274/16 podlega rozpoznaniu na podstawie rozporządzenia nr 1215/2012. Jednakże przepisy obu tych rozporządzeń, które mają zastosowanie w niniejszych sprawach, pozostały – poza numeracją – identyczne.

13. Zgodnie z art. 2 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001 i art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 1215/2012 „osoby mające miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego mogą być pozywane, niezależnie od ich obywatelstwa, przed sądy tego państwa członkowskiego”.

14. Zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001 i art. 6 ust. 1 rozporządzenia nr 1215/2012, „[j]eżeli pozwany nie ma miejsca zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, jurysdykcja sądów każdego państwa członkowskiego jest określana [...] przez prawo tego państwa członkowskiego”⁵. Zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 44/2001 i art. 6 ust. 2 rozporządzenia nr 1215/2012 „przeciwko takiemu pozwanemu każda osoba mająca miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, niezależnie od swojego obywatelstwa może powoływać się w tym państwie na obowiązujące w nim przepisy jurysdykcyjne [...] tak samo jak obywatele tego państwa członkowskiego”.

15. Sekcje drugie obu rozporządzeń zawierają przepisy o jurysdykcji szczególnej. Właściwymi przepisami są: art. 5 rozporządzenia nr 44/2001 i art. 7 rozporządzenia nr 1215/2012. Ustęp 1 lit. a) tych przepisów stanowi, że osoba, która ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, może być pozwana w innym państwie członkowskim w sprawach dotyczących umowy

⁵ Z zastrzeżeniem art. 18 ust. 1, art. 21 ust. 2 oraz art. 24 i 25 rozporządzenia nr 1215/2012 i art. 22 i 23 rozporządzenia nr 44/2001.

przed sądy miejsca wykonania danego zobowiązania. W przypadku świadczenia usług miejscem wykonania danego zobowiązania jest – zgodnie z ust. 1 lit. b) tiret drugie tego samego przepisu – „miejsce w państwie członkowskim, w którym usługi zgodnie z umową były świadczone albo miały być świadczone”.

16. Ponadto zgodnie z art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 44/2001 i art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1215/2012 „w sprawach dotyczących czynu niedozwolonego lub czynu podobnego do czynu niedozwolonego” właściwe są „sądy miejsca, w którym nastąpiło lub może nastąpić zdarzenie wywołujące szkodę”.

III. Okoliczności faktyczne, postępowanie główne i pytania prejudycjalne

17. Okoliczności faktyczne i postępowanie dla każdej ze spraw (pozew 1 – flightright, pozew 2 – Barkan, i pozew 3 – Becker) opisane są, odpowiednio, w śródtytułach A–C poniżej.

A. Sprawa C-274/16, *flightright GmbH przeciwko Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA*

18. Pasażerowie w tej sprawie zakupili podróż składającą się z dwóch lotów łączonych z Ibizy (Hiszpania) do Düsseldorfu (Niemcy) przez Palma de Mallorca (Hiszpania) od przewoźnika lotniczego Air Berlin PLC & Co Luftverkehrs KG (zwanego dalej „Air Berlin”). Pierwszy odcinek był obsługiwany przez Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA (zwany dalej „Air Nostrum”). Drugi odcinek obsługiwany był przez Air Berlin. Pierwszy odcinek został wykonany z opóźnieniem, tak że pasażerowie nie zdążyli na lot łączony. Ostatecznie przybyli do Düsseldorfu z trzynastogodzinnym opóźnieniem.

19. Pasażerowie dokonali cesji swoich praw przysługujących im z tytułu opóźnienia na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 na flightright GmbH (zwaną dalej „flightright”). Flightright obecnie dochodzi odszkodowania w kwocie 500 EUR wraz z odsetkami od Air Nostrum („pozew 1 – flightright”).

20. Flightright wytoczył powództwo przed Amtsgericht Düsseldorf (sądem rejonowym w Düsseldorfie, Niemcy). Sąd ten powziął wątpliwość, czy przysługuje mu międzynarodowa jurysdykcja do rozpatrzenia sprawy. Ściślej rzecz ujmując, zastanawia się on, czy miejsce docelowe – Düsseldorf – jest miejscem wykonania zobowiązania w rozumieniu art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 1215/2012. Wątpliwość powstała dlatego, że opóźnienie zaistniało podczas pierwszego odcinka podróży, który ani nie zaczynał, ani nie kończył się w Niemczech i który był obsługiwany przez innego przewoźnika niż ten, z którym zawarto umowę przewozu.

21. W tej sytuacji Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) zawiesił postępowanie i zwrócił się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy w wypadku przewozu osób w ramach połączenia lotniczego składającego się z dwóch lotów bez znacznego postoju w przesiadkowym porcie lotniczym, miejsce przylotu w ramach drugiego odcinka podróży można uznać za miejsce wykonania w rozumieniu art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 1215/2012, jeśli powództwo jest skierowane przeciwko przewoźnikowi lotniczemu obsługującemu drugi odcinek połączenia lotniczego, na którym doszło do nieprawidłowości i przewóz w ramach drugiego odcinka został wykonany przez innego przewoźnika lotniczego?”.

B. Sprawa C-448/16, Mohamed Barkan i in. przeciwko Air Nostrum L.A.M. SA

22. Mohamed Barkan, jego żona i ich troje dzieci (zwani dalej „Mohamedem Barkanem i in.”) także zakupili lot złożony z dwóch odcinków, z Melilli (Hiszpania) do Frankfurtu nad Menem (Niemcy) przez Madryt (Hiszpania). Umowa przewozu została zawarta z Iberia Líneas Aéreas de España (zwaną dalej „Iberią”). Pierwszy odcinek lotu, z Melilli do Madrytu, był obsługiwany przez Air Nostrum, natomiast drugi odcinek, z Madrytu do Frankfurtu nad Menem, przez Iberię. Odlot z Melilli do Madrytu miał opóźnienie, co spowodowało, że pasażerowie nie zdążyli na lot łączony i przybyli do miejsca docelowego (Frankfurtu nad Menem) z czterogodzinnym opóźnieniem.

23. Pasażerowie ci skierowali pozew przeciwko Air Nostrum, domagając się po 250 EUR odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004. Mohamed Barkan i in. domagają się ponadto zwrotu 100 EUR wraz z odsetkami za zakup żywności i połączenia telefoniczne podczas opóźnienia lotu, wraz z odsetkami („pozew 2 – Barkan”).

24. Powództwo to zostało uwzględnione przez sąd pierwszej instancji. Jednakże w apelacji zostało ono oddalone. Sąd odwoławczy stwierdził, że sądom niemieckim nie przysługuje jurysdykcja międzynarodowa. Zdaniem tego sądu miejsce wykonania zobowiązania nie znajdowało się na terenie kraju w rozumieniu rozporządzenia nr 44/2001. Pozew dotyczył lotu z Melilli do Madrytu, a więc tylko te dwa miejsca zdaniem sądu mogły zostać uznane za miejsca wykonania zobowiązania.

25. Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy), który rozpatrywał skargę kasacyjną, zauważył, że międzynarodowa jurysdykcja sądów niemieckich w niniejszej sprawie może zachodzić jedynie wówczas, gdy miejscem wykonania usługi są Niemcy. Ustalenie takie zależy od tego, czy stosunek prawny pomiędzy powodami w postępowaniu głównym a Air Nostrum może zostać zakwalifikowany jako umowny, pomimo nieistnienia żadnych więzi umownych pomiędzy pasażerami a Air Nostrum.

26. Wobec powyższego Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) zawiesił postępowanie i zwrócił się do Trybunału z następującymi pytaniami:

„1) Czy art. 5 ust. 1 lit. a) [rozporządzenia nr 44/2001] należy interpretować w ten sposób, że pojęcie »roszczeń [spraw] wynikających z umowy« obejmuje również prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, dochodzone względem obsługującego przewoźnika lotniczego, który nie jest kontrahentem umownym danego pasażera?

2) W zakresie, w jakim stosuje się art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001:

Czy w przypadku przewozu osób w ramach dwóch lotów bez dłuższego przebywania w przesiadkowym porcie lotniczym miejsce docelowe pasażera należy uznać za miejsce wykonania zobowiązania również w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001 również wtedy, gdy dochodzone w skardze roszczenie o odszkodowanie, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jest oparte na zakłóceniu, które miało miejsce na pierwszym odcinku trasy i skarga jest skierowana przeciwko przewoźnikowi lotniczemu obsługującemu pierwszy lot, który nie jest stroną umowy przewozu?”.

C. Sprawa C-447/16, Roland Becker przeciwko Hainan Airlines Co. Ltd

27. Roland Becker zawarł z przewoźnikiem lotniczym Hainan Airlines Co. Ltd (zwaną dalej „Hainan Airlines”) umowę przewozu lotniczego obejmującego dwa połączone ze sobą loty. Ten przewoźnik ma swoją siedzibę poza Unią. Pierwszy odcinek stanowił lot z Berlina Tegel (Niemcy) do Brukseli (Belgia), a drugi – lot łączony z Brukseli do Pekinu (Chiny). Roland Becker dokonał odprawy na oba loty

w Berlinie i otrzymał odpowiednie karty pokładowe. Także jego bagaż został odprawiony na całą podróż do Pekinu. Pierwszy odcinek został wykonany przez Brussels Airlines zgodnie z rozkładem. Jednakże w Brukseli R. Beckerowi odmówiono przyjęcia na pokład na drugi odcinek lotu do Pekinu, obsługiwany przez Hainan Airlines.

28. Roland Becker w pozwie wytoczonym przeciwko Hainan Airlines w Niemczech domaga się 600 EUR odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 wraz z odsetkami oraz kosztami postępowania („pozew 3 – Becker”).

29. Sąd pierwszej instancji oddalił powództwo na tej podstawie, że sądom niemieckim nie przysługuje jurysdykcja. Sąd odwoławczy podtrzymał to stanowisko. Zdaniem sądu odwoławczego wykonanie zobowiązania nie miało miejsca w kraju, gdyż pierwszy odcinek lotu z Berlina do Brukseli i drugi odcinek lotu z Brukseli do Pekinu złożony był z dwóch odrębnych lotów w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004. Powództwo dotyczy tylko lotu z Brukseli do Pekinu, zatem za miejsce wykonania zobowiązania sąd uznał Brukselę. Sąd ten stwierdził dalej, że Hainan Airlines nie ma siedziby w Niemczech, a zatem nie ma podstaw, aby przyjąć jurysdykcję sądów niemieckich. Ze względu na to, że przedmiotowa umowa dotyczy świadczenia usług, jurysdykcja może wynikać jedynie z art. 5 ust. 1 lit. a) oraz art. 5 ust. 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001.

30. Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości), rozpatrując skargę kasacyjną, stwierdził, że jurysdykcja sądów niemieckich zależy od charakteru stosunku prawnego pomiędzy R. Beckerem a Hainan Airlines. Zależy ona także od tego, czy Berlin, jako miejsce początku pierwszego lotu może zostać uznany za miejsce wykonania zobowiązania w rozumieniu rozporządzenia nr 44/2001.

31. W tych okolicznościach Bundesgerichtshof(federalny trybunał sprawiedliwości) zawiesił postępowanie i zwrócił się do Trybunału z następującym pytaniem:

„Czy w przypadku przewozu osób w ramach dwóch lotów bez dłuższego przebywania w przesiadkowych portach lotniczych należy uznać miejsce odlotu pierwszej części trasy za miejsce wykonania zobowiązania w rozumieniu art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001 również wtedy, gdy podniesione w powództwie roszczenie o odszkodowanie, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jest oparte na zakłóceniu, które miało miejsce w drugiej części trasy i powództwo to jest skierowane przeciwko stronie umowy przewozu, która jest wprawdzie przewoźnikiem lotniczym obsługującym drugi lot, jednakże nie pierwszy lot?”.

IV. Postępowanie przed Trybunałem

32. W odniesieniu do pozwu 1 – flightright uwagi na piśmie złożyły flightright, Air Nostrum, rząd portugalski i Komisja Europejska. W odniesieniu do pozwu 2 – Barkan pisemne uwagi złożyli Mohamed Barkan, Konfederacja Szwajcarska, Air Nostrum i Komisja. Pisemne uwagi w odniesieniu do pozwu 3 – Becker złożyli R. Becker, Konfederacja Szwajcarska i Komisja.

33. Mohamed Barkan, flightright, Air Nostrum, rząd francuski i Komisja przedstawili swoje argumenty ustnie podczas rozprawy, która odbyła się w dniu 6 lipca 2017 r.

V. Ocena

34. Niniejsza opinia posiada następującą strukturę: pozew 1 – flightright i pozew 2 – Barkan są objęte zakresem rozporządzenia nr 44/2001 lub rozporządzenia nr 1215/2012. Rozpocznę zatem od rozważenia dwóch kwestii prawnych wynikłych w związku z tymi dwoma pozwami: czy roszczenie o odszkodowanie jest roszczeniem wynikającym z umowy (śródtytuł A.1 poniżej), oraz jakie miejsce jest miejscem wykonania takiej umowy (śródtytuł A.2 poniżej). Następnie odniosę się do kwestii jurysdykcji międzynarodowej w pozwie 3 – Becker (śródtytuł B poniżej).

A. Pozew 1 – *flightright* i pozew 2 – *Barkan*

35. W jaki sposób można określić państwo członkowskie, którego sądy posiadają jurysdykcję międzynarodową do rozpatrywania roszczeń przeciwko obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu, który nie był przewoźnikiem umownym?

36. Takie ustalenie jurysdykcji wymaga określenia właściwej podstawy jurysdykcji (śródtytuł 1 poniżej), a następnie, w zakresie tej podstawy, ustalenie odpowiedniego międzynarodowego forum dla rozstrzygnięcia w przedmiocie tych roszczeń w świetle wyroku Trybunału Rehder⁶. Wyrok ten dotyczył lotów bezpośrednich. Zatem powstaje kwestia, w jaki sposób zastosować go do lotów wieloodcinkowych (śródtytuł 2 poniżej).

1. Właściwa podstawa jurysdykcji

a) Charakter roszczenia

37. Rozporządzenie nr 261/2004 określa uprawnienia, jakich pasażerowie mogą dochodzić od obsługujących przewoźników lotniczych, jeśli zaistnieją przewidziane w nim okoliczności. Jednakże, co zrozumiałe, rozporządzenie to nie określa charakteru opartych na nim roszczeń dla celów stosowania rozporządzeń nr 44/2001 i nr 1215/2012.

38. Pozwany w postępowaniu głównym, Air Nostrum, ma siedzibę w Hiszpanii. Zatem międzynarodowa jurysdykcja sądów niemieckich nie może być oparta na *ogólnej* podstawie jurysdykcji wynikającej z art. 2 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001 i z art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 1215/2012.

39. Przechodząc do szczególnych podstaw jurysdykcji, przede wszystkim należy przypomnieć, że szczególna podstawa jurysdykcji przewidziana w rozporządzeniach nr 44/2001 i nr 1215/2012 także nie może mieć zastosowania w niniejszej sprawie. Co prawda rozporządzenie nr 261/2004 jest instrumentem zapewniającym wysoki poziom ochrony pasażerów⁷. Jednakże szczególna podstawa jurysdykcji dostępna dla konsumentów na podstawie art. 16 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001 i art. 18 ust. 1 rozporządzenia nr 1215/2012 ma zastosowanie, ze względu na wyraźne wyłączenia zawarte, odpowiednio, w art. 15 ust. 3 rozporządzenia nr 44/2001 i art. 17 ust. 3 rozporządzenia nr 1215/2012, jedynie do umów przewozu, które przewidują w zamian za cenę ryczałtową *połączone* świadczenia przewozu i noclegu. Z okoliczności spraw przedstawionych przez sądy odsyłające wynika, że taka sytuacja nie ma miejsca w przypadku umów będących przedmiotem postępowań głównych.

⁶ Wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 47).

⁷ Zobacz motyw 1–4 rozporządzenia nr 261/2004, a także wyroki: z dnia 10 stycznia 2006 r., IATA i ELFAA (C-344/04, EU:C:2006:10, pkt 69); z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 44, 49, 60); z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in. (C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 72, 74).

40. Ze względu na to, że inne podstawy jurysdykcji wynikające z rozporządzeń nr 44/2001 i nr 1215/2012 nie wydają się mieć zastosowania, międzynarodową jurysdykcję sądów niemieckich można rozważać jedynie w świetle szczególnej podstawy jurysdykcji w sprawach dotyczących umów lub czynów niedozwolonych.

41. W odesłaniu prejudycjalnym w sprawie pozwu 2 – Barkan, Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) stwierdza, że przedmiotowe roszczenia są roszczeniami ustawowymi wynikającymi z umowy. Opierając się na istniejącej umowie z przewoźnikiem umownym, pasażerowie w postępowaniu głównym dochodzą praw, które nie wynikają bezpośrednio z zawartej przez nich umowy przewozu, lecz są określone w rozporządzeniu nr 261/2004. Możliwość dochodzenia tych praw zakłada zatem istnienie umowy przewozu lotniczego i potwierdzonej rezerwacji. Tym samym sprawa jako całość dotyczy umowy.

42. Flightright, Mohamed Barkan i in. oraz rząd francuski i Konfederacja Szwajcarska są zdania, że przedmiotowe roszczenia są objęte pojęciem „roszczeń wynikających z umowy” w rozumieniu rozporządzeń nr 44/2001 i nr 1215/2012. Flightright i Mohamed Barkan i in. odnoszą się co do zasady do umownego pochodzenia roszczenia pomimo braku umowy podpisanej bezpośrednio pomiędzy nimi a Air Nostrum.

43. Rząd francuski powołuje się na orzecznictwo Trybunału dotyczące pojęcia „roszczeń wynikających z umowy” jako obejmującego również roszczenie wobec osoby trzeciej, która zgodziła się na wykonanie zobowiązania wynikającego z umowy innych stron. Rząd ten powołuje się następnie na „przypominający umowę agencji” przepis art. 3 ust. 5 rozporządzenia nr 261/2004.

44. Podobnie Konfederacja Szwajcarska, odnosząc się do orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości oraz dalszych przepisów rozporządzenia nr 261/2004 twierdzi, że ustawowe przeniesienie obowiązków pomiędzy przewoźnikiem umownym a przewoźnikiem obsługującym w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004 wskazuje, że przedmiotowe roszczenia mają swoje źródło w umowie.

45. Do tych samych w zasadzie wniosków doszła Komisja. Komisja zwraca uwagę, że z rozporządzenia nr 261/2004 wynika odpowiedzialność przewoźnika obsługującego w miejsce przewoźnika umownego za zobowiązania w nim określone. Okoliczność, że odpowiadające im uprawnienia pasażerów są określone w samym rozporządzeniu, a nie w umowie, jest bez znaczenia. Jest tak dlatego, że są one skutkiem prawnym nieprawidłowego wypełnienia zobowiązania.

46. Air Nostrum zdaje się także zgadzać, że przedmiotowe roszczenie może zostać zakwalifikowane jako umowne (mimo że podkreśla w swoich uwagach na piśmie w odniesieniu do pozwu 1 – flightright brak związku umownego). Air Nostrum twierdzi jednak, że może ponosić odpowiedzialność jedynie w zakresie tego odcinka lotu, który sam wykonywał i którego wykonanie nie miało miejsca w Niemczech.

b) Umowa czy czyn niedozwolony?

47. Jak wynika z informacji przedstawionych przez sądy odsyłające i potwierdzonych podczas rozprawy, mamy w zasadzie do czynienia ze stosunkiem z trzema uczestnikami: przewoźnik umowny–przewoźnik obsługujący–pasażer oraz z dwoma umowami: umową przewozu pomiędzy przewoźnikiem umownym a pasażerem, i – co wydaje się być powszechną praktyką – ogólną umową ramową pomiędzy przewoźnikiem umownym a przewoźnikiem obsługującym. Jednakże nie istnieje umowa *bezpośrednio* podpisana pomiędzy pasażerami a pozwanym przewoźnikiem obsługującym⁸.

⁸ Sytuacja jest nawet bardziej skomplikowana w przypadku powoda wnoszącego pozew 1 – flightright. Powód ten nie był stroną umowy przewozu pomiędzy przewoźnikiem umownym a pasażerami, którzy dokonali cesji roszczeń.

48. Na tym tle faktycznym i prawnym sąd odsyłający w sprawie pozwu 2 – Barkan powziął wątpliwość, czy powództwo skierowane bezpośrednio przeciwko jednostce, która nie jest stroną podstawowej umowy, może zostać uznane za wynikające z umowy.

49. W postępowaniu tym były rozważane dwie możliwości oceny charakteru tych roszczeń.

50. Po pierwsze, roszczenia te można uznać za wynikające z deliktu. Ze względu na to, że nie istnieje umowa pomiędzy pasażerem a przewoźnikiem obsługującym, pozwany został przewoźnik umowny, który nie wykonał swojego zobowiązania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004. Zatem dla celów jurysdykcji międzynarodowej można przyjąć, że roszczenie jest oparte na swego rodzaju ustawowym delikcie: treść stosunku zobowiązaniowego, skutki niewykonania zobowiązania, a także tożsamość pozwanego są określone w rozporządzeniu nr 261/2004⁹.

51. Po drugie, jak było to omawiane podczas rozprawy, umowny charakter roszczenia może być wywodzony czy to z pewnego rodzaju *dorozumianej* umowy pomiędzy przewoźnikiem obsługującym a pasażerem¹⁰, czy też z interpretacji ogólnej umowy ramowej (np. umowy o wspólnej eksploatacji połączeń czy innej umowy współpracy) pomiędzy przewoźnikiem umownym a przewoźnikiem obsługującym jako rodzaju *umowy na rzecz osoby trzeciej*, a mianowicie pasażera.

52. Moim zdaniem charakter roszczenia rzeczywiście jest oparty na umowie, nie zaś na czynie niedozwolonym. Muszę jednakże przyznać, że konstrukcja *dorozumianej* umowy czy też umowy na rzecz osoby trzeciej wydaje mi się utrudniona i problematyczna. Uzasadnienie umownego charakteru takiego roszczenia w kategoriach rozporządzeń nr 44/2001 i nr 1215/2012 jest moim zdaniem prostsze.

53. Po pierwsze, należy zwrócić uwagę, że sformułowanie użyte w art. 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 44/2001 i art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 1215/2012 jest otwarte, brzmi ono w ten sposób, że osoba, która ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, może być pozwana w innym państwie członkowskim „w sprawach *dotyczących* umowy”¹¹. Takie sformułowanie, obecne także w innych wersjach językowych¹², w sposób jasny odnosi się do „*roszczeń* umowy”, nie zaś do „*stron* umowy”.

54. Zatem w moim rozumieniu zasada jurysdykcji zawarta w art. 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 44/2001 i art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 1215/2012 jest oparta na *przyczynie* powództwa, a nie na *tożsamości* stron. Znaczenie ma, czy podstawowe, pierwotne źródło spornych praw i obowiązków oraz przyczyna, dla której powództwo wytacza się przeciwko konkretnemu pozwanemu, wynikają z umowy. Jeżeli tak, to powództwo zmierzające do ich realizacji stanowi „sprawę dotyczącą umowy”, nawet gdyby, jak to często się zdarza w przypadku przepisów mających na celu ochronę konsumentów, uprawnienia i obowiązki, które w danym przypadku mają zostać zrealizowane w konkretnej sprawie, były „wpisane” do umowy (jako niemożliwe do uchylenia wolą stron) na mocy bezwzględnie obowiązujących przepisów prawa.

9 Co prowadziłyby do stosowania art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 44/2001 i art. 7 ust. 2 rozporządzenia nr 1215/2012. Zgodnie z tymi przepisami sądami posiadającymi międzynarodową jurysdykcję są sądy miejsca, w którym nastąpiło lub może nastąpić zdarzenie wywołujące szkodę. Miejsce to zostało określone przez Trybunał jako zarówno miejsce, w którym szkoda zaistniała, jak i miejsce, w którym nastąpiło zdarzenie stanowiące przyczynę leżącą u podstaw powstania szkody. Niedawne sformułowanie zob. np. w wyroku z dnia 22 stycznia 2015 r., Hejduk (C-441/13, EU:C:2015:28, pkt 18 i przytoczone tam orzecznictwo). Pierwotne sformułowanie tej zasady, zob. wyrok z dnia 30 listopada 1976 r., Bier (21/76, EU:C:1976:166, pkt 19, 24, 25).

10 Zaprezentowano stanowisko, w myśl którego istnienie takiej *dorozumianej* umowy wynikałoby z połączenia umowy przewozu zawartej pomiędzy przewoźnikiem umownym i pasażerem z jednej strony oraz z ogólnej umowy ramowej pomiędzy przewoźnikiem umownym a przewoźnikiem obsługującym z drugiej strony.

11 Wyróżnienie moje.

12 Na przykład w wersji niemieckiej: „wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden”; w wersji francuskiej: „en matière contractuelle”; w wersji hiszpańskiej: „en materia contractual”; w wersji włoskiej: „in materia contrattuale”; w wersji czeskiej: „pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy”.

55. Pogląd ten znajduje potwierdzenie w dwóch systemowych analogiach w rozporządzeniach nr 44/2001 i nr 1215/2012. Po pierwsze, podobnie jak w przypadku pojęcia „spraw dotyczących ubezpieczenia” znaczenie ma to, że odpowiedni podmiot występujący z żądaniem wykonuje swoje prawa, które wynikają z umowy ubezpieczenia, a nie są oparte na tym, czy wnioskodawca był stroną umowy¹³. Po drugie, podobnie można odnieść się do następstwa prawnego w roszczeniach osób trzecich. W określonych okolicznościach osoba trzecia może wstąpić w prawa innej osoby w celu wykonania roszczeń powstałych w stosunku prawnym, którego powód nie był stroną. W tym przypadku także osoba trzecia wykonująca prawa wynikające z pierwotnej umowy może być uprawniona¹⁴ do ich wykonywania w oparciu o podstawę jurysdykcji dotyczącą umowy, nawet jeśli sama nie była stroną pierwotnej umowy¹⁵. Jak wskazuje Komisja, w sprawie Frahuil Trybunał co do zasady nie wykluczył, że „sprawy dotyczące umowy” mogą obejmować sytuacje, w których osoba trzecia skarży jedną ze stron umowy, opierając się na ustawowej cesji roszczeń na rzecz powoda będącego osobą trzecią, jeżeli można ustalić, że pozwany zgodził się na zaciągnięcie tego zobowiązania¹⁶. Wskazuje to ponownie, że aby sprawa była objęta podstawą jurysdykcji zgodnie z art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001 lub art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 1215/2012, roszczenie niekoniecznie musi istnieć pomiędzy pierwotnymi stronami umowy: pod warunkiem że istnieje podstawowy stosunek umowny, w oparciu o który ta osoba trzecia może żądać, lub sama może być odpowiedzialna za wypełnienie zobowiązań, które zostały podjęte przez tę osobę trzecią lub na jej rzecz.

56. Po drugie, ogólnie rzecz ujmując, przy dokonaniu przewozu pasażera, nieumowny przewoźnik obsługujący wykonuje zobowiązanie mające swe źródło w umowie. Dla przewoźnika obsługującego przewóz pasażera nie jest żadnym obowiązkiem ustawowym. W tym względzie wskazuję na stanowisko Trybunału w odniesieniu do pojęcia „spraw dotyczących czynu niedozwolonego lub czynu podobnego do czynu niedozwolonego albo roszczeń wynikających z takiego czynu” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 44/2001: obejmuje ono wszelkie powództwa, które zmierzają do pociągnięcia pozwanego do odpowiedzialności i które *nie* są związane z „umową lub roszczeniem wynikającym z umowy” w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia¹⁷.

57. A contrario, powództwa, które *są* w taki czy inny sposób związane z umową, są objęte zakresem art. 5 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001 i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 1215/2012.

58. Prowadzi to do punktu trzeciego. Na poziomie bardziej konkretnym nie ma wątpliwości, że celem i samą przyczyną powództw w niniejszych sprawach jest dochodzenie od przewoźnika umownego materialnoprawnych uprawnień związanych z niewłaściwym wykonaniem przewozu lotniczego określonego w umowie. Jest niesporne, że Air Nostrum, jako nieumowny przewoźnik obsługujący, zgodził się przewieźć pasażerów-powodów z punktu A do punktu B w wykonaniu umowy zawartej pomiędzy pasażerem a przewoźnikiem umownym.

13 Zobacz także moja opinia w sprawie MMA IARD (C-340/16, EU:C:2017:396, w szczególności pkt 36, 37).

14 Chciałbym jasno podkreślić, że sugeruję tutaj, że wniesienie pozwu przez osobę niebędącą stroną umowy nie powoduje nagłej zmiany podstawy jurysdykcji z umowy na czyn niedozwolony czy też cokolwiek innego. To, czy takie następstwo prawne będzie obejmowało również przejście (zachowanie) danej szczególnej zasady jurysdykcji dostępnej tylko dla strony słabszej (jaką jest konsument), stanowi całkiem inną kwestię, która nie podlega rozpatrzeniu w żadnej z omawianych spraw.

15 Co do zasad dotyczących jurysdykcji dostępnych dla cesjonariuszy roszczeń na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, zob. opinia rzecznik generalnej E. Sharpston w sprawie Flight Refund (C-94/14, EU:C:2015:723, pkt 60).

16 Wyrok z dnia 5 lutego 2004 r., Frahuil (C-265/02, EU:C:2004:77, pkt 25); zob. także wyrok z dnia 14 marca 2013 r., Česká spořitelna (C-419/11, EU:C:2013:165 pkt 46, 47).

17 Wyrok z dnia 18 lipca 2013 r., ÖFAB (C-147/12, EU:C:2013:490, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo).

59. Pasażerowie dochodzą swoich praw od przewoźnika obsługującego, ponieważ dobrowolnie działał on w imieniu przewoźnika umownego w rozumieniu art. 3 ust. 5 zdanie drugie rozporządzenia nr 261/2004. Bez takiej zgody pasażer po prostu nie zostałby wpuszczony na pokład przez nieumownego przewoźnika obsługującego. Ustawowa podstawa tych praw, a mianowicie rozporządzenie nr 261/2004, bez podstawowej umowy pomiędzy pasażerem a przewoźnikiem umownym, nie byłaby wystarczająca dla dochodzenia tych praw.

60. Zatem powództwo o odszkodowanie przeciwko przewoźnikowi obsługującemu stanowi „sprawę dotyczącą” umowy przewozu lotniczego zawartej pomiędzy pasażerem a przewoźnikiem umownym. Jest przecież ogólnie akceptowane, że wszelkiego rodzaju umowy o podwykonawstwo lub zlecenia zewnętrzne ustalone pomiędzy pierwotną stroną umowy (mocodawcą) a potencjalnymi podmiotami działającymi w jego imieniu nie zmieniają charakteru i zakresu obowiązków przyjętych przez mocodawcę.

61. W świetle powyżej przedstawionych rozważań stwierdzam, że art. 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 44/2001 i art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 1215/2012 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „spraw wynikających z umowy” obejmuje również prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 dochodzone względem obsługującego przewoźnika lotniczego, który nie jest stroną umowy zawartej przez danego pasażera z innym przewoźnikiem lotniczym.

2. Forum dla roszczeń dochodzonych względem obsługującego przewoźnika lotniczego

a) Wyrok Rehder

62. W wyroku Rehder¹⁸ Trybunał wyraził stanowisko w sprawie jurysdykcji międzynarodowej¹⁹ dla roszczeń powstałych na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 i dochodzonych przez pasażera, który zawarł umowę przewozu z *jednym* przewoźnikiem lotniczym, który był także przewoźnikiem obsługującym *bezpośredni* lot w tamtym przypadku. Trybunał stwierdził, że sądem właściwym do rozpoznawania powództwa jest sąd, w którego okręgu znajduje się miejsce odlotu, *albo* sąd, w którego okręgu znajduje się miejsce przylotu samolotu. Wybór pomiędzy tymi dwoma miejscami należy do powoda.

63. Trybunał stwierdził, że oba te miejsca mają wystarczająco bliski związek z okolicznościami faktycznymi sporu. Dochodząc do tych wniosków, Trybunał uwzględnił usługi świadczone w tym kontekście, a mianowicie: „rejestrację i odprawę pasażerów, przyjęcie ich na pokład samolotu w miejscu odlotu uzgodnionym w umowie, odlot samolotu o przewidzianym czasie, przewóz pasażerów i ich bagaży z miejsca odlotu na miejsce przeznaczenia, opiekę nad pasażerami w czasie lotu i wreszcie zapewnienie opuszczenia przez nich pokładu”. Względy te, zdaniem Trybunału, wykluczają miejsca ewentualnych międzylądowań samolotu, jako niewykazujące „wystarczającego związku z istotą usług wynikających z umowy”²⁰.

18 Wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439).

19 Dla pełnego przedstawienia zagadnienia należy dodać, że w Unii istnieją dwa zbiory przepisów pozwalających na określenie międzynarodowej jurysdykcji dla roszczeń pasażerów przeciwko przewoźnikom lotniczym: Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zatwierdzona w imieniu Wspólnoty Europejskiej na mocy decyzji Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. 2001, L 194, s. 38) (zwana dalej „konwencją montrealską”) oraz przepisy wykonawcze Unii, jak te zawarte w rozporządzeniach nr 44/2001 i nr 1215/2012. W stanie prawnym takim jak w niniejszych sprawach i mając na uwadze utrwalone orzecznictwo Trybunału jedynie te ostatnie mają zastosowanie w niniejszych sprawach. Jak ostatnio stwierdził Trybunał, „prawa, które wynikają, odpowiednio, z przepisów rozporządzenia nr 261/2004 oraz z postanowień konwencji montrealskiej, należą do zakresu odrębnych regulacji prawnych, przewidziane w tej konwencji przepisy regulujące jurysdykcję międzynarodową nie znajdują zastosowania do roszczeń dochodzonych wyłącznie na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, które to roszczenia należy badać w świetle rozporządzenia nr 44/2001”. Wyrok z dnia 10 marca 2016 r., Flight Refund (C-94/14, EU:C:2016:148, pkt 46 i przytoczone tam orzecznictwo).

20 Wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 40).

64. Rozważając znaczenie miejsc odlotu i przylotu w przypadku lotu bezpośredniego w sprawie Rehder, Trybunał wskazał, że „przewozy lotnicze z samej swej natury polegają na świadczeniu usług w sposób jednolity i niepodzielny [...], a wobec tego w takich przypadkach nie można wyróżnić na podstawie kryteriów ekonomicznych odrębnej części świadczenia, która stanowiłaby świadczenie główne, następujące w określonym miejscu”²¹ (w odróżnieniu od dostaw rzeczy ruchomych następujących w różnych miejscach)²².

65. Następnie Trybunał potwierdził, że jego wnioski wypełniają wymogi bliskości, przewidywalności, a także pewności prawa. Trybunał wskazał w tym względzie, że wybór, jakiego może dokonać powód, jest ograniczony do dwóch sądów, co pozwala obu stronom na łatwe wskazanie sądów, przed którym może zostać wytoczone powództwo.

b) Rozszerzenie wyroku Rehder na loty wieloodcinkowe?

66. Niniejsza sprawa różni się od sprawy Rehder pod dwoma względami. Po pierwsze, loty, których dotyczą postępowania główne, są lotami wieloodcinkowymi, nie zaś bezpośrednimi. Po drugie, pozwany przewoźnik obsługujący jest różny od przewoźnika, z którym pasażerowie zawarli umowę.

67. Pozwany przewoźnik obsługujący (Air Nostrum) nie obsługiwał żadnych lotów rozpoczynających się lub kończących w Niemczech, który to kraj był miejscem zakończenia drugiego odcinka lotu, a tym samym całego lotu. Jednocześnie ten odcinek lotu, obsługiwany przez pozwanego przewoźnika obsługującego, był częścią całego lotu, którego celem ostatecznie było przewiezienie pasażerów z Hiszpanii do Niemiec.

68. Mając na uwadze ten stan faktyczny i uwzględniając uzasadnienie rozstrzygnięcia Trybunału w sprawie Rehder, miejsce wykonania usługi dla potrzeb niniejszej sprawy można określić, posługując się zasadniczo dwoma sposobami.

69. Po pierwsze, rozumowanie przyjęte w sprawie Rehder można by zastosować w odniesieniu do lotów wieloodcinkowych według udziału uczestniczącego w wykonaniu lotu przewoźnika lotniczego w następujący sposób: ponieważ przewoźnik umowny jest odpowiedzialny za cały lot, miejscem wykonania usługi będzie miejsce początkowego wylotu i ostatecznego przylotu. To samo miałyby więc zastosowanie do każdego przewoźnika obsługującego w odniesieniu do każdego wykonanego przez niego odcinka lotu. Zatem w przypadku lotu dwuodcinkowego, miejscem wykonania usługi przez nieumownego przewoźnika obsługującego, który wykonał pierwszy odcinek lotu, byłoby miejsce odlotu oraz miejsce, w którym ten konkretny odcinek lotu zakończył się (a dokładnie miejsce, w którym pasażer przesiadł się na inny samolot). Takie jest w zasadzie stanowisko Air Nostrum i Komisji.

70. Po drugie, logikę przyjętą w sprawie Rehder można także zastosować w całości, definiując miejsce wykonania jednakowo dla przewoźnika umownego i przewoźnika obsługującego. W przypadku rozpatrywanych tutaj pozwów można by twierdzić, że przewoźnik obsługujący jest odpowiedzialny za cały lot: ma obowiązek zapewnić, że jego wykonanie pozwoli pasażerom dotrzeć do miejsca docelowego określonego w umowie z przewoźnikiem umownym. Przekłada się to na miejsce odlotu pierwszego odcinka trasy i miejsce lądowania drugiego (czy też każdego ostatniego) odcinka lotu jako w obu przypadkach stanowiące miejsce wykonania – dla celów określenia międzynarodowego forum i dla roszczeń wynikłych z tego lotu ujętych jako całość. Takie jest co do zasady stanowisko powodów w obu przedłożonych sprawach oraz rządów francuskiego, portugalskiego i Konfederacji Szwajcarskiej.

71. To drugie stanowisko jest dla mnie bardziej przekonujące z poniżej przedstawionych powodów.

²¹ Wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 42).

²² Wyrok z dnia 3 maja 2007 r., Color Drack (C-386/05, EU:C:2007:262, pkt 40–42).

c) Przewoźnicy lotniczy: umowny i obsługujący – dwie strony wykonania zobowiązania

72. Przede wszystkim przemawia za tym prosta logika rzeczywiście świadczonej usługi przewozu lotniczego: dlaczego zawarta została umowa i czego się od niej oczekuje? Pasażer rezerwuje lot z A do C. Jego podstawowym celem jest dokładnie przemieścić się z punktu A do punktu C, a nie po drodze odwiedzić B, chyba że specjalnie o to prosi²³. W odpowiedzi na to żądanie przewoźnik lotniczy sprzedaje pasażerowi jeden bilet z jednym numerem rezerwacji, obejmujący wszystkie odcinki lotu. Gdy pasażer przybywa na lotnisko (pierwszego) odlotu, nadaje swój bagaż z przeznaczeniem do miejsca docelowego. Zazwyczaj otrzymuje obie karty pokładowe na lotnisku wylotu.

73. Podstawowe elementy takiej usługi przekładają się zatem na miejsce jej wykonania, w którym usługi były świadczone w rozumieniu, odpowiednio, art. 5 ust. 1 lit. b) tiret drugie lub art. 7 ust. 1 lit. b) tiret drugie. Zarówno miejsce wylotu dla całego lotu, jak i miejsce ostatecznego przylotu są z pewnością miejscami wykonania tej usługi.

74. Główny argument przeciwko „fragmentarycznemu” podejściu do jurysdykcji, przy którym każdy przewoźnik obsługujący miałby swoje własne miejsce wykonania oparte na miejscu wylotu i lądowania odcinka lotu przez niego obsługiwanego, jest prosty: całkowita usługa, określona przez żądanie pasażera i wynikające z niej zawarcie umowy przewozu muszą pozostać takie same, niezależnie od rodzaju i liczby „podwykonawców” w postaci przewoźników obsługujących, z którymi przewoźnik umowny decyduje się wykonać usługę.

75. Można dodać, że na poziomie praw i obowiązków materialnych zawartych w rozporządzeniu nr 261/2004, ta logika znajduje odbicie w dwóch przepisach: art. 3 ust. 5 zdanie drugie i art. 13.

76. Artykuł 3 ust. 5 zdanie drugie rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że „[g]dy obsługujący przewoźnik lotniczy, nie będąc związanym umową z pasażerem, wykonuje zobowiązania wynikające z niniejszego rozporządzenia, uważa się, że robi to w imieniu osoby związanej umową z pasażerem”. Zatem, chociaż nie można nie zgodzić się ze stanowiskiem Komisji przedstawionym w jej pisemnych i ustnych uwagach, że obowiązki określone w tym rozporządzeniu dotyczą co do zasady przewoźników obsługujących, art. 3 ust. 5 jasno określa, że pomiędzy przewoźnikiem umownym i przewoźnikiem obsługującym istnieje ogólny stosunek zleceniodawca–zleceniobiorca. Artykuł 13, a w szczególności jego zdanie drugie, uzupełnia ten przepis, ponawiając sformułowanie uprawnienia do odszkodowania pomiędzy przewoźnikami lotniczymi.

77. Innymi słowy, przewoźnik umowny nie może uchylić się od obowiązków umownych uzgodnionych z pasażerem poprzez częściowe zlecenie wykonania usługi transportu podwykonawcy będącemu innym przewoźnikiem lotniczym. W tym znaczeniu pozycja prawna przewoźnika obsługującego stanowi pochodną i w istocie odbicie pozycji przewoźnika umownego i odwrotnie. Wydawałoby się rozsądne, aby rozwiązanie przyjęte na poziomie materialnym miało swoje identyczne odbicie na poziomie proceduralnym i jurysdykcyjnym.

78. Za przyjęciem takiego „lustrzanego” podejścia, w którym miejsce wykonania usługi byłoby takie samo zarówno dla przewoźnika umownego, jak i przewoźnika obsługującego, przemawiają także trzy dodatkowe argumenty.

²³ Takie uogólnienie zostało poczynione na podstawie okoliczności faktycznych przedstawionych w niniejszych sprawach, w których miejsce i samo istnienie przesiadki wydaje się być pozbawione znaczenia. Należy przyznać, że dany pasażer może wybrać trasę prowadzącą przez konkretne lotnisko przesiadkowe i zatrzymać się tam (czy też raczej w mieście czy państwie, w którym lotnisko to się znajduje), przez znaczną część czasu, co może sprawić, że miejsce to stanie się samodzielnym celem podróży. Pasażer może na przykład umówić się z przewoźnikiem, że w drodze z Madrytu do Bratysławy spędzi dwa dni w Paryżu. Gdyby tak było, co jednak nie ma miejsca w niniejszej sprawie, można byłoby twierdzić, że tego rodzaju indywidualnie ustalona przerwa w podróży, gdy pasażer opuszcza lotnisko i odbiera bagaż, może mieć znaczenie dla określenia właściwej jurysdykcji.

79. Po pierwsze, dalsze elementy dotyczące treści roszczeń opartych na rozporządzeniu nr 261/2004 także mogą dostarczyć dalszych analogii przy rozpatrywaniu kwestii jurysdykcji: dla celów obliczenia odszkodowania w przypadku lotu wieloodcinkowego na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 lot uznaje się za całość, bez badania jego ewentualnych wewnętrznych odcinków. Z jednej strony powstanie prawa do odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 jest określane w oparciu o rzeczywiste opóźnienie w *miejscu docelowym*. Mniejsze opóźnienie na lotnisku przesiadkowym, które nie uprawnia pasażera do odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, nadal może prowadzić do powstania takiego uprawnienia, jeżeli opóźnienie w miejscu docelowym przekracza trzy godziny²⁴. Z drugiej strony wysokość odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 jest ustalana, w zależności od przebytej przez pasażera odległości, na kwotę 250 EUR, 400 EUR lub 600 EUR. Również w tym kontekście Trybunał wyjaśnił, że odległość tę należy obliczać w przypadku lotu wieloodcinkowego, uwzględniając wyłącznie odległość między pierwszym miejscem odlotu a miejscem przylotu drugiego (i ostatniego) odcinka lotu, bez uwzględniania ewentualnych lotów łączonych²⁵.

80. Zatem dla potrzeb materialnych roszczeń wynikających z rozporządzenia nr 261/2004 znaczenie mają miejsce pierwszego wylotu i miejsce ostatecznego przylotu, zaś punkty pośrednie nie podlegają uwzględnieniu.

81. Po drugie, moim zdaniem proponowane rozwiązanie jest zgodne także z celem *przewidywalności*, jednym z filarów wspólnych zasad jurysdykcji. Pasażerowie oczywiście znają miejsca wylotu i przylotu swojego połączenia. Natomiast przewidywalność forum dla pozwanego, który jest przewoźnikiem obsługującym, lecz nie przewoźnikiem umownym, była podważana przez Air Nostrum w jego uwagach. Air Nostrum twierdzi, że obsługując dany odcinek lotu łączonego, przewoźnik obsługujący nie ma informacji co do szerszego planu podróży pasażera znajdującego się na pokładzie. Przewoźnik obsługujący nie wie, czy niektórzy pasażerowie mają loty łączone ani nie zna ich miejsc docelowych. Zatem przewoźnik obsługujący nie może przewidzieć wszystkich możliwych forów w Europie, do których pasażer może ostatecznie zostać przewieziony przez innych przewoźników lotniczych w ramach tego samego lotu i za które odpowiedzialny jest przewoźnik umowny.

82. Moim zdaniem argumentacja Air Nostrum nie jest przekonująca, ani na poziomie faktycznym, ani przede wszystkim na poziomie zasad. Na poziomie faktycznym muszę przyznać, że byłoby dla mnie zaskoczeniem, gdyby w dzisiejszym świecie globalnej komunikacji elektronicznej, w którym dwaj przewoźnicy lotniczy, którzy postanowili zawrzeć umowę o wspólnej eksploatacji połączeń czy inną umowę o współpracy, ci sami przewoźnicy jednocześnie nie dzieliliby się informacjami dotyczącymi indywidualnych lotów i pasażerów, na rzecz których razem świadczą usługę transportu.

83. Jakkolwiek by jednak było, bardziej istotny jest argument oparty na zasadach: umowy o wspólnej eksploatacji połączeń czy różne umowy współpracy przewoźników lotniczych wynikają ze strategii biznesowej i umów handlowych dobrowolnie zawartych przez te linie lotnicze. Można z dużym prawdopodobieństwem przyjąć, że umowy takie są zawierane w celu zwiększenia sprzedaży i konkurencyjności: przewoźnik lotniczy, który może zaoferować więcej kierunków, ma szanse sprzedać więcej biletów. Jest zupełnie logiczne, że ryzyko związane z takimi działaniami powinno obciążać ten podmiot (lub podmioty), które czerpią z nich korzyści handlowe.

84. Tu także zgodnie z gospodarczą logiką całej konstrukcji można założyć, że poszczególne umowy o wspólnej eksploatacji połączeń prawdopodobnie mogą (a jeśli są prawidłowo sporządzone, to wręcz powinny) przewidywać zwrot kosztów postępowań sądowych lub pomoc w tym zakresie ze strony przewoźnika obsługującego na rzecz przewoźnika umownego i odwrotnie oraz wyrównanie kosztów

²⁴ Wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 35, 37).

²⁵ Wyrok z dnia 7 września 2017 r., Bossen i in. (C-559/16, EU:C:2017:644, w szczególności pkt 29–33).

związanych z postępowaniami sądowymi dotyczącymi niewykonania z winy którejkolwiek ze stron. Natomiast mało prawdopodobne jest, aby pasażerowie mieli możliwość pokryć koszty czy brać udział w postępowaniu sądowym toczącym się w miejscu lotniska przesiadkowego, które nie jest ani miejscem wylotu, ani miejscem docelowym ich podróży.

85. Po trzecie, podejście do międzynarodowej jurysdykcji, które Trybunał przyjmie w niniejszej sprawie, powinno być możliwe do zastosowania nie tylko w odniesieniu do lotów składających się z dwóch odcinków, ale także z trzech lub nawet większej ich liczby. Rozważając hipotetyczne stosowanie wyżej opisanego „fragmentarycznego” podejścia do takich lotów, potencjalnie z kilkoma przewoźnikami obsługującymi, łatwo można zrozumieć wiążące się z tym podejściem praktyczne problemy. Oznaczałoby ono w praktyce, że z punktu widzenia pasażera jurysdykcja mogłaby być oparta na miejscu, w którym lot został faktycznie przerwany. Jurysdykcja, która może zostać ustalona w sposób nieprzewidywalny²⁶, mogłaby zmienić wyżej wspomnianą sytuację trójkąta (przewoźnik umowny–przewoźnik obsługujący–pasażer)²⁷ w prawdziwy trójkąt bermudzki z tą różnicą, że w przeciwieństwie do samolotów i statków, które tam znikają jedynie w pracach typu (science) fiction, zasady jurysdykcji określone w taki sposób powodowałyby, że prawa pasażerów zniknęłyby rzeczywiście.

86. W świetle powyższego dochodzę do wniosku, że w przypadku przewozu osób w ramach dwóch lotów zarówno miejsce odlotu pierwszej części trasy, jak i miejsce przylotu drugiej części trasy należy uznać za miejsce wykonania zobowiązania w rozumieniu art. 5 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 44/2001 lub art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 1215/2012, w wypadku gdy powództwo jest skierowane przeciwko przewoźnikowi, który obsługiwał pierwszą część trasy, podczas której miało miejsce opóźnienie i który nie był lotniczym przewoźnikiem umownym pasażera.

B. Pozew 3 – Becker

87. W pytaniu przedstawionym w postępowaniu dotyczącym pozwu 3 – Becker, sąd odsyłający zwraca się o wykładnię art. 5 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 44/2001. Wykładnia ta ma na celu ustalenie, któremu sądowi przysługuje międzynarodowa jurysdykcja do orzekania w sprawie roszczenia opartego na rozporządzeniu nr 261/2004, dochodzonego przez pasażera lotu łączonego od przewoźnika lotniczego, który ma siedzibę poza Unią.

88. Konkretnie sąd odsyłający pragnie ustalić miejsce wykonania przedmiotowej usługi przy uwzględnieniu, że lot rozpoczął się w Berlinie i uległ zakłóceniu w Brukseli, gdzie pasażerowi odmówiono przyjęcia na pokład i kontynuacji lotu na drugim odcinku do Pekinu. Przewoźnikiem obsługującym był, inaczej niż w przypadku dwóch poprzednich pozwów omawianych powyżej w części A niniejszej opinii, przewoźnik umowny.

89. Na początku należy wskazać, że zgodnie z art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001, „jeżeli pozwany nie ma miejsca zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, jurysdykcję sądów każdego państwa członkowskiego [...] określa prawo tego państwa”. Zgodnie z art. 4 ust. 2 rozporządzenia nr 44/2001 „przeciwko pozwanemu, który nie ma miejsca zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, każda osoba mająca miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, niezależnie od posiadanego obywatelstwa, może powoływać się w tym państwie na obowiązujące tam przepisy jurysdykcyjne [...] jak obywatel tego państwa”.

²⁶ W ten sposób, w istocie zbliżając się do podstawy jurysdykcji, która powyżej została odrzucona, a mianowicie czynu niedozwolonego, wynikającej z miejsca, gdzie nastąpiło zdarzenie wywołujące szkodę – zob. pkt 50 niniejszej opinii.

²⁷ Zobacz pkt 47 niniejszej opinii.

90. Pomimo że Komisja w projekcie, który doprowadził do powstania rozporządzenia nr 1215/2012, proponowała rozszerzenie zakresu stosowania wspólnych przepisów o jurysdykcji międzynarodowej na pozwanych z państw trzecich²⁸, cytowany przepis pozostał w zasadzie taki sam w rozporządzeniu nr 1215/2012 jak w art. 6.

91. Zatem ustawodawca Unii wypowiedział się niedawno w sposób jasny o stosowaniu wspólnych przepisów o jurysdykcji wobec pozwanych pochodzących z państw trzecich: międzynarodowa jurysdykcja w przypadku roszczeń dochodzonych od pozwanych pochodzących z państw trzecich jest nadal regulowana w krajowych systemach państw członkowskich.

92. Jak słusznie wskazała Komisja, istnieją wyjątki od tej zasady²⁹. Żaden z nich nie ma jednak zastosowania w niniejszej sprawie. Ponadto, jak również słusznie zauważyła Komisja, z odesłania prejudycjalnego nie wynika, aby prawo krajowe w jakikolwiek sposób odwoływało się do rozporządzenia nr 44/2001, co potencjalnie może wywołać dyskusję dotyczącą stosowania linii orzecznictwa rozpoczętej wyrokiem Dzodzi³⁰.

93. Z tych powodów uważam, że rozporządzenie nr 44/2001 nie ma zastosowania wobec pozwanego w postępowaniu głównym. Międzynarodowa jurysdykcja (lub jej brak) musi zatem zostać określona według przepisów krajowych.

94. Mając powyższe na uwadze, nie można jednak pominąć, że przedmiotowe roszczenie jest oparte na rozporządzeniu nr 261/2004, które stosuje się także wobec przewoźników spoza Unii w zakresie, w jakim, jak mówi jego art. 3 ust. 1 lit. a), powództwo jest wytoczone przez pasażera odlatującego „z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat”.

95. Następnie należy przypomnieć, że rozporządzenie to ma na celu wzmocnienie ochrony pasażerów jako konsumentów. Oznacza to, że krajowe przepisy regulujące jurysdykcję muszą być możliwe dostępne, aby ochrona ta mogła być skuteczna. Zgodnie z wymogiem skuteczności państwa członkowskie nie mogą czynić wykonywania praw przyznanych na mocy prawa Unii praktycznie niemożliwym lub nadmiernie utrudnionym³¹.

96. Z art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że rozporządzenie to przyznaje pasażerom takim jak skarżący w postępowaniu głównym, prawa, których mogą dochodzić przeciwko pozwanemu takiemu jak pozwany w postępowaniu głównym. Moim zdaniem krajowe przepisy regulujące jurysdykcję międzynarodową nie mogą zagrażać skuteczności tych przepisów materialnych.

97. Jednakże, w granicach tych przepisów materialnych prawa Unii, to do sądu krajowego należy ocena, czy właściwe przepisy krajowe spełniają ten wymóg i ich zastosowanie, jeżeli jest to niezbędne, w sposób zapewniający skuteczne korzystanie z praw określonych w rozporządzeniu nr 261/2004.

98. W świetle powyższych rozważań w odniesieniu do pozwu 3 – Becker dochodzę do wniosku, że art. 4 rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że przepisy o jurysdykcji międzynarodowej określone w tym rozporządzeniu nie mają zastosowania wobec pozwanego mającego siedzibę poza Unią, takiego jak pozwany w niniejszej sprawie. Międzynarodowa jurysdykcja sądu, do

28 Projekt rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych, COM(2010) 748 wersja ostateczna, pkt 3.1.2 tiret pierwsze i s. 23.

29 A mianowicie jurysdykcja wyłączna na podstawie art. 22, który nie znajduje zastosowania do pozwu w niniejszym postępowaniu i uzgodnione forum na podstawie art. 23, dla którego niezbędne jest, aby przynajmniej jedna ze stron umowy dotyczącej właściwości sądu w danym państwie członkowskim miała miejsce zamieszkania w tym państwie członkowskim.

30 Wyroki: z dnia 18 października 1990 r., Dzodzi (C-297/88 i C-197/89, EU:C:1990:360, pkt 36 i nast.); z dnia 18 października 2012 r., Nolan (C-583/10, EU:C:2012:638, pkt 45 i nast. i przytoczone tam orzecznictwo).

31 Zobacz tak ostatnio wyrok z dnia 15 grudnia 2016 r., Nemec (C-256/15, EU:C:2016:954, pkt 49 i przytoczone tam orzecznictwo). Zobacz także wyrok z dnia 9 listopada 2016 r., ENEFI (C-212/15, EU:C:2016:841, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).

którego wniesiono sprawę, musi zatem być oceniana na podstawie przepisów mających zastosowanie w obszarze jego forum. Jednakże takie przepisy krajowe regulujące jurysdykcję międzynarodową nie mogą czynić dochodzenia roszczeń opartych na art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 praktycznie niemożliwym lub nadmiernie utrudnionym.

VI. Wnioski

99. W świetle powyższych rozważań w sprawie C-274/16, flightright GmbH przeciwko Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA proponuję, aby Trybunał udzielił następującej odpowiedzi na pytanie przedłożone przez Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie, Niemcy):

Artykuł 7 ust. 1 lit. b) tiret drugie 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 w przypadku przewozu osób w ramach dwóch lotów, zarówno miejsce odlotu pierwszej części trasy, jak i miejsce przylotu drugiej części trasy należy uznać za miejsce wykonania zobowiązania w rozumieniu tego przepisu, gdy powództwo jest skierowane przeciwko przewoźnikowi, który obsługiwał pierwszą część trasy, podczas której miało miejsce opóźnienie i który nie był lotniczym przewoźnikiem umownym pasażera.

100. W sprawie C-448/16, Mohamed Barkan i in. przeciwko Air Nostrum L.A.M. SA proponuję, aby Trybunał udzielił następującej odpowiedzi na pytanie przedłożone przez Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy):

- 1) Artykuł 5 ust. 1 lit. a) rozporządzenia Rady (WE) nr 44/2001 z dnia 22 grudnia 2000 r. w sprawie jurysdykcji i uznawania orzeczeń sądowych oraz ich wykonywania w sprawach cywilnych i handlowych należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „roszczeń wynikających z umowy” obejmuje również prawo do odszkodowania na podstawie 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, dochodzone względem obsługującego przewoźnika lotniczego, który nie jest stroną umowy zawartej przez danego pasażera z innym przewoźnikiem lotniczym.
- 2) Artykuł 5 ust. 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku przewozu osób w ramach dwóch lotów zarówno miejsce odlotu pierwszej części trasy, jak i miejsce przylotu drugiej części trasy należy uznać za miejsce wykonania zobowiązania w rozumieniu tego przepisu, także w przypadku, gdy powództwo jest skierowane przeciwko przewoźnikowi, który obsługiwał pierwszą część trasy, podczas której miało miejsce opóźnienie, i który nie był lotniczym przewoźnikiem umownym.

101. W sprawie C-447/16, Roland Becker przeciwko Hainan Airlines Co. Ltd proponuję, aby Trybunał udzielił następującej odpowiedzi na pytanie przedłożone przez Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości):

Artykuł 4 rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że przepisy o jurysdykcji międzynarodowej określone w tym rozporządzeniu nie mają zastosowania wobec pozwanego mającego siedzibę poza Unią, tak jak pozwany w niniejszej sprawie. Międzynarodowa jurysdykcja sądu, do którego wniesiono sprawę, musi zatem być oceniana na podstawie przepisów mających zastosowanie w obszarze jego forum. Jednakże takie przepisy krajowe regulujące jurysdykcję międzynarodową nie mogą czynić dochodzenia roszczeń opartych na art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 praktycznie niemożliwym lub nadmiernie utrudnionym.