



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 7 marca 2018 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Przestrzeń wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości – Jurysdykcja w sprawach cywilnych i handlowych – Rozporządzenie (WE) nr 44/2001 – Artykuł 5 pkt 1 – Rozporządzenie (UE) nr 1215/2012 – Artykuł 7 pkt 1 – Pojęcie „umowy lub roszczenia wynikającego z umowy” – Umowa o świadczenie usług – Lot łączony realizowany przez różnych przewoźników lotniczych – Pojęcie „miejsca wykonania” – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Prawo pasażerów lotniczych do odszkodowania z tytułu odmowy przyjęcia na pokład i dużego opóźnienia lotów – Powództwo odszkodowawcze przeciwko obsługującemu lot przewoźnikowi lotniczemu nieposiadającemu siedziby na terytorium państwa członkowskiego lub z którym pasażerów nie łączy żaden stosunek umowny

W sprawach połączonych C-274/16, C-447/16 i C-448/16

mających za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożone przez Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie, Niemcy) oraz Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości, Niemcy), postanowieniami z dnia 3 maja (C-274/16) i z dnia 14 czerwca 2016 r. (C-447/16 i C-448/16), które wpłynęły do Trybunału w dniach 13 maja i 11 sierpnia 2016 r., w postępowaniach:

flightright GmbH

przeciwko

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

Roland Becker

przeciwko

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

oraz

Mohamed Barkan,

Souad Asbai,

Assia Barkan,

Zakaria Barkan,

Nousaiba Barkan

* Język postępowania: niemiecki.

przeciwko

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-448/16),

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: L. Bay Larsen, prezes izby, J. Malenovský, M. Safjan (sprawozdawca), D. Šváby i M. Vilaras, sędziowie,

rzecznik generalny: M. Bobek,

sekretarz: R. Schiano, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 6 lipca 2017 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu flightright GmbH przez J.A. Blafferta, F. Schaala, A. Seegersa, D. Tuaca i O. de Felice, Rechtsanwälte,
- w imieniu R. Beckera przez C. Hormanna, Rechtsanwalt,
- w imieniu Mohameda Barkana, Souad Asbai oraz ich małoletnich dzieci, Assii, Zakarii oraz Nousaiby Barkan przez J. Kummera i P. Wassermann, Rechtsanwälte,
- w imieniu Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA przez V. Becka i E. Schotta, Rechtsanwälte,
- w imieniu rządu francuskiego przez E. de Moustier, działającą w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu portugalskiego przez L. Ineza Fernandes, M. Figueireda oraz M. Cancelę Carvalho, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu rządu szwajcarskiego przez M. Schöll, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez M. Wilderspina i M. Heller, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 19 października 2017 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczą wykładni art. 5 pkt 1 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 (Dz.U. 2001, L 12, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 19, t. 4, s. 42) oraz art. 7 pkt 1 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 (Dz.U. 2012, L 351, s. 1).

- 2 Wnioski te zostały złożone w ramach sporów pomiędzy flightright GmbH, przedsiębiorstwem z siedzibą w Poczdamie (Niemcy) oraz Mohamedem Barkanem, Souad Asbai i ich małoletnimi dziećmi, Assią, Zakarią i Nousaibą Barkan (zwanymi dalej „rodziną Barkan”) a Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (zwanym dalej „Air Nostrum”), przewoźnikiem lotniczym z siedzibą w Walencji (Hiszpania), dotyczących zapłaty odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu (sprawy C-274/16 i C-448/16), jak też sporu pomiędzy Rolandem Beckerem a Hainan Airlines Co. Ltd, przewoźnikiem lotniczym z siedzibą w Haikou (Chiny), dotyczącego zapłaty odszkodowania z tytułu odmowy przyjęcia na pokład (sprawa C-447/16).

Ramy prawne

Rozporządzenie nr 44/2001

- 3 Z motywu 2 rozporządzenia nr 44/2001 wynika, że ma ono na celu, w interesie należytego funkcjonowania rynku wewnętrznego, wdrożenie „przepisów celem ujednoczenia przepisów o jurysdykcji w sprawach cywilnych i handlowych oraz uproszczenia formalności ze względu na szybkie i nieskomplikowane uznawanie i wykonywanie [w celu szybkiego i nieskomplikowanego uznawania i wykonywania] orzeczeń z państw członkowskich związanych niniejszym rozporządzeniem”.
- 4 Motywy 11 i 12 tegoż rozporządzenia stanowią:
- „(11) Przepisy o jurysdykcji powinny być w wysokim stopniu przewidywalne i powinny zależeć zasadniczo [co do zasady] od miejsca zamieszkania pozwanego, a tak ustalona jurysdykcja powinna mieć miejsce zawsze [być zawsze dostępna], z wyjątkiem kilku dokładnie określonych przypadków, w których ze względu na przedmiot sporu lub umowę stron uzasadnione jest inne kryterium powiązania [uzasadniony jest inny łącznik]. Siedziba osób prawnych musi być zdefiniowana wprost [w sposób autonomiczny] w rozporządzeniu celem wzmocnienia przejrzystości wspólnych przepisów i uniknięcia konfliktów kompetencyjnych.
- (12) Jurysdykcja oparta na łączniku miejsca zamieszkania [pозwanego] powinna zostać uzupełniona jurysdykcją opartą na innych łącznikach, które powinny zostać dopuszczone ze względu na ścisły związek pomiędzy sądem a sporem prawnym lub w interesie prawidłowego wymiaru sprawiedliwości [prawidłowego administrowania wymiarem sprawiedliwości]”.
- 5 Przepisy dotyczące jurysdykcji są zawarte w rozdziale II tego rozporządzenia.
- 6 Artykuł 2 rozporządzenia nr 44/2001, który znajduje się w sekcji 1 rozdziału II, stanowi w ust. 1:
- „Z zastrzeżeniem przepisów niniejszego rozporządzenia osoby mające miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego mogą być pozywane, niezależnie od ich obywatelstwa, przed sądy tego państwa członkowskiego”.
- 7 Zgodnie z brzmieniem 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 [...]”.

- 8 Artykuł 5 tego rozporządzenia, należący do sekcji 2 w rozdziale II, zatytułowanej „Jurysdykcja szczególna”, w pkt 1 stanowi:

„Osoba, która ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, może być pozwana w innym państwie członkowskim:

- 1) a) jeżeli przedmiotem postępowania jest umowa lub roszczenia wynikające z umowy – przed sąd miejsca, gdzie zobowiązanie zostało wykonane albo miało być wykonane;
 - b) w rozumieniu niniejszego przepisu – i o ile co innego nie zostało uzgodnione – miejscem wykonania zobowiązania jest:
 - w przypadku sprzedaży rzeczy ruchomych – miejsce w państwie członkowskim, w którym rzeczy te zgodnie z umową zostały dostarczone albo miały zostać dostarczone;
 - w przypadku świadczenia usług – miejsce w państwie członkowskim, w którym usługi zgodnie z umową były świadczone albo miały być świadczone;
 - c) jeśli lit. b) nie ma zastosowania, wówczas stosuje się lit. a)”.
- 9 Artykuł 60 ust. 1 wspomnianego rozporządzenia stanowi:

„Dla celów stosowania niniejszego rozporządzenia spółki i osoby prawne mają swoje miejsce zamieszkania w miejscu, w którym znajduje się:

- a) ich statutowa siedziba; lub
- b) ich główny organ zarządzający; lub
- c) ich główne przedsiębiorstwo”.

Rozporządzenie nr 1215/2012

- 10 Rozporządzenie nr 1215/2012 uchyliło rozporządzenie nr 44/2001. Treść jego motywu 4 jest niemalże identyczna z treścią motywu 2 rozporządzenia nr 44/2001.
- 11 Motywy 15 i 16 rozporządzenia nr 1215/2012 mają następujące brzmienie:

„(15) Przepisy o jurysdykcji powinny być w wysokim stopniu przewidywalne i opierać się na zasadzie, że jurysdykcję mają sądy miejsca zamieszkania [lub siedziby] pozwanego. Tak ustalona jurysdykcja powinna mieć miejsce zawsze [być zawsze dostępna], z wyjątkiem kilku dokładnie określonych przypadków, w których ze względu na przedmiot sporu lub autonomię stron uzasadnione jest inne kryterium powiązania [uzasadniony jest inny łącznik]. Siedziba osób prawnych musi być zdefiniowana wprost [w sposób autonomiczny] w rozporządzeniu celem wzmocnienia przejrzystości wspólnych przepisów i uniknięcia konfliktów kompetencyjnych.

(16) Jurysdykcja oparta na łączniku miejsca zamieszkania powinna zostać uzupełniona jurysdykcją opartą na innych łącznikach, które powinny zostać dopuszczone ze względu na ścisły związek pomiędzy sądem a sporem prawnym lub w interesie prawidłowego wymiaru sprawiedliwości [prawidłowego administrowania wymiarem sprawiedliwości]. Istnienie ścisłego związku powinno zagwarantować pewność prawną [pewność prawa] oraz uniknięcie możliwości pozywania pozwanego przed sąd państwa członkowskiego, którego pozwany nie mógł rozsądnie przewidzieć. [...]”.

- 12 W sekcji 1 rozdziału II tegoż rozporządzenia, zatytułowanej „Przepisy ogólne”, jego art. 4 ust. 1 ma identyczne brzmienie jak art. 2 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001.
- 13 W sekcji 2 rozdziału II rozporządzenia nr 1215/2012, zatytułowanej „Jurysdykcja szczególna”, jego art. 7 pkt 1, ma niemalże identyczne brzmienie jak art. 5 pkt 1 rozporządzenia nr 44/2001.
- 14 Zgodnie z art. 66 ust. 1 rozporządzenia nr 1215/2012 rozporządzenie to ma zastosowanie wyłącznie do postępowań sądowych wszczętych począwszy od dnia 10 stycznia 2015 r.

Rozporządzenie (WE) nr 261/2004

- 15 Motywy 1, 2, 7 i 8 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 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 8, s. 10) mają następujące brzmienie:

„(1) Działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu, między innymi, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów.

(2) Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów.

[...]

(7) Aby zapewnić efektywność [skuteczność] stosowania niniejszego rozporządzenia, zobowiązania z niego wynikające powinny dotyczyć przewoźników lotniczych, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać loty [...]

(8) Niniejsze rozporządzenie nie powinno ograniczać praw obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od jakiegokolwiek osoby, w tym od osób trzecich, zgodnie z obowiązującym prawem”.

- 16 Artykuł 1 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Przedmiot”, stanowi w ust. 1:

„Niniejsze rozporządzenie przyznaje, na warunkach wymienionych poniżej, minimalne prawa dla pasażerów, w następujących sytuacjach:

- a) odmowy przyjęcia na pokład wbrew ich woli;
- b) odwołania ich lotu;
- c) opóźnienia ich lotu”.

- 17 Artykuł 2 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Definicje”, ma następujące brzmienie:

„Do celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

b) »obsługujący przewoźnik [lotniczy]« oznacza 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;

[...]

g) »rezerwacja« oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek;

h) »miejsce docelowe« oznacza miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu; alternatywne dostępne loty łączone nie są brane pod uwagę, jeżeli zachowany jest planowany czas przylotu;

[...]”.

18 Artykuł 3 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Zakres zastosowania”, stanowi:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do:

a) pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat;

[...]

2. Ustęp 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie:

a) posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot [...]

[...]

5. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do każdego obsługującego przewoźnika lotniczego, który świadczy usługi transportowe na rzecz pasażerów spełniających wymogi ust. 1 i 2. Gdy 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.

[...]”.

19 Artykuł 4 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Odmowa przyjęcia na pokład”, przewiduje w swym ust. 3:

„W przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli obsługujący przewoźnik lotniczy niezwłocznie wypłaca im odszkodowanie, zgodnie z art. 7 [...]”.

20 Artykuł 5 tego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie”, stanowi w ust. 1 lit. c):

„W przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

[...]

c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:
(i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu;
lub

- (ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub
- (iii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży, umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu”.

21 Zgodnie z art. 7 ust. 1 rzonego rozporządzenia, zatytułowanym „Prawo do odszkodowania”:

„W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

- a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;
- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;
- c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Przy określaniu odległości podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu”.

Postępowania główne, pytania prejudycjalne oraz postępowanie przed Trybunałem

Sprawa C-274/16

- 22 Jak wynika z postanowienia odsyłającego, dwaj pasażerowie dokonali rezerwacji u przewoźnika lotniczego Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (zwanego dalej „Air Berlin”), każdy na oddzielnym miejscu, pod jednym numerem rezerwacji, przewozu lotniczego obejmującego dwa loty (zwanego dalej „lotem łączonym”) z Ibizy (Baleary, Hiszpania) do Düsseldorfu (Niemcy), z przesiadką w Palma de Mallorca (Baleary, Hiszpania).
- 23 Pierwszy z lotów w ramach tego lotu łączonego, wykonywany przez Air Nostrum, miał rozpocząć się na Ibizie w dniu 25 lipca 2015 r. o godz. 18.40 i zakończyć się w Palma de Mallorca w tym samym dniu o godz. 19.20.
- 24 Drugi lot, z Palma de Mallorca do Düsseldorfu, wykonywany przez Air Berlin, miał rozpocząć się w dniu 25 lipca 2015 r. o godz. 20.05 i zakończyć się w Düsseldorfie tego samego dnia o godz. 22.25.
- 25 Jednakże pierwszy lot z Ibizy do Palma de Mallorca został wykonany z opóźnieniem, tak że pasażerowie nie zdążyli na lot do Düsseldorfu, gdzie przybyli oni ostatecznie w dniu 26 lipca 2015 r. o godz. 11.32, lotem obsługiwany przez Air Berlin.
- 26 Obydwaj pasażerowie dokonali cesji swoich praw do przysługujących im ewentualnie odszkodowań z tytułu opóźnienia na flightright. Flightright wytoczył przed Amtsgericht Düsseldorf (sądem rejonowym w Düsseldorfie, Niemcy) powództwo przeciwko Air Nostrum, będącej przewoźnikiem lotniczym obsługującym pierwszy lot.

- 27 Sąd ten zauważa, że rozpatrzenie tego powództwa zależy od tego, czy przysługuje mu międzynarodowa jurysdykcja w tym zakresie. Jurysdykcja ta przysługiwać będzie wyłącznie wtedy, gdy w odniesieniu do odnośnego lotu łączonego można uznać, że Düsseldorf stanowi „miejsca wykonania danego zobowiązania” w rozumieniu art. 7 pkt 1 rozporządzenia nr 1215/2012.
- 28 W tych okolicznościach Amtsgericht Düsseldorf (sąd rejonowy w Düsseldorfie) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:
- „Czy w wypadku przewozu osób w ramach połączenia lotniczego składającego się z dwóch lotów bez znacznego postępu w przesiadkowym porcie lotniczym, miejsce przylotu w ramach drugiego odcinka podróży można uznać za miejsce wykonania w rozumieniu art. 7 pkt 1 lit. a) rozporządzenia nr 1215/2012, jeśli powództwo skierowane jest przeciwko przewoźnikowi lotniczemu obsługującemu pierwszy odcinek połączenia lotniczego, na którym doszło do nieprawidłowości i przewóz w ramach drugiego odcinka został wykonany przez innego przewoźnika lotniczego?”.

Sprawa C-447/16

- 29 Roland Becker zawarł z przewoźnikiem Hainan Airlines, którego siedziba znajduje się poza Unią Europejską i który nie posiada oddziału w Berlinie (Niemcy) umowę przewozu lotniczego obejmującego loty, będące przedmiotem jednej rezerwacji, w dniu 7 sierpnia 2013 r. z Berlina do Pekinu (Chiny) z przesiadką w Brukseli (Belgia).
- 30 W dniu wylotu w porcie lotniczym w Berlinie R. Becker został odprawiony na oba loty. Otrzymał on dwie karty pokładowe, a jego bagaż został odprawiony bezpośrednio do Pekinu.
- 31 Przewóz w ramach pierwszego lotu, wykonywany zgodnie z rezerwacją przez belgijskiego przewoźnika lotniczego Brussels Airlines, którego przylot do Brukseli był przewidziany na dzień 7 sierpnia 2013 r. o godz. 8.00, odbył się zgodnie z rozkładem. Przewóz w ramach drugiego lotu, który miał być obsługiwany przez Hainan Airlines i którego wylot z Brukseli był zaplanowany na dzień 7 sierpnia 2013 r. na godz. 13.40 nie doszedł do skutku. Roland Becker twierdzi w tym zakresie, że w porcie lotniczym w Brukseli bezpodstawnie i wbrew jego woli odmówiono mu w bramce przyjęcia na pokład w ramach tego drugiego lotu.
- 32 Roland Becker powrócił samolotem do Berlina i dokonał rezerwacji na bezpośredni lot z Berlina do Pekinu. Do Pekinu przybył on w dniu 8 sierpnia 2013 r.
- 33 W pozwie wniesionym do Amtsgericht Berlin-Wedding (sądu rejonowego w Berlinie-Wedding, Niemcy), R. Becker wniósł w szczególności o zasądzenie na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, odszkodowania w wysokości 600 EUR wraz z odsetkami.
- 34 W wyroku z dnia 4 listopada 2014 r. sąd ten stwierdził brak międzynarodowej jurysdykcji sądów niemieckich i odrzucił pozew R. Beckera jako niedopuszczalny. Roland Becker odwołał się od tego wyroku do Landgericht Berlin (sądu krajowego w Berlinie, Niemcy). Wyrokiem z dnia 1 lipca 2015 r. sąd ten odrzucił odwołanie R. Beckera z uwagi na fakt, że powinno być ono wniesione do sądów belgijskich, gdyż miejscem wykonania lotu na trasie Bruksela–Pekin była wyłącznie Bruksela.
- 35 Roland Becker wniósł skargę kasacyjną do Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy). Zdaniem tego sądu z uwagi na jednolitość zobowiązania umownego Hainan Airlines w zakresie przewozu R. Beckera z Berlina do Pekinu, port lotniczy Berlin-Tegel może być uznany, zgodnie z wyrokiem Trybunału z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), za miejsce wykonania zobowiązania w odniesieniu do całości umownych zobowiązań Hainan Airlines, w tym również zobowiązań związanych z wykonaniem lotu z Brukseli do Pekinu, będącego kontynuacją lotu

z Berlina do Brukseli w zakresie, w jakim R. Becker, jako pasażer lotniczy, nie miał żadnego wpływu na kwestię, czy Hainan Airlines będzie wykonywał sam również ten ostatni lot czy też skorzysta on w tym zakresie z usług innego przewoźnika lotniczego.

- 36 W tych okolicznościach Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„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 zdarzeniu, 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?”.

Sprawa C-448/16

- 37 Rodzina Barkan dokonała rezerwacji na lot łączony z Melilli (Hiszpania) do Frankfurtu nad Menem (Niemcy) przez Madryt (Hiszpania) u przewoźnika lotniczego Iberia, Líneas Aéreas de España (zwanego dalej „Iberią”) na dzień 7 sierpnia 2010 r. Z potwierdzenia rezerwacji wystawionej przez Iberię wynikało, że lot z Melilli do Madrytu miał być wykonany przez Air Nostrum, a lot z Madrytu do Frankfurtu nad Menem miał być wykonany przez Iberia, bez dłuższego czasu na przesiadkę między tymi dwoma lotami.
- 38 Ponieważ odlot z Melilli do Madrytu został opóźniony o 20 minut, rodzina Barkan nie zdążyła na drugi lot do Frankfurtu nad Menem i przybyła do miejsca docelowego z czterogodzinnym opóźnieniem.
- 39 Wyrokiem z dnia 28 stycznia 2015 r. Amtsgericht Frankfurt am Main (sąd rejonowy we Frankfurcie nad Menem, Niemcy), do którego rodzina Barkan wniosła pozew, domagając się w szczególności na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 odszkodowania w wysokości 250 EUR dla każdego członka rodziny z tytułu tego opóźnienia, zasądził od Air Nostrum odszkodowanie zgodnie z żądaniem pozwu.
- 40 Wyrokiem z dnia 20 sierpnia 2015 r. Landgericht Frankfurt am Main (sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem, Niemcy), do którego Air Nostrum wniósł środek odwoławczy, stwierdził brak jurysdykcji sądów niemieckich. Zdaniem tego sądu tylko Melilla i Madryt mogły zostać uznane za miejsca wykonania lotu z Melilli do Madrytu, w ramach którego doszło do opóźnienia, gdyż pomimo jednej rezerwacji te dwa loty powinny zostać uznane za odrębne loty.
- 41 Rodzina Barkan wniosła skargę kasacyjną Revision do Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości). Zdaniem tego sądu, po pierwsze, nawet jeżeli nie ulega wątpliwości, że nie występuje żaden bezpośredni stosunek umowny między rodziną Barkan a Air Nostrum, nie wpływa to na umowny charakter prawa do odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004. Po drugie, sąd ten uważa, iż fakt, że Air Nostrum, jako obsługujący przewoźnik lotniczy, nie jest umownie zobowiązany do spełnienia świadczenia w docelowym miejscu lotu łączonego, to znaczy Frankfurcie nad Menem, nie stoi na przeszkodzie uznaniu tego miejsca za „miejsce wykonania” w rozumieniu art. 5 pkt 1 rozporządzenia nr 44/2001 w zakresie, w jakim rozporządzenie nr 261/2004 dąży do wzmocnienia a nie do osłabienia sytuacji prawnej pasażerów lotniczych. W związku z tym uzasadnione wydaje się, że zobowiązania umowne podlegające wykonaniu w miejscu docelowym lotu łączonego przez kontrahenta rodziny Barkan, to znaczy Iberię, zostały przypisane Air Nostrum, w charakterze przewoźnika lotniczego obsługującego lot. Ponadto, z materialno-prawnego punktu widzenia, obsługujący przewoźnik lotniczy musi w każdym razie wypłacić pasażerowi odszkodowanie jeżeli pasażer ten, wskutek zrealizowanego przez niego z opóźnieniem lotu dowożącego, dociera do swojego celu dopiero z dużym opóźnieniem.

42 W tych okolicznościach Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

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

2) W zakresie, w jakim art. 5 pkt 1 [rozporządzenia nr 44/2001] ma zastosowanie:

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 w rozumieniu art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie [rozporządzenia nr 44/2001] również wtedy, gdy dochodzone roszczenie o odszkodowanie, o którym mowa w art. 7 [rozporządzenia nr 261/2004], jest oparte na zdarzeniu, które miało miejsce na pierwszym odcinku trasy i powództwo jest skierowane przeciwko przewoźnikowi lotniczemu obsługującemu pierwszy lot, który nie jest stroną umowy przewozu?”.

43 Postanowieniem prezesa Trybunału z dnia 19 sierpnia 2016 r. sprawy C-447/16 i C-448/16 zostały połączone do łącznego rozpoznania w ramach pisemnego oraz ustnego etapu postępowania, a także do celów wydania wyroku kończącego postępowanie w sprawie, a postanowieniem prezesa Trybunału z dnia 14 września 2016 r., sprawy C-274/16, C-447/16 i C-448/16 zostały połączone do łącznego rozpoznania w ramach ustnego etapu postępowania, a także do celów wydania wyroku kończącego postępowanie w sprawie.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania przedłożonego w sprawie C-447/16

W przedmiocie dopuszczalności

44 Komisja Europejska kwestionuje możliwość stosowania w postępowaniu głównym rozporządzenia nr 44/2001, a w rezultacie dopuszczalność pytania przedłożonego w sprawie C-447/16.

45 Zdaniem Komisji z postanowienia odsyłającego i z krajowych akt sprawy wynika, że Hainan Airlines ma siedzibę poza terytorium Unii i nie posiada oddziału w Berlinie. Można z tego wywnioskować, że zgodnie z art. 60 rozporządzenia nr 44/2001 ten przewoźnik lotniczy nie posiada siedziby na terytorium państwa członkowskiego, co wykluczałoby stosowanie art. 5 tegoż rozporządzenia, i prowadziłyby do zastosowania jego art. 4, na podstawie którego, jeżeli pozwany nie ma miejsca zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, jurysdykcję sądów każdego państwa członkowskiego, z zastrzeżeniem przepisów dotyczących jurysdykcji wyłącznej i umów jurysdykcyjnych na mocy art. 22 i 23 tegoż rozporządzenia, określa prawo tego państwa.

46 W tym względzie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, jeśli postawione pytania dotyczą wykładni prawa Unii, Trybunał jest co do zasady zobowiązany do wydania orzeczenia. Oznacza to, że pytania dotyczące prawa Unii korzystają z domniemania znaczenia dla sprawy. Odmowa wydania przez Trybunał orzeczenia w trybie prejudycjalnym, o które wnioskował sąd krajowy, jest możliwa tylko wtedy, gdy jest oczywiste, że wykładnia prawa Unii, o którą się zwrócono, nie ma żadnego związku ze stanem faktycznym lub z przedmiotem sporu w postępowaniu głównym, gdy problem jest natury hipotetycznej bądź gdy Trybunał nie dysponuje informacjami w zakresie

stanu faktycznego lub prawnego niezbędnymi do udzielenia użytecznej odpowiedzi na pytania, które zostały mu przedłożone (wyrok z dnia 27 czerwca 2017 r., Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, pkt 24, 25).

- 47 W niniejszym wypadku Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) zwraca się do Trybunału z pytaniem dotyczącym wykładni pojęcia „miejsca wykonania” w rozumieniu art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001, w kontekście prawa pasażerów lotniczych do odszkodowania, opartego na art. 4 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004. Jak wynika zatem z postanowienia odsyłającego wykładnia ta jest niezbędna w celu ustalenia sądu właściwego do rozpoznania sporu rozstrzyganego w postępowaniu głównym.
- 48 W rezultacie nawet ewentualny brak możliwości stosowania rozporządzenia nr 44/2001 w postępowaniu głównym nakłada na Trybunał konieczność dokonania wykładni jego przepisów.
- 49 W rezultacie pytanie przedłożone w sprawie C-447/16 jest dopuszczalne.

Co do istoty sprawy

- 50 Poprzez pytanie prejudycjalne sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że znajduje on zastosowanie do pozwanego mającego siedzibę w państwie trzecim, takiego jak pozwany w postępowaniu głównym.
- 51 W tym zakresie należy przypomnieć, że art. 5 rozporządzenia nr 44/2001 znajduje zastosowanie wyłącznie do osób mających miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego. Zgodnie z art. 60 ust. 1 tego rozporządzenia spółka ma miejsce zamieszkania w miejscu, w którym znajduje się jej statutowa siedziba, jej główny organ zarządzający lub jej główne przedsiębiorstwo.
- 52 Otóż z postanowienia odsyłającego wynika, że Hainan Airlines ma siedzibę poza terytorium Unii, to znaczy w Chinach, i nie posiada oddziału w Berlinie (Niemcy). Ponadto żaden fragment tego postanowienia nie pozwala na przyjęcie wniosku, że ten przewoźnik lotniczy posiada oddział w innym państwie członkowskim.
- 53 W rezultacie w niniejszej sprawie zastosowanie znajduje art. 4 ust. 1 rozporządzenia nr 44/2001, zgodnie z którym, jeżeli pozwany nie ma miejsca zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, jurysdykcję sądów każdego państwa członkowskiego określa prawo tego państwa.
- 54 Niezależnie jednak od tego należy przypomnieć, że na mocy utrwalonego orzecznictwa, zgodnie z zasadą skuteczności, przepisy prawa krajowego nie mogą czynić praktycznie niemożliwym lub nadmiernie utrudnionym wykonywania praw przyznanych na mocy prawa Unii (zob. podobnie wyrok z dnia 8 czerwca 2017 r., Vinyls Italia, C-54/16, EU:C:2017:433, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo), takich jak prawa wynikające z rozporządzenia nr 261/2004.
- 55 W świetle powyższych uwag na pytanie przedłożone w sprawie C-447/16 należy udzielić odpowiedzi, zgodnie z którą art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że nie znajduje on zastosowania do pozwanego mającego siedzibę w państwie trzecim, takiego jak pozwany w postępowaniu głównym.

W przedmiocie pytań przedłożonych w sprawach C-274/16 i C-448/16

W przedmiocie pytania pierwszego przedłożonego w sprawie C-448/16

- 56 Poprzez swe pytanie pierwsze przedłożone w sprawie C-448/16, sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 pkt 1 lit. a) rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „umowy lub roszczenia wynikającego z umowy” w rozumieniu tego przepisu obejmuje roszczenie odszkodowawcze pasażerów lotniczych z tytułu dużego opóźnienia lotu łączonego, skierowane na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 przeciwko obsługującemu lot przewoźnikowi lotniczemu, który nie jest kontrahentem danego pasażera.
- 57 Na wstępie należy stwierdzić, że jakkolwiek sąd odsyłający w sprawie C-274/16 nie podnosi takiej kwestii, odpowiedź na pytanie pierwsze w sprawie C-448/16 jest istotna również w sprawie C-274/16 w zakresie, w jakim z postanowienia odsyłającego w tej sprawie wynika, że w okolicznościach owej sprawy obsługujący lot przewoźnik lotniczy również nie jest kontrahentem danych pasażerów. Należy dodać w tym zakresie, że sprawa C-274/16 jest objęta czasowym zakresem zastosowania rozporządzenia nr 1215/2012, którego art. 7 pkt 1 ma prawie identyczną treść jak treść art. 5 pkt 1 rozporządzenia nr 44/2001, którego wykładnia dokonana przez Trybunał w pełni zachowuje ważność w odniesieniu do tego pierwszego przepisu (zob. podobnie wyrok z dnia 9 marca 2017 r., Pula Parking, C-551/15, EU:C:2017:193, pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 58 Z orzecznictwa Trybunału wynika, że pojęcie „umowy lub roszczenia wynikającego z umowy” musi być interpretowane w sposób autonomiczny, tak aby zapewnić jego jednolite stosowanie we wszystkich państwach członkowskich (zob. podobnie wyroki: z dnia 17 czerwca 1992 r., Handte, C-26/91, EU:C:1992:268, pkt 10; z dnia 28 stycznia 2015 r., Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, pkt 37).
- 59 W tym względzie Trybunał orzekł w szczególności, że za objęte zakresem umowy lub za roszczenia wynikające z umowy należy uznać wszelkie zobowiązania wywodzące się z umowy, które niewykonanie jest przywoływane przez powoda w uzasadnieniu powództwa (wyrok z dnia 15 czerwca 2017 r., Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, pkt 30 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 60 Trybunał stwierdził również, że nawet jeżeli stosowanie zasady jurysdykcji szczególnej, przewidzianej dla postępowań, których przedmiotem jest umowa lub roszczenie wynikające z umowy, nie wymaga zawarcia umowy między dwiema osobami, to jednak zakłada ono istnienie zobowiązania prawnego, na które jedna osoba swobodnie wyraziła zgodę wobec drugiej i na którym opiera się powództwo powoda (zob. podobnie wyroki: z dnia 5 lutego 2004 r., Frahuil, C-265/02, EU:C:2004:77, pkt 24–26; z dnia 20 stycznia 2005 r., Engler, C-27/02, EU:C:2005:33, pkt 50, 51; a także z dnia 28 stycznia 2015 r., Kolassa, C-375/13, EU:C:2015:37, pkt 39).
- 61 Wynika stąd, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 54 opinii, że zasada jurysdykcji szczególnej w sprawach, których przedmiotem jest umowa lub roszczenie wynikające z umowy, zawarta w art. 5 pkt 1 lit. a) rozporządzenia nr 44/2001 i art. 7 pkt 1 lit. a) rozporządzenia nr 1215/2012, nawiązuje do przyczyny wytoczenia powództwa, a nie do tożsamości stron (zob. podobnie wyrok z dnia 15 czerwca 2017 r., Kareda, C-249/16, EU:C:2017:472, pkt 31, 33).
- 62 W tym zakresie art. 3 ust. 5 zdanie drugie rozporządzenia nr 261/2004 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.
- 63 W związku z tym należy uznać, że przewoźnik ten wypełnia zobowiązania, na które swobodnie wyraził zgodę wobec kontrahenta danych pasażerów. Zobowiązania te wywodzą się z umowy przewozu lotniczego.

- 64 W rezultacie w okolicznościach takich jak w sprawach rozstrzyganych w postępowaniach głównych 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 Iberią.
- 65 W świetle powyższych uwag na pytanie pierwsze w sprawie C-448/16 należy odpowiedzieć, że art. 5 pkt 1 lit. a) rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „umowy lub roszczenia wynikającego z umowy” w rozumieniu tego przepisu obejmuje roszczenie odszkodowawcze pasażerów lotniczych z tytułu dużego opóźnienia lotu łączonego, skierowane na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 przeciwko obsługującemu lot przewoźnikowi lotniczemu, który nie jest kontrahentem danego pasażera.

W przedmiocie pytania przedłożonego w sprawie C-274/16 i pytania drugiego przedłożonego w sprawie C-448/16

- 66 Poprzez pytanie przedłożone w sprawie C-274/16 oraz pytanie drugie przedłożone w sprawie C-448/16 sądy odsyłające dążą w istocie do ustalenia, czy art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001 oraz art. 7 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 1215/2012 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku lotu łączonego „miejscem wykonania” tego lotu w rozumieniu owych przepisów jest miejsce przylotu w ramach drugiego lotu, w sytuacji gdy przewóz obejmujący obydwa loty jest realizowany przez dwóch różnych przewoźników lotniczych, a powództwo odszkodowawcze z tytułu dużego opóźnienia tego lotu łączonego na mocy rozporządzenia nr 261/2004 jest oparte na zdarzeniu, które miało miejsce w ramach pierwszego z tych lotów, obsługiwanego przez przewoźnika lotniczego, który nie jest kontrahentem danych pasażerów.
- 67 W tym zakresie Trybunał orzekł, w odniesieniu do art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001, że w przypadku wielości miejsc świadczenia usług w różnych państwach członkowskich przez miejsce wykonania należy zasadniczo rozumieć miejsce, które wykazuje najściślejszy związek pomiędzy umową a właściwym sądem, a taki najściślejszy związek wykazuje co do zasady miejsce głównego świadczenia (zob. podobnie wyroki: z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 35–38; z dnia 11 marca 2010 r., Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, pkt 33). Miejsce to należy wywieść w miarę możliwości z postanowień samej umowy (wyrok z dnia 11 marca 2010 r., Wood Floor Solutions Andreas Domberger, C-19/09, EU:C:2010:137, pkt 38).
- 68 Trybunał stwierdził zatem w odniesieniu do tego przepisu w związku z bezpośrednim lotem obsługiwanym przez kontrahenta danego pasażera, że miejsce odlotu, jak i miejsce przylotu samolotu muszą być uznane za miejsca głównego świadczenia usług stanowiących przedmiot umowy przewozu lotniczego, uzasadniające – w zakresie rozpoznania powództwa o odszkodowanie wynikającego z tej umowy przewozu opartego na rozporządzeniu nr 261/2004 – według wyboru powoda, jurysdykcję sądu, w obszarze właściwości którego znajduje się miejsce odlotu, albo sądu, w okręgu którego znajduje się miejsce przylotu samolotu, uzgodnione w tejże umowie (wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 43, 47).
- 69 Należy podkreślić w tym zakresie, że pojęcie „miejsca wykonania” przyjęte w wyroku z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), jakkolwiek odnosi się do bezpośredniego lotu obsługiwanego przez kontrahenta danego pasażera, zachowuje również ważność, mutatis mutandis, w takich sytuacjach jak będące przedmiotem postępowań głównych, w których, po pierwsze, zarezerwowany lot łączony obejmuje dwa loty, a po drugie, przewoźnik lotniczy obsługujący odnośny lot nie zawarł umowy bezpośrednio z danymi pasażerami.

- 70 Zasada jurysdykcji szczególnej obowiązująca w odniesieniu do świadczenia usług, przewidziana w art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001 oraz art. 7 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 1215/2012, wskazuje bowiem jako sąd właściwy sąd „miejsca w państwie członkowskim, w którym usługi zgodnie z umową były świadczone albo miały być świadczone”.
- 71 W tym zakresie umowa przewozu lotniczego, taka jak umowy będące przedmiotem postępowań głównych, obejmujące jedną rezerwację na całej trasie lotu, ustanawia zobowiązanie przewoźnika lotniczego do przewozu pasażera z punktu A do punktu C. Taka operacja przewozu stanowi usługę, której miejsce głównego świadczenia znajduje się w pkt C.
- 72 Wniosku tego nie podważa fakt, że obsługujący lot przewoźnik lotniczy, który nie jest kontrahentem danych pasażerów, realizuje wyłącznie lot, który nie kończy się w miejscu przylotu drugiego lotu w ramach lotu łączonego w zakresie, w jakim umowa przewozu lotniczego dotycząca lotu łączonego obejmuje przewóz tych pasażerów do miejsca przylotu drugiego lotu.
- 73 W tej sytuacji należy stwierdzić, że w wypadku lotu łączonego miejscem wykonania takiego lotu w rozumieniu art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001 oraz art. 7 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 1215/2012, jako jedno z miejsc głównego świadczenia usług będących przedmiotem umowy przewozu lotniczego, jest miejsce przylotu w ramach drugiego lotu.
- 74 Zważywszy, że miejsce to ma wystarczająco ścisły związek z okolicznościami faktycznymi sporu i w rezultacie zapewnia ścisły związek, wymagany przez zasady jurysdykcji szczególnej określone w art. 5 pkt 1 rozporządzenia nr 44/2001 oraz art. 7 pkt 1 rozporządzenia nr 1215/2012, pomiędzy umową przewozu lotniczego a sądem właściwym, odpowiada on celowi bliskości geograficznej (zob. podobnie wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 44).
- 75 Rozwiązanie to jest również zgodne z zasadą przewidywalności przyświecającą owym przepisom, ponieważ umożliwia zarówno powodowi, jak i pozwanemu zidentyfikowanie sądu miejsca przylotu drugiego lotu, które zostało wskazane w tejże umowie przewozu lotniczego, jako sądu, do którego możliwe jest wniesienie pozwu (zob. podobnie wyroki: z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 45; a także z dnia 4 września 2014 r., Nickel & Goeldner Spedition, C-157/13, EU:C:2014:2145, pkt 41).
- 76 W tym zakresie nie można uwzględnić argumentu Air Nostrum, zgodnie z którym jako podmiot świadczący usługę lotu krajowego w Hiszpanii, nie może on ocenić ryzyka bycia pozwanym przed sąd w Niemczech.
- 77 Po pierwsze, nie ulega wątpliwości, że w okolicznościach spraw rozstrzyganych w postępowaniach głównych, umowy przewozu lotniczego dotyczyły lotu łączonego, będącego przedmiotem jednej rezerwacji obejmującej oba loty, co oznacza, że rezerwacja ta odnosiła się zarówno do pierwszego lotu zrealizowanego przez obsługującego przewoźnika lotniczego, jak i drugiego lotu, do miejsca przeznaczenia. Po drugie, należy uwzględnić fakt, że jak wynika z pkt 62 i 63 niniejszego wyroku, w ramach umów handlowych zawieranych swobodnie przez przewoźników lotniczych, obsługujący przewoźnik lotniczy, który nie zawarł umowy z pasażerem, jest uznawany za działającego w imieniu przewoźnika lotniczego będącego kontrahentem danego pasażera.
- 78 W świetle powyższych uwag na pytanie przedłożone w sprawie C-274/16 oraz na pytanie drugie przedłożone w sprawie C-448/16 należy odpowiedzieć, że art. 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001 oraz art. 7 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 1215/2012 należy interpretować w ten sposób, że w przypadku lotu łączonego „miejscem wykonania” tego lotu w rozumieniu tych przepisów jest miejsce przylotu w ramach drugiego lotu, w sytuacji gdy przewóz obejmujący obydwa loty jest realizowany przez dwóch różnych przewoźników lotniczych, a powództwo odszkodowawcze z tytułu

dużego opóźnienia tego lotu łączonego na mocy rozporządzenia nr 261/2004 jest oparte na zdarzeniu, które miało miejsce w ramach pierwszego z tych lotów, obsługiwanego przez przewoźnika lotniczego, który nie jest kontrahentem danych pasażerów.

W przedmiocie kosztów

⁷⁹ Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

- 1) Artykuł 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie 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 nie znajduje on zastosowania do pozwanego mającego siedzibę w państwie trzecim, takiego jak pozwany w postępowaniu głównym.
- 2) Artykuł 5 pkt 1 lit. a) rozporządzenia nr 44/2001 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „umowy lub roszczenia wynikającego z umowy” w rozumieniu tego przepisu obejmuje roszczenie odszkodowawcze pasażerów lotniczych z tytułu dużego opóźnienia lotu łączonego, skierowane 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 przeciwko obsługującemu lot przewoźnikowi lotniczemu, który nie jest kontrahentem danego pasażera.
- 3) Artykuł 5 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 44/2001 oraz art. 7 pkt 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 wypadku lotu łączonego „miejscem wykonania” tego lotu w rozumieniu tych przepisów jest miejsce przylotu w ramach drugiego lotu, w sytuacji gdy przewóz obejmujący obydwa loty jest realizowany przez dwóch różnych przewoźników lotniczych, a powództwo odszkodowawcze z tytułu dużego opóźnienia tego lotu łączonego na mocy rozporządzenia nr 261/2004 jest oparte na zdarzeniu, które miało miejsce w ramach pierwszego z tych lotów, obsługiwanego przez przewoźnika lotniczego, który nie jest kontrahentem danych pasażerów.

Podpisy