Zbiór Orzeczeń

POSTANOWIENIE TRYBUNAŁU (szósta izba)

z dnia 13 lutego 2020 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Artykuł 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem – Przestrzeń wolności, bezpieczeństwa i sprawiedliwości – Jurysdykcja i uznawanie orzeczeń sądowych oraz ich wykonywanie w sprawach cywilnych i handlowych – Rozporządzenie (UE) nr 1215/2012 – Artykuł 7 pkt 1 lit. b) tiret drugie – Jurysdykcja szczególna w sprawach dotyczących umowy – Pojęcie „miejsca wykonania" – Umowa o świadczenie usług – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Prawo do odszkodowania w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotu – Zarezerwowany w ramach pojedynczej potwierdzonej rezerwacji lot łączony, którego odcinki obsługiwało dwóch różnych przewoźników lotniczych – Odwołanie ostatniego odcinku lotu – Powództwo o odszkodowanie wytoczone przeciwko przewoźnikowi lotniczemu odpowiedzialnemu za zrealizowanie ostatniego odcinka lotu przed sądem, w którego obszarze właściwości znajduje się miejsce odlotu dla celów pierwszego odcinka lotu

W sprawie C-606/19

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Amtsgericht Hamburg (sąd rejonowy w Hamburgu, Niemcy) postanowieniem z dnia 31 lipca 2019 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 12 sierpnia 2019 r., w postępowaniu:

flightright GmbH

przeciwko

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

TRYBUNAŁ (szósta izba),

w składzie: M. Safjan (sprawozdawca), prezes izby, L. Bay Larsen i N. Jääskinen, sędziowie,

rzecznik generalny: H. Saugmandsgaard Øe,

sekretarz: A. Calot Escobar,

postanowiwszy, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem, zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem,

wydaje następujące

* Język postępowania: niemiecki.

Postanowienie

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni 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 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy flightright GmbH, przedsiębiorstwem z siedzibą w Poczdamie (Niemcy), a przewoźnikiem lotniczym Iberia LAE SA Operadora Unipersonal (zwanym dalej „Iberia"), z siedzibą w Madrycie (Hiszpania), w przedmiocie żądania odszkodowania podniesionego 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 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1).

Ramy prawne

Rozporządzenie nr 1215/2012

3 Sekcja 2 rozdziału II rozporządzenia nr 1215/2012, zatytułowana „Jurysdykcja szczególna", obejmuje art. 7, którego pkt 1 stanowi:

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

1) a) w sprawach dotyczących umowy – przed sądy miejsca wykonania danego zobowiązania [leżącego u podstawy powództwa];
   b) do celów niniejszego przepisu – i o ile nie uzgodniono inaczej – miejscem wykonania danego zobowiązania jest:

      – w przypadku sprzedaży rzeczy ruchomych – miejsce w państwie członkowskim, w którym rzeczy te zgodnie z umową zostały 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, stosuje się lit. a)".

Rozporządzenie nr 261/2004

4 Artykuł 2 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Definicje", stanowi:

„[…]

b) »obsługujący przewoźnik« 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;

[…]".

5 Artykuł 3 tego rozporządzenia, zatytułowany „Zakres zastosowania”, stanowi w ust. 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”.

6 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”.

7 Artykuł 7 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, stanowi w ust. 1 lit. a):

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

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów”.

Okoliczności faktyczne i pytanie prejudycjalne

8 Spór stanowiący przedmiot postępowania głównego powstał w związku z lotem łączonym, który miał odbyć się w dniu 25 sierpnia 2018 r. Został on zarezerwowany w ramach pojedynczej potwierdzonej rezerwacji na rzecz dwojga pasażerów (zwanych dalej „poszkodowanymi pasażerami”).

9 Ów lot z Hamburga (Niemcy) do San Sebastian (Hiszpania) obejmował trzy odcinki. Pierwszy odcinek lotu, z Hamburga do Londynu (Zjednoczone Królestwo), miał zostać zrealizowany przez przewoźnika lotniczego British Airways, podczas gdy dwa pozostałe odcinki, mianowicie z Londynu do Madrytu i z Madrytu do San Sebastian, miała obsłużyć Iberia.

10 Dwa pierwsze odcinki lotu odbyły się planowo, natomiast trzeci został odwołany, o czym pasażerowie nie zostali poinformowani na czas.

11 Z powodu rzeczonego odwołania lotu flightright, na którą poszkodowani pasażerowie scedowali podnoszone przez nich roszczenia odszkodowawcze, wytoczyła przeciwko Iberii przed sądem odsyłającym, Amtsgericht Hamburg (sądem rejonowym w Hamburgu, Niemcy), powództwo odszkodowawcze o zapłatę łącznej kwoty 500 EUR, czyli kwoty 250 EUR na rzecz każdego z pasażerów, na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, bowiem dystans między Hamburgiem a San Sebastian wynosi ok. 1433 km.

12 Sąd odsyłający ma wątpliwości, po pierwsze, w kwestii posiadania przez siebie jurysdykcji międzynarodowej do rozpoznania sporu stanowiącego przedmiot postępowania głównego, a po drugie, co do możliwości pozwania przez pasażerów dwóch przewoźników lotniczych uczestniczących w realizacji lotu łączonego, na tle którego doszło do powstania sporu.

13 W szczególności sąd ten zastanawia się, czy jest właściwy do rozpoznania sporu stanowiącego przedmiot postępowania głównego dotyczącego odcinka lotu, który został odwołany, mimo że w ramach tego odcinka lotu miejsce odlotu i miejsce przylotu, czyli, odpowiednio, Madryt i San Sebastian, znajdują się poza obszarem jego właściwości.

14 Sąd odsyłający zauważa ponadto, że w wyroku z dnia 11 lipca 2019 r., České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604) Trybunał orzekł, że w ramach będącego przedmiotem pojedynczej rezerwacji lotu łączonego pasażer może pozwać przewoźnika, który realizował pierwszy odcinek lotu, dla którego miejsce odlotu znajduje się w obszarze właściwości sądu, przed którym wytoczono powództwo, w odniesieniu do wszystkich odcinków tego lotu w celu uzyskania odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004.

15 W świetle tego wyroku sąd odsyłający zastanawia się, czy przewoźnik lotniczy odpowiedzialny za zrealizowanie ostatniego odcinka takiego lotu może być również pozwany w ramach powództwa o odszkodowanie wytaczane na rzeczonej podstawie.

16 W tych okolicznościach Amtsgericht Hamburg (sąd rejonowy w Hamburgu) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

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

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

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

17 Zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem Trybunał może w każdej chwili, w szczególności jeżeli odpowiedź na pytanie prejudycjalne można wywieść w sposób jednoznaczny z orzecznictwa lub jeżeli odpowiedź na takie pytanie nie pozostawia żadnych uzasadnionych wątpliwości, na wniosek sędziego sprawozdawcy i po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem.

18 Powyższy przepis należy zastosować w niniejszej sprawie.

19 Na wstępie należy przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w ramach ustanowionej w art. 267 TFUE procedury współpracy między sądami krajowymi a Trybunałem do tego ostatniego należy udzielenie sądowi krajowemu użytecznej odpowiedzi, która umożliwi mu rozstrzygnięcie zawisłego przed nim sporu. Mając to na uwadze, Trybunał powinien w razie potrzeby przeformułować przedłożone mu pytania. Ponadto Trybunał może wziąć pod rozwagę normy prawa Unii, na które sąd krajowy nie powołał się w swoich pytaniach prejudycjalnych [wyrok z dnia 5 grudnia 2019 r., Centraal Justitieel Incassobureau (Uznawanie i wykonywanie kar pieniężnych), C-671/18, EU:C:2019:1054, pkt 26 i przytoczone orzecznictwo].

20 W niniejszej sprawie sąd odsyłający nie wskazuje w treści pytań prejudycjalnych żadnego przepisu. Z postanowienia odsyłającego wynika jednak jasno, że sąd ten zastanawia się nad swoją właściwością do rozpoznania powództwa o odszkodowanie wytoczonego przed nim przeciwko przewoźnikowi lotniczemu odpowiedzialnemu za zrealizowanie ostatniego odcinka lotu.

21 W konsekwencji należy zbadać zadane pytania w świetle przepisów rozporządzenia nr 1215/2012 regulujących kwestię jurysdykcji.

22 W tej sytuacji rzeczone pytania, które należy zbadać łącznie, należy rozumieć jako sprowadzające się w istocie do przedstawienia Trybunałowi przez sąd odsyłający pytania, czy w kontekście lotu, który charakteryzuje dokonanie pojedynczej potwierdzonej rezerwacji dla całej trasy obejmującej kilka odcinków lotu, art. 7 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 1215/2012 należy interpretować w ten sposób, że miejsce odlotu dla celów pierwszego odcinka lotu może być „miejscem wykonania" w rozumieniu tego przepisu, również jeżeli transport na tych odcinkach jest obsługiwany przez dwóch różnych przewoźników lotniczych i powodem wytoczenia powództwa odszkodowawczego na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 jest odwołanie ostatniego odcinka lotu, a powództwo to jest wytoczone przeciwko przewoźnikowi lotniczemu odpowiedzialnemu za zrealizowanie tego ostatniego odcinka.

23 W kwestii tej należy przypomnieć, że art. 7 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 1215/2012 stanowi, że w sprawach dotyczących umowy dla celów pozwania osoby mającej miejsce zamieszkania względnie siedzibę na terytorium państwa członkowskiego w innym państwie członkowskim, dla celów stosowania analizowanego przepisu i z zastrzeżeniem odmiennego uregulowania, miejscem wykonania zobowiązania leżącego u podstawy powództwa jest w kontekście świadczenia usług miejsce w państwie członkowskim, w którym usługi zgodnie z umową były świadczone albo miały być świadczone.

24 W kwestii tej należy również przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem w zakresie, w jakim rozporządzenie nr 1215/2012 uchyla i zastępuje rozporządzenie 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), dokonana przez Trybunał wykładnia przepisów tego ostatniego rozporządzenia obowiązuje także w odniesieniu do rozporządzenia nr 1215/2012, gdy przepisy tych dwóch instrumentów prawa Unii można zakwalifikować jako równoważne (zob. wyrok z dnia 8 maja 2019 r., Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, pkt 19 i przytoczone orzecznictwo).

25 W konsekwencji wykładnia, jaką Trybunał nadał art. 5 pkt 1 rozporządzenia nr 44/2001, znajduje również zastosowanie do art. 7 pkt 1 rozporządzenia nr 1215/2012, ponieważ przepisy te można uznać za równoważne (zob. wyrok z dnia 8 maja 2019 r., Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, pkt 20 i przytoczone orzecznictwo).

26 Na tle art. 5 pkt 1 rozporządzenia nr 44/2001 Trybunał orzekł w odniesieniu do lotów bezpośrednich, że zarówno miejsce odlotu, jak i miejsce przylotu samolotu muszą być uznane za miejsca głównego świadczenia usług będących przedmiotem umowy przewozu lotniczego, co powoduje przyznanie podmiotowi dochodzącemu odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 możliwości wyboru w kwestii wytoczenia rzeczonego powództwa przed sądem, w okręgu którego znajduje się uzgodnione w umowie miejsce odlotu, względnie przed sądem, w okręgu którego znajduje się uzgodnione w umowie miejsce przylotu samolotu (zob. podobnie wyrok z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439, pkt 43, 47).

27 W tej kwestii Trybunał wyjaśnił, że pojęcie „miejsca wykonania", zgodnie z jego wykładnią dokonaną w wyroku z dnia 9 lipca 2009 r., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), mimo że odnosi się do lotu bezpośredniego, zachowuje również ważność, mutatis mutandis, w sytuacji, w której lot łączony charakteryzuje dokonanie pojedynczej rezerwacji dla całej trasy obejmującej dwa odcinki lotu (zob. podobnie wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 69, 71).

28 Z tego wynika, że jeżeli lot łączony charakteryzuje dokonanie pojedynczej potwierdzonej rezerwacji dla całej trasy obejmującej dwa odcinki, podmiot dochodzący odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 ma również możliwość wyboru w kwestii wytoczenia powództwa albo przed sądem, w okręgu którego znajduje się miejsce odlotu dla celów pierwszego odcinka lotu, albo przed sądem, w okręgu którego znajduje się miejsce przylotu po odbyciu drugiego odcinka lotu.

29 Jak wynika z postanowienia odsyłającego, w sprawie rozpatrywanej w postępowaniu głównym lot, o którym mowa, składał się z trzech odcinków. Jako jednak że umowę przewozu lotniczego charakteryzuje dokonanie pojedynczej potwierdzonej rezerwacji dla całej trasy, umowa ta ustanawia zobowiązanie przewoźnika lotniczego do przewozu pasażera z punktu A do punktu D. Taka operacja przewozu stanowi usługę, w ramach której miejsce głównego świadczenia znajduje się w pkt A (zob. analogicznie wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 71).

30 W tej sytuacji należy uznać, że w przypadku lotu przesiadkowego, który charakteryzuje pojedyncza potwierdzona rezerwacja dla całej trasy obejmującej kilka odcinków lotu, „miejscem wykonania" w rozumieniu art. 7 pkt 1 lit. b) rozporządzenia nr 1215/2012 może być miejsce odlotu dla celów pierwszego odcinka lotu, jako miejsce głównego świadczenia usług będących przedmiotem umowy przewozu lotniczego.

31 Zważywszy, że miejsce to ma wystarczająco ścisły związek z okolicznościami faktycznymi sporu i w związku z tym zapewnia wymagany przez uregulowanie jurysdykcji szczególnej zawarte w art. 7 pkt 1 rozporządzenia nr 1215/2012 ścisły związek pomiędzy umową przewozu lotniczego a sądem właściwym, odpowiada ono celowi bliskości geograficznej leżącemu u podstaw rzeczonego uregulowania jurysdykcji (zob. podobnie wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 74 i przytoczone tam orzecznictwo).

32 Rozwiązanie to jest również zgodne z zasadą przewidywalności przyświecającą tym przepisom, ponieważ umożliwia zarówno powodowi, jak i pozwanemu zidentyfikowanie sądu właściwego ze względu na miejsce odlotu dla celów pierwszego odcinka lotu, które zostało wskazane w umowie przewozu lotniczego, jako sądu, do którego może zostać wniesiony pozew (zob. podobnie wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 75, 77 i przytoczone tam orzecznictwo).

33 Jeżeli chodzi o możliwość pozwania – w sprawie takiej jak rozpatrywana w postępowaniu głównym – przewoźnika lotniczego odpowiedzialnego za realizację ostatniego odcinka lotu przed sądem, w którego obszarze właściwości znajduje się miejsce odlotu dla celów pierwszego odcinka lotu, należy zauważyć, że o ile prawdą jest, iż z postanowienia odsyłającego nie wynika, by Iberia była drugą stroną umowy zawieranej z poszkodowanymi pasażerami dochodzącymi odszkodowania w postępowaniu głównym, o tyle, choć przepis jurysdykcji szczególnej zawarty w art. 7 pkt 1 rozporządzenia nr 1215/2012 nie wymaga zawarcia umowy między dwiema osobami, to jednak zakłada on istnienie zobowiązania prawnego, na które jedna osoba swobodnie wyraziła zgodę wobec drugiej i na którym opiera się powództwo powoda (zob. podobnie wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 60 i przytoczone tam orzecznictwo).

34 W kwestii tej art. 3 ust. 5 zdanie drugie rozporządzenia nr 261/2004 precyzuje, że gdy obsługujący lot przewoźnik lotniczy, w rozumieniu art. 2 lit. b tego rozporządzenia, niezwiązany umową z pasażerem wykonuje zobowiązania wynikające z tego rozporządzenia, uważa się, że działa w imieniu osoby związanej umową z danym pasażerem.

35 W związku z tym należy uznać, że przewoźnik ten wypełnia zobowiązania, na które swobodnie wyraził zgodę wobec kontrahenta danych pasażerów. Zobowiązania te mają swoje źródło w umowie przewozu lotniczego (wyrok z dnia 7 marca 2018 r., flightright i in., C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 63).

36 W świetle całokształtu powyższych rozważań na przedstawione pytania należy odpowiedzieć, iż w kontekście lotu, który charakteryzuje dokonanie pojedynczej potwierdzonej rezerwacji dla całej trasy obejmującej kilka odcinków lotu, art. 7 pkt 1 lit. b) tiret drugie rozporządzenia nr 1215/2012 należy interpretować w ten sposób, że miejsce odlotu dla celów pierwszego odcinka lotu może być „miejscem wykonania" w rozumieniu tego przepisu, również jeżeli transport na tych odcinkach jest obsługiwany przez dwóch różnych przewoźników lotniczych, a powodem wytoczenia powództwa odszkodowawczego na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 jest odwołanie ostatniego odcinka lotu i powództwo to jest wytoczone przeciwko przewoźnikowi lotniczemu odpowiedzialnemu za zrealizowanie tego ostatniego odcinka lotu.

W przedmiocie kosztów

37 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach.

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

W kontekście lotu, który charakteryzuje dokonanie pojedynczej potwierdzonej rezerwacji dla całej trasy obejmującej kilka odcinków lotu, 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 miejsce odlotu dla celów pierwszego odcinka lotu może być „miejscem wykonania" w rozumieniu tego przepisu, również jeżeli transport na tych odcinkach jest obsługiwany przez dwóch różnych przewoźników lotniczych, a powodem wytoczenia powództwa odszkodowawczego 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 jest odwołanie ostatniego odcinka lotu i powództwo to jest wytoczone przeciwko przewoźnikowi lotniczemu odpowiedzialnemu za zrealizowanie tego ostatniego odcinka lotu.

Podpisy