

# PRAKTYCZNE ASPEKTY TRANSGRANICZNYCH CESJI WIERZYTELNOŚCI W SPRAWACH O ODSZKODOWANIE ZA OPÓŹNIONY LUB ODWOŁANY LOT

MAŁGORZATA SEKUŁA-LELENO\*

DOI: 10.26399/iusnovum.v20.2.2026.22/m.sekula-leleno

## STRESZCZENIE

Celem opracowania jest próba udzielenia odpowiedzi na pytanie, czy przepisy dotyczące ochrony konsumentów mają zastosowanie w przypadku transgranicznej cesji wierzytelności dotyczącej odszkodowań za spóźnione loty. Jak wskazano, zgodnie z motywem 18 preambuły Rozporządzenia nr 1215/2012, w sprawach dotyczących ubezpieczenia, umów z udziałem konsumentów i z zakresu prawa pracy strona słabsza powinna być chroniona przez przepisy jurysdykcyjne dla niej bardziej korzystne niż przepisy ogólne. Analiza przeprowadzona w pracy, poparta licznymi judykatami, potwierdziła możliwość zbycia wierzytelności przez konsumenta. Natomiast w sprawach o roszczenia wynikające z Rozporządzenia 261/2004 wobec przewoźnika lotniczego zastosowanie ma reguła jurysdykcji szczególnej przewidziana w art. 7 pkt 1 lit. b zd. 2 Rozporządzenia 1215/2012.

Słowa kluczowe: jurysdykcja krajowa, cesja wierzytelności, ochrona konsumentów

## PRACTICAL ASPECTS OF CROSS-BORDER ASSIGNMENT OF CLAIMS IN CASES CONCERNING COMPENSATION FOR DELAYED OR CANCELLED FLIGHTS

### ABSTRACT

The article aims to answer the question of whether consumer protection regulations apply to the cross-border assignment of claims for compensation for delayed flights. As indicated, in accordance with recital 18 of Regulation No 1215/2012, in matters relating to insurance,

---

\* dr, adiunkt w Katedrze Prawa i Postępowania Cywilnego Uczelni Łazarskiego w Warszawie (Polska), Członek Biura Studiów i Analiz Sądu Najwyższego, e-mail: malgorzata.sekula@lazarski.pl, ORCID: 0000-0001-5015-9018



consumer contracts and employment law, the weaker party should be protected by rules of jurisdiction that are more favourable to their interests than the general rules. The analysis carried out in this study, supported by numerous judicial decisions, confirmed the possibility of consumers assigning claims. However, in cases concerning claims against an air carrier under Regulation No 261/2004, the special jurisdiction rule provided for in Article 7(1)(b) second indent of Regulation No 1215/2012 applies.

Keywords: national jurisdiction, assignment of claims, consumer protection

## WSTĘP

Analiza objęta niniejszym opracowaniem dotyczy praktycznych aspektów transgranicznych cesji wierzytelności, w tym zwłaszcza jurysdykcji sądu w sprawach o odszkodowanie za opóźniony lub odwołany lot, w których powództwo wnosi nabywca wierzytelności odszkodowawczej. Spory oparte na podstawie kontraktowej to najczęstszy rodzaj spraw związanych z międzynarodowym transportem lotniczym. Dotychczas problematyka cesji wierzytelności nie budziła większych zastrzeżeń w kontekście ogólnych podstaw jurysdykcji krajowej.

W pierwszej kolejności wskazać należy, że jurysdykcja krajowa w sprawach cywilnych o charakterze unijnym, których przedmiotem jest roszczenie procesowe dotyczące umowy, uregulowana została w art. 7 pkt 1 Rozporządzenia nr 1215/2012 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<sup>1</sup>. Zgodnie z treścią tego przepisu osoba, która ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, może być pozwana w innym państwie członkowskim w sprawach dotyczących umowy przed sąd miejsca wykonania zobowiązania wynikającego z takiej umowy (forum executionis contractus). Pojęcie umowy wyznacza zatem zakres zastosowania tego aktu prawa unijnego w sprawach kontraktowych. Zwrócić przy tym należy uwagę, że norma zawarta w art. 7 pkt 1 Rozporządzenia nr 1215/2012 pełni podwójną funkcję. Wyznacza ona zarówno to, czy sąd danego państwa członkowskiego jest właściwy międzynarodowo, jak i to, który spośród sądów danego państwa jest miejscowo właściwy do rozpoznania sprawy<sup>2</sup>. Przepisy Rozporządzenia nr 1215/2012 stanowią w tym zakresie autonomiczną podstawę do ustalenia właściwości sądu w stosunku do procesowych przepisów krajowych<sup>3</sup>. Rozporządzenie nr 1215/2012 ma również zastosowanie do

---

<sup>1</sup> Rozporządzenie 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. Urz. UE L z 2012 r., nr 351, s. 1 z późn. zm.), tzw. Bruksela I bis – dalej: Rozporządzenie nr 1215/2012; od 10 stycznia 2015 r. rozporządzenie 44/2001 (nazywane Brukselą I), regulujące kwestię jurysdykcji oraz zasad uznawania i wykonywania zagranicznych orzeczeń w sprawach cywilnych, zostało zastąpione przez nowe rozporządzenie 1215/2012, zwane Brukselą I bis.

<sup>2</sup> J. Płaziuk, *Jurysdykcja krajowa dla rozpoznania roszczeń ze stosunków umownych (art. 7 rozporządzenia nr 1215/2012)*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2020, nr 4, s. 22–35.

<sup>3</sup> K. Weitz, *Autonomiczna wykładnia europejskiego prawa procesowego cywilnego – wprowadzenie i wyrok ETS z 10.03.1992 r. w sprawie C-214/89 Powell Duffryn plc przeciwko Wolfgang Petereit*, „Euro-

umów przewozu lotniczego w sytuacjach, w których pasażer domaga się odszkodowania z tytułu opóźnienia lotu lub odmowy przyjęcia na pokład. W przypadku jednak tego typu roszczeń istotne znaczenie ma kwestia związana nie tyle z zakresem normy jurysdykcyjnej, ile z jej łącznikiem. Rodzi to pytania o wpływ cesji wierzytelności konsumenckiej na możliwość skorzystania przez cesjonariusza-konsumenta z podstaw jurysdykcji przewidzianych w art. 17–19 Rozporządzenia nr 1215/2012. Podstawowym łącznikiem dla wyznaczenia jurysdykcji krajowej ogólnej jest miejsce zamieszkania (siedziby) pozwanego (*actor sequitur forum rei*)<sup>4</sup>. Jurysdykcja sądów państwa członkowskiego, na terytorium którego pozwany ma siedzibę lub miejsce zamieszkania, mająca charakter zasady ogólnej znalazła odzwierciedlenie w art. 4 Rozporządzenia nr 1215/2012. Zasada ta wymaga ponadto „interpretacji szczególnych przepisów jurysdykcyjnych w taki sposób, aby normalnie poinformowany pozwany mógł racjonalnie przewidzieć, przed który sąd, poza sądem państwa jego miejsca zamieszkania, może zostać pozwany”<sup>5</sup>.

Głównym celem opracowania jest odpowiedź na pytania: czy transgraniczne cesje wierzytelności są w ogóle zgodne z przepisami prawa UE? Jakie warunki muszą zostać spełnione, aby cesja była uznana za ważną zarówno w kraju nabywcy wierzytelności, jak i w kraju dłużnika? Czy przepisy dotyczące ochrony konsumentów mają zastosowanie w przypadku transgranicznej cesji wierzytelności dotyczącej odszkodowań za spóźnione loty? Zgodnie bowiem z motywem 18 preambuły Rozporządzenia nr 1215/2012 w sprawach dotyczących ubezpieczenia, umów z udziałem konsumentów i z zakresu prawa pracy strona słabsza powinna być chroniona przez przepisy jurysdykcyjne dla niej bardziej korzystne niż przepisy ogólne<sup>6</sup>.

## UWAGI OGÓLNE

Problematyka odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika lotniczego uregulowana została przede wszystkim w Konwencji o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzonej w Montrealu dnia 28 maja 1999 r.<sup>7</sup> Postanowienia konwencji montrealskiej od momentu jej zatwierdzenia decyzją Rady UE z 5 kwietnia 2001 r., a następnie wejścia w życie w odniesieniu do UE 28.06.2004 r. stanowią integralną część wspólnotowego porządku prawnego.

---

pejski Przegląd Sądowy” 2008, nr 7, s. 56; wyrok TS z 23.04.2009 r., C-533/07, Falco Privatstiftung i Thomas Rabitsch przeciwko Giseli Weller-Lindhorst, EU:C:2009:257, pkt 23–25.

<sup>4</sup> B. Trocha, *Czy potrzebna jest reforma łącznika miejsca zamieszkania w europejskim prawie procesowym cywilnym?*, „Polski Proces Cywilny” 2012, nr 4, s. 624.

<sup>5</sup> Wyrok TS z 13.07.2006 r., C-103/05, REISCH MONTAGE AG v. KIESEL BAUMASCHINEN HANDELS GMBH, ZOTSiS 2006, nr 7B, poz. I-6827. Wyroki w sprawach GIE Groupe Concorde i in., pkt 24; Besix, pkt 26 oraz Opusu, pkt 40.

<sup>6</sup> Rozporządzenie 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. Urz. UE L z 2012 r., nr 351, s. 1 z późn. zm.), dalej: rozporządzenie Bruksela I bis.

<sup>7</sup> Dz.U. z 2007 r., nr 37, poz. 235 z późn. zm., dalej: Konwencja montrealaska.

Głównym celem Konwencji jest zapewnienie ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym oraz potrzeby sprawiedliwego odszkodowania celem rekompensaty doznanych szkód. Podstawowy w tym zakresie art. 19 konwencji montrealskiej przewiduje odpowiedzialność przewoźnika za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie lotniczym. Z kolei art. 22 ust. 1 konwencji montrealskiej określa granice odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie lotu, natomiast art. 35 – termin przedawnienia roszczeń<sup>8</sup>.

Na gruncie prawa europejskiego szczególne znaczenie ma Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 z 11.02.2004 r., ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w razie odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów<sup>9</sup>. Rozporządzenie to wprowadza system ujednoliconych, zryczałtowanych i natychmiastowych środków, co pozwala na szybszą interwencję, niż przewiduje to konwencja montrealaska<sup>10</sup>. Należy przy tym podkreślić, że roszczenia znajdujące podstawę prawną w art. 7 rozporządzenia nr 261/04 mają na gruncie polskiego porządku prawnego charakter autonomiczny.

Do umów przewozu lotniczego nie będzie jednak miała zastosowania wyłącznie konwencja montrealaska, ale również Rozporządzenie nr 261/2004. Powołane rozporządzenie dotyczy bowiem wszystkich sytuacji, kiedy pasażer dochodzi zapłaty odszkodowania związanej z niewłaściwym wykonaniem zobowiązania z umowy przewozu lotniczego polegającym na opóźnieniu lotu czy odmowie przyjęcia na pokład. Jakkolwiek problematyka odpowiedzialności przewoźnika lotniczego znajduje swoje źródło przede wszystkim w Konwencji montrealskiej<sup>11</sup>, która również zawiera regulacje odnoszące się do kwestii jurysdykcji sądu, to jednak, w zakresie odmiennie uregulowanym przez Rozporządzenie 261/2004, zastosowanie jej przepisów jest wyłączone. Jednocześnie Rozporządzenie nr 261/2004 nie zawiera regulacji dotyczącej wyznaczenia właściwości sądów na podstawie prawa międzynarodowego, co z kolei otwiera możliwość zastosowania w takich sytuacjach art. 7 Rozporządzenia nr 1215/2012.

Tym samym Rozporządzenie nr 1215/2012 stanowi w polskim porządku prawnym podstawę prawną do ustalenia właściwości miejscowej sądu w przypadku dochodzenia przez pasażerów roszczeń odszkodowawczych z tytułu opóźnienia lub odwołania lotu, bądź też odmowy przyjęcia na pokład. Łącznikiem pełniącym podstawową funkcję w ustaleniu jurysdykcji jest domicyl pozwanego w państwie członkowskim. Jurysdykcją ogólną zatem, mającą zastosowanie w każdej transgranicznej sprawie, jest możliwość pozwania w miejscu zamieszkania pozwanego

<sup>8</sup> P. Kasprzyk, A. Konert, *Przedawnienie roszczeń odszkodowawczych za overbooking, odwołanie i opóźnienie lotu*, „Prokuratura i Prawo” 2017, nr 6, s. 55–72. Zob. też: A. Gołąb, *Między konwencją montrealską a rozporządzeniem Bruksela Ia – aspekty jurysdykcyjne odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie lotu*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2022, nr 6, s. 17–23.

<sup>9</sup> Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 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. Urz. UE L z 2004 r., nr 46, s. 1 z późn. zm.).

<sup>10</sup> A. Konert, M. Sekuła-Leleno, *Charakter prawny roszczenia o odszkodowanie wynikającego z rozporządzenia (WE) 261/2004*, „Państwo i Prawo” 2017, nr 3, s. 84.

<sup>11</sup> Konwencja o ujednoczeniu niektórych prawideł dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, sporządzona w Montrealu dnia 28 maja 1999 r. (Dz.U. z 2007 r., nr 37, poz. 235 z późn. zm.).

bądź w miejscu siedziby przewoźnika lotniczego. Zaznaczyć przy tym należy, że powołane wyżej rozporządzenie Bruksela I bis umożliwia także pozwanie w miejscu wykonania świadczenia usługi przewozu lotniczego lub miejscu działalności filii czy oddziału przewoźnika lotniczego.

Rozporządzenie 1215/2012 ustanawia więc miejsce zamieszkania jako łącznik wyznaczający jurysdykcję sądową w sposób ogólny. W odniesieniu do podmiotów niebędących osobami fizycznymi miejsce zamieszkania zastępuje miejsce, w którym znajdują się: ich statutowa siedziba, główny organ zarządzający lub główne przedsiębiorstwo. Pozwanie w innym państwie członkowskim niż to, w którym znajduje się miejsce zamieszkania lub siedziby, jest natomiast możliwe w sytuacji, gdy przedmiotami postępowania są umowa lub roszczenie wynikające z umowy – przed sąd miejsca, gdzie zobowiązanie zostało wykonane albo miało być wykonane, miejscem wykonania zobowiązania jest natomiast, w wypadku świadczenia usług, miejsce w państwie członkowskim, w którym usługi zgodnie z umową były świadczone albo miały być świadczone.

Ogólną więc zasadą regulującą jurysdykcję sądów w europejskim prawie procesowym cywilnym jest to, że jurysdykcję w sprawie ma sąd państwa członkowskiego, w którym pozwany ma miejsce zamieszkania (art. 2 ust. 1 rozporządzenia Bruksela I i art. 4 ust. 1 rozporządzenia Bruksela I bis – jurysdykcja ogólna). Zgodnie bowiem z art. 4 rozporządzenia nr 1215/2012 sąd ma jurysdykcję krajową ogólną, jeżeli pozwany ma miejsce zamieszkania w państwie sądu<sup>12</sup>. W przypadku pewnych kategorii sporów jednak prawo unijne przewiduje, że jurysdykcję mogą mieć również dodatkowo sądy innych państw członkowskich, o ile wykazują wystarczająco ścisły związek ze sprawą. Są to przypadki tzw. jurysdykcji szczególnej, opartej na łącznikach innych niż miejsce zamieszkania pozwanego. Jednym z podstawowych przypadków jurysdykcji szczególnej jest jurysdykcja w sprawach dotyczących umów, uregulowana obecnie w art. 7 ust. 1 rozporządzenia Bruksela I bis.

Reasumując, w ramach jurysdykcji w sprawach o zryczałtowane odszkodowanie w przypadku opóźnienia lub odwołania lotu zastosowanie znajdują przepisy Rozporządzenia 1215/2012<sup>13</sup>, które nie przewidują odrębnej regulacji dla tego rodzaju spraw. Punktem wyjścia zatem będzie wyznaczenie jurysdykcji krajowej na podstawie miejsca zamieszkania pozwanego zgodnie z art. 4 ust. 1 tego rozporządzenia. Natomiast art. 7 rozporządzenia wprowadza regułę jurysdykcji szczególnej, która jednak ma charakter fakultatywny. Zgodnie z tym przepisem osoba, która ma miejsce zamieszkania na terytorium państwa członkowskiego, może być pozwana w innym państwie członkowskim w sprawach dotyczących umowy – przed sądy miejsca wykonania danego zobowiązania (pkt 1a), a w przypadku świadczenia usług – przed sąd według miejsca w państwie członkowskim, w którym usługi zgodnie z umową były świadczone albo miały być świadczone (pkt 1b). Z treści przepisu wyraźnie wynika, że jako łącznik decydujący o jurysdykcji w przypadku umów ustawodawca

<sup>12</sup> B. Trocha, *Czy potrzebna jest reforma łącznika miejsca zamieszkania w europejskim prawie procesowym cywilnym?*, „Polski Proces Cywilny” 2012, nr 4, s. 624.

<sup>13</sup> Rozporządzenie 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. Urz. UE L z 2012 r., nr 351, s. 1 z późn. zm.).

wybrał miejsce wykonania zobowiązania (tzw. forum solutionis). W sytuacji zatem zaistnienia podstaw do zastosowania jurysdykcji szczególnej nie jest wyłączona możliwość wytoczenia powództwa według jurysdykcji ogólnej, a więc według miejsca zamieszkania czy siedziby pozwanego. Jurysdykcja krajowa szczególna odnosi się bowiem do sytuacji, w której pozwany, chociaż ma miejsce zamieszkania na terytorium jednego z państw członkowskich, może być pozwany przed sąd innego państwa członkowskiego na podstawie normy, z której wynika inny niż domicyl pozwanego rodzaj powiazania sprawy z terytorium państwa członkowskiego<sup>14</sup>.

## II

Bezpośrednim przyczynkiem do podjęcia przedmiotowych rozważań stało się orzeczenie Sądu Najwyższego z dnia 22 stycznia 2025 r. (sygn. akt III CZP 28/24), w którym SN miał odpowiedzieć na pytania prawne Sądu Okręgowego w Krakowie, jednakże z uwagi na wadliwą ich konstrukcję odmówił odpowiedzi. W tym zakresie podkreślił, że pytania prawne „nie mają na celu włączenia Sądu Najwyższego w spory występujące w piśmiennictwie i orzecznictwie, lecz rozwiązanie poważnych wątpliwości, które ma sąd pytający w konkretnej sprawie”. Ponadto zaznaczył, że w sprawie dotyczącej rozstrzygnięcia kolizji ustawy z prawem unijnym, wymagającej wykładni tego prawa, wyłącznie właściwy jest Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Jak wyjaśniono w judykaturze SN, w razie kolizji ustawy z prawem unijnym, której rozstrzygnięcie wymaga wykładni tego prawa, wyłącznie właściwy jest Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej. Przejęcie zatem tej kompetencji przez Sąd Najwyższy, jak słusznie podkreślił SN w uzasadnieniu swojego stanowiska, „byłoby nie tylko naruszeniem prawa unijnego, ale prowadziłoby także do zachwiania – gwarantowanej przez postępowanie prejudycjalne – spójności wykładni tego prawa, a w konsekwencji do naruszenia jednolitości jego stosowania przez sądy krajowe wszystkich państw członkowskich”<sup>15</sup>.

Oczekiwanie na wypowiedź SN była duża, bowiem dotychczas SN nie wypowiadał się w przedmiocie jurysdykcji sądów polskich w sprawach o odszkodowania za opóźniony lub odwołany lot.

W stanie faktycznym sprawy Sąd Rejonowy w Krakowie postanowieniem z 3 listopada 2023 r. oddalił wniosek Deutsche Lufthansa AG w Kolonii o odrzucenie pozwu Airhelp Germany GmbH w Berlinie. Sąd Rejonowy wskazał, że wniosek o odrzucenie pozwu nie zasługiwał na uwzględnienie, gdyż Sąd rozpatrujący sprawę ma jurysdykcję do rozpoznania niniejszej sprawy. W sprawie tej powódka domagała się od pozwanej zapłaty 500 euro tytułem odszkodowania za dotarcie pasażerów do miejsca docelowego z ponad trzygodzinnym opóźnieniem. Zażalenie na powyższe orzeczenie wniosła pozwana, zaskarżając je w całości i zarzucając naruszenie art. 1099 § 1 k.p.c. przez wydanie postanowienia o odmowie odrzucenia

---

<sup>14</sup> K. Weitz, *Jurysdykcja krajowa w postępowaniu...*, op. cit., s. 170; T. Ereciński, w: T. Ereciński, J. Ciszewski, *Międzynarodowe...*, op. cit., s. 73–74.

<sup>15</sup> Zob. postanowienie z 28 kwietnia 2010 r., III CZP 3/10, OSNC 2010, nr 11, poz. 155.

pozwu i stwierdzenie jurysdykcji krajowej sądów polskich, podczas gdy niniejsza sprawa dotyczy sporu o zapłatę pomiędzy dwiema spółkami niemieckiego prawa handlowego, będącymi przedsiębiorcami, co w okolicznościach sprawy prowadziło do konieczności odrzucenia pozwu z uwagi na brak jurysdykcji krajowej sądów polskich; 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. Urz. UE L z 2012 r., nr 351, s. 1) przez błędne przyjęcie, że miejscem pozostającym w najściślejszym związku z umową jest miejsce odlotu bądź przylotu samolotu, a nie miejsce położenia siedziby przedsiębiorstwa, podczas gdy stron nie łączyła umowa przewozu, a powódka dochodzi od pozwanej jedynie zapłaty odszkodowania, którą to wierzytelność uprzednio nabyła (rzekomo) od pasażerów związanych z pozwaną umową przewozu; art. 4 ust. 1 w zw. z art. 63 ust. 1 pkt a) rozporządzenia Bruksela I bis przez ich niezastosowanie i nieuznanie braku jurysdykcji krajowej sądów polskich, podczas gdy brak jest szczególnej podstawy do wytoczenia powództwa przeciwko pozwanej w innym kraju niż kraj jej siedziby w Niemczech.

Podczas rozpoznawania zażaleń Sąd *ad quem* powziął wątpliwości wyrażone w zagadnieniach prawnych przedstawionych do rozstrzygnięcia Sądowi Najwyższemu, wskazując potrzebę interpretacji przepisu prawa unijnego – art. 7 pkt 1 lit. b tiret drugie Rozporządzenia 1215/2012, jednakże, co należy podkreślić – nie wskazując przy tym regulacji prawa polskiego.

Mając na uwadze pytania postawione przez Sąd Okręgowy, rozważyć należy dwie kwestie:

- A. Po pierwsze, istotne znaczenie ma ustalenie, czy sprawy dotyczące wierzytelności nabytej w wyniku umowy cesji zawartej z konsumentem przez podmiot posiadający siedzibę poza granicami Polski, który zgłasza swoje roszczenie wobec innego podmiotu mającego także siedzibę w innym kraju UE, podlegają polskiej jurysdykcji.
- B. Po drugie, czy podmiot mający siedzibę w innym kraju UE niż Polska na podstawie cesji wierzytelności dokonanej na podstawie art. 509 k.c. z wierzycielem pierwotnym będącym konsumentem wstępuje w jego prawa dotyczące wyboru sądu właściwego według Rozporządzenia 1215/2012.

Przed próbą udzielenia odpowiedzi na powyższe pytania, warto dokonać analizy najbardziej reprezentatywnego orzecznictwa w tym zakresie.

## PRZEGLĄD ORZECZNICTWA TSUE

Na uwagę zasługuje wyrok TS z 3.02.2022 r., C-20/21, JW I IN. PRZECIWKO LOT POLISH AIRLINES<sup>16</sup>. W orzeczeniu tym TSUE, powołując się na swoje wcześniejsze orzecznictwo, podkreślił, że powództwo o odszkodowanie z tytułu opóźnienia/odwołania lotu bądź odmowy przyjęcia jest objęte zakresem pojęcia „sprawy dotyczące umowy” w rozumieniu art. 7 pkt 1 lit. a)

<sup>16</sup> LEX nr 3301541.

Rozporządzenia nr 1215/2012. TSUE zaakcentował, że w przypadku świadczenia usług w kilku państwach członkowskich przez „miejsce wykonania” należy rozumieć miejsce, które wykazuje najściślejszy związek pomiędzy umową a właściwym sądem, a taki najściślejszy związek wykazuje co do zasady miejsce głównego świadczenia. Określenie tego miejsca należy wywieść z umowy.

Zdaniem TSUE w odniesieniu do lotu bezpośredniego, a także w odniesieniu do lotu łączonego składającego się z kilku lotów objętych jedną rezerwacją, realizowanych przez różnych przewoźników lotniczych, miejsce odlotu oraz miejsce przylotu stanowią miejsca głównego świadczenia usług będących przedmiotem umowy przewozu lotniczego, w konsekwencji czego sądem właściwym w rozumieniu art. 7 pkt 1 lit. b) Rozporządzenia nr 1215/2012 do rozpoznawania powództwa o odszkodowanie opartego na ww. umowie i na Rozporządzeniu nr 261/2004 jest, według wyboru pasażera, sąd, w obszarze właściwości którego znajduje się miejsce odlotu, albo sąd, w obszarze właściwości którego znajduje się miejsce przylotu samolotu, które to miejsca zostały uzgodnione w umowie<sup>17</sup>.

W dalszej kolejności wskazać należy na wyrok TS z 9.07.2009 r., C-204/08, PETER REHDER v. AIR BALTIC CORPORATION<sup>18</sup>. TSUE zaakcentował, że w przypadku świadczenia usług w kilku państwach członkowskich przez „miejsce wykonania” należy rozumieć miejsce, które wykazuje najściślejszy związek pomiędzy umową a właściwym sądem, a taki najściślejszy związek wykazuje co do zasady miejsce głównego świadczenia. Określenie tego miejsca należy wywieść z umowy.

Zdaniem TSUE w odniesieniu do lotu bezpośredniego, a także w odniesieniu do lotu łączonego składającego się z kilku lotów objętych jedną rezerwacją, realizowanych przez różnych przewoźników lotniczych, miejsce odlotu oraz miejsce przylotu stanowią miejsca głównego świadczenia usług będących przedmiotem umowy przewozu lotniczego, w konsekwencji czego sądem właściwym w rozumieniu art. 7 pkt 1 lit. b) Rozporządzenia nr 1215/2012 do rozpoznawania powództwa o odszkodowanie opartego na ww. umowie i na Rozporządzeniu nr 261/2004 jest, według wyboru pasażera, sąd, w obszarze właściwości którego znajduje się miejsce odlotu, albo sąd, w obszarze właściwości którego znajduje się miejsce przylotu samolotu, które to miejsca zostały uzgodnione w umowie<sup>19</sup>.

Kluczowe znaczenie z perspektywy niniejszego opracowania, pasażerów oraz sądów orzekających w sprawach dotyczących praw pasażerów przewidzianych w Rozporządzeniu nr 261/2004 ma wyrok TS z 18.11.2020 r., C-519/19, RYANAIR DAC PRZECIWKO DELAYFIX<sup>20</sup>. Rozstrzygnięcie TSUE dotyczyło sporu pomiędzy pasażerem a przewoźnikiem lotniczym Ryanair DAC (dalej: Ryanair), u którego pasażer zakupił bilet na lot z Mediolanu do Warszawy. Wobec odwołania lotu, pasażer dokonał cesji wierzytelności o zapłatę odszkodowania w wysokości 250 EUR na rzecz Delayfix, tj. spółki zajmującej się windykacją wierzytelności pasażerów lotniczych.

---

<sup>17</sup> P. Rejnowicz-Janowska, *LOT wygrywa przed TSUE sprawę o właściwość sądu. Omówienie wyroku TS z dnia 3 lutego 2022 r., C-20/21 (LOT Polish Airlines)*, LEX/el. 2022.

<sup>18</sup> ZOTSiS 2009, nr 7A, poz. I-6073.

<sup>19</sup> P. Rejnowicz-Janowska, *LOT wygrywa przed TSUE...*, op. cit.

<sup>20</sup> LEX nr 3082721.

W stanie faktycznym sprawy spółka specjalizująca się w windykacji wierzytelności pasażerów lotniczych wniosła do Sądu Rejonowego dla m. st. Warszawy (Polska) o zasądzenie od przewoźnika lotniczego Ryanair, na podstawie Rozporządzenia nr 261/2004, odszkodowania w kwocie 250 EUR za odwołanie lotu na trasie Mediolan (Włochy) – Warszawa; odnośna wierzytelność wobec przewoźnika lotniczego została na nią przelana przez pasażera.

Ryanair podniósł zarzut braku jurysdykcji sądów polskich ze względu na to, że postanowienia ogólnego regulaminu przewozu, przyjętego w umowie przez tego pasażera przy zakupie biletu przez Internet, przyznaje jurysdykcję sądom irlandzkim. Zdaniem Ryanaira DelayFix jako cesjonariusz wierzytelności wspomnianego pasażera jest związany tym postanowieniem.

Postanowieniem z dnia 15 lutego 2019 r. Sąd Rejonowy dla m. st. Warszawy oddalił zarzut braku jurysdykcji, uznając, po pierwsze, że klauzula prorogacyjna zawarta w umowie przewozu wiążącej tegoż pasażera i przewoźnika lotniczego jest nieuczciwa w rozumieniu dyrektywy 93/13, a po drugie, że DelayFix, jako cesjonariusz wierzytelności pasażera po odwołaniu lotu, nie jest związany taką klauzulą.

Od powyższego postanowienia Ryanair wywiódł zażalenie do Sądu odsyłającego. Ryanair podkreślił, że DelayFix nie przysługuje ochrona jurysdykcyjna przewidziana dla umów konsumenckich, bowiem spółka ta nie posiada statusu konsumenta.

W związku z wątpliwościami Sądu odsyłającego w zakresie możliwości powoływania się przez przedsiębiorcę na korzystny reżim dotyczący ochrony konsumenta wynikający z dyrektywy 93/13 w sytuacji, gdy konsument dokona na jego rzecz cesji wierzytelności oraz wątpliwościami dotyczącymi orzecznictwa Trybunału w przedmiocie stosowania Rozporządzenia nr 1215/2012 w odniesieniu do reżimu prawnego obowiązującego względem klauzul prorogacyjnych, Sąd odsyłający postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do TSUE z pytaniami prejudycjalnymi.

Poprzez zadane pytanie TSUE dążył do ustalenia, czy art. 25 Rozporządzenia nr 1215/2012, a także art. 2 lit. b), art. 3 ust. 1 i 2 oraz art. 6 ust. 1 dyrektywy 93/13 należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy dążący do zakwestionowania jurysdykcji sądu do rozpoznania wytoczonego przeciwko niemu powództwa o odszkodowanie może powołać się na klauzulę prorogacyjną zamieszczoną w łączącej go z pasażerem umowie przewozu wobec firmy windykacyjnej, której pasażer zbył w drodze cesji swoją wierzytelność.

TSUE stwierdził, że przewoźnik lotniczy, w celu zakwestionowania jurysdykcji sądu do rozpoznania wytoczonego przeciwko niemu powództwa o odszkodowanie, nie może powoływać się wobec firmy windykacyjnej na klauzulę prorogacyjną ujętą w zawartej z pasażerem umowie.

TSUE zastrzegł przy tym, że przewoźnik lotniczy może powołać się na wspomnianą klauzulę prorogacyjną jedynie wtedy, gdy zgodnie z ustawodawstwem państwa, którego sądy zostały wyznaczone w tej klauzuli, ta firma windykacyjna wstąpiła w pełnię praw i obowiązków pierwotnego kontrahenta, czego ustalenie należy do Sądu odsyłającego.

TSUE zaakcentował również, że klauzulę przyznającą wyłączną jurysdykcję sądowi miejsca siedziby przewoźnika, która bez uprzednich negocjacji indywidualnych została zamieszczona w umowie zawartej między pasażerem a przewoźnikiem,

należy uznać za nieuczciwy warunek umowy w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 93/13.

Wydany wyrok może ograniczyć liczbę spraw, w których przewoźnicy lotniczy będą dążyli do uchylenia się od odpowiedzialności i zapłaty odszkodowania za opóźniony bądź odwołany lot w sytuacji, w której zostaną pozwani przez podmioty skupujące od pasażerów wierzytelności przysługujące im wobec przewoźników lotniczych. Zapadłe na kanwie tej sprawy orzeczenie może ułatwić sądom orzekanie w kwestii odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu odwołania czy też opóźnienia lotu<sup>21</sup>.

Z powołanych orzeczeń TSUE wynika, że w sprawach o roszczenia wynikające z Rozporządzenia 261/2004 wobec przewoźnika lotniczego przyjmuje się jednolicie, że zastosowanie ma reguła jurysdykcji szczególnej przewidziana w art. 7 pkt 1 lit. b zd. 2 Rozporządzenia 1215/2012. Tym samym nie mogą być one rozpatrywane w oderwaniu od łączącej strony umowy przewozu.

Na uwagę zasługuje jeszcze Wyrok TS z 29.02.2024 r., C-11/23, EVENTMEDIA SOLUCIONES SL PRZECIWKO AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS SAU<sup>22</sup>. Na tle rozważanej tam sytuacji TSUE wskazał, że „w przypadku odwołania lotu prawo pasażerów linii lotniczych do odszkodowania, o którym mowa w art. 5 ust. 1 lit. c) Rozporządzenia nr 261/2004, i związany z nim obowiązek wypłaty przez obsługującego przewoźnika lotniczego odszkodowania przewidzianego w art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia wynikają bezpośrednio z tego rozporządzenia”. Można zatem odczytać to stwierdzenie w ten sposób, że podstawą tego prawa i obowiązku nie są: umowa, zawarta w danym wypadku między pasażerem linii lotniczych a danym obsługującym przewoźnikiem lotniczym, ani tym bardziej zawinione niewykonanie takiej umowy przez tego przewoźnika. Wskazał jednak w dalszej części uzasadnienia – wyraźnie podkreślając, że z orzecznictwa Trybunału, wynika, iż powództwa dotyczące prawa do odszkodowania na podstawie Rozporządzenia nr 261/2004 są objęte zakresem pojęcia „umowy lub roszczeń wynikających z umowy” w rozumieniu art. 5 pkt 1 Rozporządzenia nr 44/2001<sup>23</sup>. Podniesiono przy tym, że:

Poprzez to orzecznictwo dotyczące jurysdykcji w sprawach cywilnych i handlowych Trybunał zamierzał bowiem zapewnić jednolite stosowanie pojęcia „umowy lub roszczeń wynikających z umowy” w rozumieniu tego przepisu, orzekając, że – aby umowa przewozu była objęta zakresem tego pojęcia, nie ma znaczenia, że została ona zawarta przez pasażera linii lotniczych nie bezpośrednio z danym obsługującym przewoźnikiem lotniczym, lecz z innym usługodawcą, takim jak biuro podróży<sup>24</sup>.

Powyższy przegląd orzecznictwa unijnego należy uzupełnić o wypowiedzi polskiej judykatury w tym zakresie.

<sup>21</sup> W tym zakresie należy także wziąć pod uwagę wyrok TS z 7.11.2019 r., C-213/18, ADRIANO GUAITOLI I IN. PRZECIWKO EASYJET AIRLINE CO. LTD., LEX nr 2735810.

<sup>22</sup> LEX nr 3688825.

<sup>23</sup> Zob. podobnie wyroki: z dnia 7 marca 2018 r., *flightright i in.*, C-274/16, C-447/16 i C-448/16, EU:C:2018:160, pkt 63-65; a także z dnia 26 marca 2020 r., *Primera Air Scandinavia*, C-215/18, EU:C:2020:235, pkt 49; postanowienie Trybunału Sprawiedliwości z 13 lutego 2020 r., C-606/19.

<sup>24</sup> Wyrok TS z 29.02.2024 r., C-11/23, EVENTMEDIA SOLUCIONES SL PRZECIWKO AIR EUROPA LÍNEAS AÉREAS SAU, LEX nr 3688825. Zob. też: Wyrok TS z 7.03.2018 r., C-274/16,

## ANALIZA ORZECZNICTWA SĄDÓW POLSKICH

W pierwszej kolejności wskazać należy, że zgodnie z art. 1099 § 1 k.p.c. brak jurysdykcji krajowej sąd bierze pod rozagę z urzędu w każdym stanie sprawy. W razie stwierdzenia braku jurysdykcji krajowej sąd odrzuca pozew lub wniosek, z tym zastrzeżeniem, że poddanie jurysdykcji sądów polskich spraw może nastąpić również przez wdanie się w spór co do istoty sprawy, jeżeli pozwany nie podniesie zarzutu braku jurysdykcji krajowej oraz jeżeli strony zawarły umowę wyłączającą jurysdykcję sądów polskich, jeżeli pozwany nie podniesie zarzutu braku jurysdykcji krajowej (art. 1104 § 2 i 1105 § 6 k.p.c.).

Zgodnie zaś z treścią art. 1105 § 1 k.p.c. strony oznaczonego stosunku prawnego mogą umówić się na piśmie o poddanie jurysdykcji sądów państwa obcego wynikłych lub mogących wyniknąć z niego spraw o prawa majątkowe, wyłączając jurysdykcję sądów polskich, jeżeli umowa taka jest skuteczna według prawa mającego do niej zastosowanie w państwie obcym. Natomiast art. 1105 § 2 pkt 3 k.p.c. stanowi, że umowa wyłączająca jurysdykcję sądów polskich nie może dotyczyć spraw wynikłych lub mogących wyniknąć z umów zawartych przez konsumenta, który ma miejsce zamieszkania lub zwykłego pobytu w Rzeczypospolitej Polskiej.

Brak jurysdykcji krajowej sąd bierze pod rozagę z urzędu w każdym stanie sprawy. W razie stwierdzenia braku jurysdykcji krajowej sąd odrzuca pozew lub wniosek, z tym zastrzeżeniem, że poddanie jurysdykcji sądów polskich spraw może nastąpić również przez wdanie się w spór co do istoty sprawy, jeżeli pozwany nie podniesie zarzutu braku jurysdykcji krajowej oraz jeżeli strony zawarły umowę wyłączającą jurysdykcję sądów polskich, jeżeli pozwany nie podniesie zarzutu braku jurysdykcji krajowej.

W pierwszej kolejności należy wskazać te sprawy (grupę spraw), w których kwestionowana jest jurysdykcja sądu z powodu zawarcia w umowie przewozu klauzuli prorogacyjnej.

Punktem wyjścia do rozważań dotyczących jurysdykcji krajowej jest ustalenie, że przedmiotowa umowa przewozu została zawarta z konsumentem, który następnie w drodze umowy przelewu wierzytelności przeniósł swoje roszczenie na rzecz powodowej spółki. Okoliczność ta ma istotne znaczenie, bowiem konsumentowi będącemu słabszą stroną stosunku prawnego zawartego z przedsiębiorcą przysługuje szczególna ochrona przewidziana w art. 385<sup>1</sup> i n.k.c.

Abuzywność postanowienia umownego wiąże się ze spełnieniem łącznie czterech warunków, tj. z zawarciem umowy z konsumentem, brakiem indywidualnego uzgodnienia jego treści, ukształtowaniem praw i obowiązków konsumenta w sposób sprzeczny z dobrymi obyczajami oraz rażąco naruszający jego interesy, a także niemożnością jego klasyfikacji jako postanowienia sformułowanego jednoznacznie, a odnoszącego się do głównych świadczeń stron.

---

FLIGHTRIGHT GMBH v. AIR NOSTRUM, LÍNEAS AÉREAS DEL MEDITERRÁNEO SA; ROLAND BECKER, v. HAINAN AIRLINES CO. LTD ORAZ MOHAMED BARKAN I IN. v. AIR NOSTRUM, LÍNEAS AÉREAS DEL MEDITERRÁNEO SA, ZOTSISPI 2018, nr 3, poz. I-160; Wyrok TS z 26.03.2020 r., C-215/18, LIBUŠE KRÁLOVÁ PRZECIWKO PRIMERA AIR SCANDINAVIA., LEX nr 2872415.

W tego typu sprawach sądy powszechne, w ślad za orzecznictwem TSUE<sup>25</sup>, przyjmują, że „na klauzulę prorogacyjną zamieszczoną w umowie przewozu zawartej między pasażerem a przewoźnikiem lotniczym nie może powołać się przewoźnik wobec firmy windykacyjnej, której pasażer zbył w drodze cesji swoją wierzytelność, chyba że zgodnie z ustawodawstwem państwa, którego sądy zostały wyznaczone w tej klauzuli, ta firma windykacyjna wstąpiła w pełnię praw i obowiązków pierwotnego kontrahenta, czego ustalenie należy do sądu odsyłającego”. Taką klauzulę, nieustaloną indywidualnie między konsumentem a przedsiębiorcą, która przyznaje wyłączną jurysdykcję sądowi miejsca siedziby przewoźnika lotniczego, uznają za nieuczciwy warunek umowy w rozumieniu art. 3 ust. 1 dyrektywy Rady 93/13/EWG z dnia 5 kwietnia 1993 r. w sprawie nieuczciwych warunków w umowach konsumenckich. Jak ponadto wyjaśnił SR w Warszawie w wyroku z 16.10.2023 r., XVI C 561/22, LEX nr 3715246: „albo firma windykacyjna nie wstępuje w pełnię praw i obowiązków pierwotnego kontrahenta, przez co nie jest związana klauzulą prorogacyjną, albo też firma windykacyjna jest związana klauzulą prorogacyjną, lecz taką klauzulę należy badać z punktu widzenia unijnych regulacji konsumenckich. Ważność klauzuli prorogacyjnej badać należy w świetle ustawodawstwa państwa którego sądy są wskazane w klauzuli”<sup>26</sup>.

Podkreśla się, że takie postanowienie umowne ogranicza prawo konsumenta do wystąpienia z powództwem poprzez ograniczenie możliwości wyboru jurysdykcji. Powoduje to znaczącą nierównowagę praw i obowiązków stron ze szkodą dla konsumenta. Konsument, chcąc dochodzić roszczeń od przewoźnika, zmuszony zostaje do wytoczenia powództwa w sądzie oddalonym geograficznie i w języku obcym, podczas gdy przewoźnik, chcąc dochodzić roszczeń od pasażera, może wytoczyć powództwo w sądzie właściwym z uwagi na swoją siedzibę i we własnym języku. Dochodzenie roszczeń przez konsumenta od przewoźnika jest bardziej utrudnione niż dochodzenie roszczeń przez przewoźnika od konsumenta<sup>27</sup>.

Zaznacza się, że klauzula umowna, wyłączając jurysdykcję krajową, nie wiąże konsumenta, jeżeli nie była z nim indywidualnie negocjowana. Takie postanowienie umowne ogranicza bowiem prawo konsumenta do wystąpienia z powództwem poprzez ograniczenie możliwości wyboru sądu właściwego do rozpoznania sporu. Powoduje to znaczącą nierównowagę praw i obowiązków stron ze szkodą dla konsumenta, który chcąc dochodzić roszczeń od przewoźnika, zostaje zmuszony do wytoczenia powództwa w sądzie oddalonym geograficznie i w języku obcym, podczas gdy przewoźnik, chcąc dochodzić roszczeń od konsumenta, może złożyć pozew w sądzie właściwym z uwagi na swoją siedzibę i we własnym języku. W takiej sytuacji dochodzenie roszczeń przez konsumenta jest bardziej utrudnione niż dochodzenie roszczeń przez przedsiębiorcę<sup>28</sup>.

---

<sup>25</sup> Zwłaszcza powołany wyżej wyrok Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej z dnia 18 listopada 2020 r. w sprawie o sygn. akt C-519/19.

<sup>26</sup> Wyrok SR w Warszawie z 16.10.2023 r., XVI C 561/22, LEX nr 3715246.

<sup>27</sup> Postanowienie Sądu Okręgowego w Krakowie z 23.11.2017 r., XII Gz 749/17, LEX nr 2441687.

<sup>28</sup> Wyrok Sądu Okręgowego w Warszawie z 14.01.2019 r., XXVII Ca 1830/18, LEX nr 2687882.

Kolejna grupa spraw dotyczy kwestionowania jurysdykcji sądu – podnoszony jest bowiem zarzut braku jurysdykcji sądu polskiego. W tym zakresie jednak również generalnie jednolicie przyjmowane jest stanowisko, że sprawy te podlegają jurysdykcji sądów polskich. Tym samym uważa się, że powództwo o odszkodowanie z powodu odwołania lotu może być wniesione – według wyboru zainteresowanego – do sądu, w którego okręgu znajduje się miejsce odlotu, albo do sądu, w którego okręgu znajduje się miejsce przylotu<sup>29</sup>. Zaznacza się ponadto, że „akceptacja postanowień umownych stosowanych przez przewoźnika lotniczego zmuszająca konsumenta do dochodzenia tych roszczeń przed zagranicznym sądami przy zastosowaniu obcego prawa w praktyce podważałaby sens wprowadzonych regulacji”<sup>30</sup>.

Analiza orzecznictwa przywołanych judykatów sądów powszechnych prowadzi jeszcze do jednego wniosku. Mianowicie, zwraca uwagę fakt, że sądy nie zawsze podają podstawę prawną jurysdykcji sądu polskiego – w przeważającej części jest to art. 7 pkt 1 Rozporządzenia 1215/2012, jednakże w wielu orzeczeniach trudno doszukać się jakiegokolwiek podstawy – dotyczy to zwłaszcza tych orzeczeń, w których kwestionowana jest jurysdykcja sądu z powodu zawarcia w umowie przewozu klauzuli prorogacyjnej.

Na szczególną uwagę zasługuje przy tym wyrok SR w Warszawie z 18.10.2021 r., XVI C 1158/21, LEX nr 3572627. Rozpoznając zarzut braku jurysdykcji krajowej, w uzasadnieniu swojego rozstrzygnięcia powołał się na art. 18 ust. 1 Rozporządzenia, wskazując, że konsument może wytoczyć powództwo przeciwko swojemu kontrahentowi przed sądem państwa członkowskiego, na którego terytorium kontrahent ten ma miejsce zamieszkania, albo bez względu na miejsce zamieszkania kontrahenta – przed sądem miejsca, w którym konsument ma miejsce zamieszkania<sup>31</sup>.

## JURYSDYKCJA W SPRAWACH DOTYCZĄCYCH UMÓW KONSUMENCKICH

W tym miejscu powyższą analizę orzecznictwa należy odnieść do pytań prawnych skierowanych do SN. Wydane bowiem orzeczenie zasługuje na bliższe omówienie chociażby z tego względu, że implikacje wyrażonego w uzasadnieniu zapatrywania sięgają szerzej zagadnienia niezmiernie istotnego z punktu widzenia dochodzenia roszczeń w sprawach o charakterze transgranicznym. Dotyczy to zwłaszcza pytania o wpływ cesji wierzytelności konsumenckiej na możliwość skorzystania przez cesjonariusza-konsumenta z podstaw jurysdykcji przewidzianych w art. 17–19 Rozporządzenia nr 1215/2012.

Analiza orzecznictwa przedstawionego w niniejszym opracowaniu wskazała ponadto istnienie problemu zasygnalizowanego w pytaniu drugim skierowanym do

---

<sup>29</sup> Wyrok SR w Warszawie z 27.09.2019 r., I C 2801/19, LEX nr 3029979. Wyrok SR w Warszawie z 19.06.2019 r., II C 2290/18, LEX nr 3128036.

<sup>30</sup> Wyrok SR w Gdańsku z 16.12.2021 r., I C 1113/20, LEX nr 3290361.

<sup>31</sup> Wyrok SR w Warszawie z 18.10.2021 r., XVI C 1158/21, LEX nr 3572627.

SN, dotyczącym tego, czy nabywca wierzytelności na podstawie umowy cesji dokonanej na podstawie art. 509 k.c. z wierzycielem pierwotnym będącym konsumentem w rozumieniu art. 221 k.c. wstępuje w prawa wierzyciela pierwotnego dotyczące wyboru sądu właściwego według art. 7 pkt 1 lit. b tiret drugie Rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 1215/2012.

W literaturze przedmiotu podkreśla się niemalże wyjątkowy charakter podstaw jurysdykcji w sprawach umów konsumenckich, który uzasadnia się ochroną konsumenta jako słabszej strony sporu, co wymaga zarazem precyzyjnego określenia zakresu zastosowania tych przepisów<sup>32</sup>.

Mając powyższe na uwadze, wskazać należy, że art. 17 ust. 3 Rozporządzenia 1215/2012 wprost wskazuje, że nie znajduje on zastosowania do umów przewozu, z wyjątkiem umów przewidujących w zamian za cenę ryczałtową połączone świadczenia przewozu i noclegu. Tym samym nie znajduje on zastosowania w sprawach umowy przewozu zawartej z konsumentem.

Dodać należy, że w wyroku TS z 25.01.2018 r., C-498/16, MAXIMILIAN SCHREMS v. FACEBOOK IRELAND LIMITED<sup>33</sup>, Trybunał rozstrzygnął ponadto, że art. 18 ust. 1 Rozporządzenia nr 1215/2012 należy interpretować w ten sposób, że nie znajduje on zastosowania do powództwa wytoczonego przez konsumenta pragnącego dochodzić przed sądem właściwym dla jego miejsca zamieszkania nie tylko przysługujących mu praw, lecz również praw scedowanych na niego przez innych konsumentów zamieszkujących w tym samym państwie członkowskim, innym państwie członkowskim lub państwie trzecim<sup>34</sup>.

W tym zakresie wskazać należy przede wszystkim, że nabywca wierzytelności nie wstępuje w sytuację procesową zbywcy w zakresie jurysdykcji sądu. Jak wskazano wyżej, art. 17 ust. 3 Rozporządzenia 1215/2012 wyłącza zastosowanie jurysdykcji szczególnej w przypadku umów przewozu zawartych z konsumentami. Przede wszystkim jednak wynika to z art. 18 ust. 1 i 2 Rozporządzenia 1215/2012, który określa nie tylko właściwość sądu z perspektywy prawa międzynarodowego, ale determinuje także właściwość miejscową sądów danego państwa (sąd właściwy dla miejsca zamieszkania konsumenta). Stosownie do treści art. 18 ust. 1 Rozporządzenia 1215/2012 konsument może wytoczyć powództwo przeciwko swojemu kontrahentowi przed sądem państwa członkowskiego, na którego terytorium kontrahent ten ma miejsce zamieszkania, albo bez względu na miejsce zamieszkania kontrahenta – przed sądem miejsca, w którym konsument ma miejsce zamieszkania. Przewiduje on ponadto, co wyjaśniono w wyroku TS z 29.07.2024 r., C-774/22, JX PRZECIWKO FTI TOURISTIK GMBH<sup>35</sup>, że:

---

<sup>32</sup> A. Gołąb, *Jurysdykcja krajowa w sprawie o naruszenie prawa konsumentów do ochrony danych osobowych. Głosa do wyroku TS z dnia 25 stycznia 2018 r., C-498/16, „Polski Proces Cywilny”* 2019, nr 3, s. 388–404.

<sup>33</sup> ZOTSiSPI 2018, nr 1, poz. I-37.

<sup>34</sup> Zgodnie z ugruntowanym orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej cesja wierzytelności dokonana przez wierzyciela pierwotnego nie ma wpływu na jurysdykcje sądu polskiego opartą o łącznik tj. art. 7 pkt 1 lit. a i b tiret drugi rozporządzenia nr 1215/12 (por. wyrok TSUE z dnia 18 lipca 2013 r., sygn. akt C-147/12, LEX nr 1335489).

<sup>35</sup> LEX nr 3740792.

zasada ustanowiona w tym przepisie na korzyść konsumenta znajduje zastosowanie „bez względu na miejsce zamieszkania kontrahenta”, także konsumenci mogą powołać się na ten przepis wobec przedsiębiorców mających miejsce zamieszkania lub siedzibę nie tylko w innych państwach członkowskich, w tym również w państwach trzecich, lecz również w tym samym państwie członkowskim, w którym konsument ma miejsce zamieszkania.

Ponadto, jak zaznaczono z samego brzmienia art. 18 ust. 1 wynika, że zasady przyjęte w tym przepisie w celu ustalenia jurysdykcji w przypadku wytoczenia powództwa przez konsumenta dotyczą, po pierwsze, „sądów państwa członkowskiego, na którego terytorium kontrahent ma miejsce zamieszkania”, a po drugie, „sądu miejsca, w którym konsument ma miejsce zamieszkania”<sup>36</sup>.

Tym samym nie ma podstaw do przyjmowania, by zaistnienie jurysdykcji z art. 7 Rozporządzenia nr 1215/2012 wymagało dodatkowej umowy cesji praw w zakresie jurysdykcji<sup>37</sup>. Jurysdykcja ta bowiem istnieje nie ze względu na szczególny przymiot strony (konsument), lecz ze względu na przedmiot sporu, którym jest roszczenie z tytułu świadczenia usług przewozu lotniczego, i odpowiada ona celowi bliskości i ścisłego związku pomiędzy umową a sądem, do którego zwrócono się o rozpoznanie sprawy. W szczególności przewidziany w art. 18 Rozporządzenia nr 1215/2012 szczególny przepis jurysdykcyjny ma na celu zagwarantowanie stronie słabszej, która zamierza pozwać stronę silniejszą, możliwości uczynienia tego przed łatwo dostępnym sądem państwa członkowskiego. Tym samym za nietrafne należy uznać odmienne stanowisko dostrzeżone w orzecznictwie, zgodnie z którym:

strona powodowa nabywająca od konsumenta na mocy zawartej umowy cesji wierzytelności posiada jedynie legitymację materialną do żądania spełnienia roszczenia odszkodowawczego przysługującego zbywcy wierzytelności w związku z opóźnieniem lotu. Spółka z uwagi na fakt zawarcia umowy cesji nie nabyła wszelkich praw procesowych jakie przysługują konsumentowi, albowiem cesja dotyczyła tylko wierzytelności odszkodowawczej z umowy przewozu a powód nie powoływał się na cesję wierzytelności z umowy o jurysdykcję w związku z czym brak było podstaw do przyjęcia, że doszło do nabycia praw procesowych związanych z statusem strony konsumenta<sup>38</sup>.

Zaznaczyć jednak należy, że kwestia jurysdykcji sądu w sprawach konsumenc- kich, będzie miała znaczenie dla właściwego rozstrzygnięcia sprawy przez sąd w tych przypadkach, w których ocenie podlegać będzie kwestia możliwości powo- łania się przez nabywcę wierzytelności od pasażera linii lotniczej będącego kon- sumentem na abuzywność klauzuli prorogacyjnej zawartej w umowie przewozu.

Nie ulega zatem wątpliwości, że roszczenie o zapłatę odszkodowania może być przedmiotem cesji. W orzecznictwie przyjmuje się bowiem, że wierzy- telności przysługujące pasażerom odwołanego i opóźnionego lotu na podstawie

---

<sup>36</sup> Wyrok TS z 29.07.2024 r., C-774/22, JX PRZECIWKO FTI TOURISTIK GMBH, LEX nr 3740792.

<sup>37</sup> Sąd Okręgowy w postanowieniu z dnia 23 maja 2024 r. wydanego w sprawie sygn. akt II Cz 477/24.

<sup>38</sup> Zob. postanowienie Sądu Okręgowego w Krakowie z 8.07.2024 r., II Cz 26/24, LEX nr 3747600.

Rozporządzenia nr 261/2004 nie są objęte ustawowym zakazem zbycia, nie mają charakteru osobistego i nie są wyłącznie zadośćuczynieniem rozumianym jako naprawienia szkody o charakterze niemajątkowym, dlatego mogą być przedmiotem cesji (tak m.in. Sąd Okręgowy w Warszawie w wyroku z dnia 9 lipca 2019 r., sygn. akt XXVII Ca 2583/18, LEX nr 2721282).

Możliwość zbycia wierzytelności przez konsumenta została potwierdzona także w uchwale Sądu Najwyższego z dnia 6 kwietnia 2018 r. (sygn. akt III CZP 114/17), gdzie zaakcentowano fakt, że wierzytelność wynika z umowy z udziałem konsumenta i ma związek z niedozwolonymi postanowieniami tej umowy, nie powoduje, że jest niezbywalna. Może ona być zbyta przez konsumenta nawet na rzecz osoby mającej status przedsiębiorcy. Sąd Najwyższy zauważył ponadto, że wierzytelność taka może powstać tylko na rzecz strony umowy, która jest konsumentem. Jeżeli jednak już powstanie, to z punktu widzenia interesów drugiej strony, czyli przedsiębiorcy będącego dłużnikiem konsumenta, jest bez znaczenia, czy zapłaci dłużną sumę do rąk konsumenta, czy do rąk osoby, na którą konsument przelał swoją wierzytelność. Cesja przez konsumenta takiej wierzytelności nie zagraża interesom dłużnika. Konsument, powierzając profesjonalnemu podmiotowi ściągnięcie wierzytelności mającej swe źródło w klauzuli abuzywnej, ma większe szanse na jej wyegzekwowanie, niż gdyby działał samodzielnie w stosunku do przedsiębiorcy, którego niedozwolonych praktyk ofiarą wcześniej padł.

Trzeba przy tym mieć na uwadze fakt, że analiza skutków przelewu wierzytelności na podstawie art. 509 k.c. nie rozstrzyga, czy będzie miała zastosowanie reguła jurysdykcyjna powołana w zagadnieniu drugim. Jak trafnie wskazał SN, o jurysdykcji decyduje nie prawo materialne, któremu podlega dany stosunek prawny, lecz samo Rozporządzenie 1215/2012. O zastosowaniu na gruncie danego postępowania reguły jurysdykcyjnej z art. 7 pkt 1 lit. b tiret drugie Rozporządzenia 1215/2012 decydować zatem będzie to, czy w danym przypadku chodzi o sprawę dotyczącą „świadczenia usług”, przy czym o tym, czy jest to tego rodzaju sprawa, winna decydować wykładnia dokonywana na gruncie przepisów wskazanego rozporządzenia. Jak już powiedziano, terminy używane na gruncie Rozporządzenia 1215/2012 należy interpretować w sposób autonomiczny, w celu uzyskania jednolitości jego stosowania we wszystkich państwach członkowskich<sup>39</sup>.

## WNIOSKI

Transgraniczne cesje wierzytelności w sprawach o odszkodowanie za opóźniony lub odwołany lot stanowią obecnie istotny element praktyki dochodzenia roszczeń pasażerów na podstawie Rozporządzenia (WE) nr 261/2004. W sprawach o odszkodowanie za opóźniony lub odwołany lot, w których powództwo wnosi nabywca wierzytelności, istotne znaczenie ma prawidłowe ustalenie jurysdykcji krajowej oraz właściwości miejscowej sądu.

---

<sup>39</sup> J. Płaziuk, *Jurysdykcja krajowa dla rozpoznania roszczeń ze stosunków umownych (art. 7 rozporządzenia nr 1215/2012)*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2020, nr 4, s. 22–35.

Analiza przeprowadzona w pracy, poparta licznymi judykatami, potwierdziła możliwość zbycia wierzytelności przez konsumenta. Natomiast w sprawach o roszczenia wynikające z Rozporządzenia 261/2004 wobec przewoźnika lotniczego zastosowanie znajduje reguła jurysdykcji szczególnej przewidziana w art. 7 pkt 1 lit. b zd. 2 Rozporządzenia 1215/2012. Skuteczne dochodzenie roszczeń wymaga przy tym skoordynowanego podejścia łączącego prawo unijne, krajowe oraz praktykę orzeczniczą.

Transgraniczne cesje wierzytelności są co do zasady zgodne z prawem UE i dopuszczalne w prawie UE, ale ich konstrukcja musi respektować obowiązujące standardy ochrony konsumenta wynikające z prawa unijnego i krajowego. Prawo unijne nie tylko ich nie zakazuje, ale wręcz tworzy ramy prawne umożliwiające ich funkcjonowanie w obrocie międzynarodowym. Z perspektywy systemowej są one wręcz elementem funkcjonowania rynku wewnętrznego oraz instrumentem wzmacniającym skuteczność dochodzenia praw pasażerów w sprawach o odszkodowanie za opóźnione lub odwołane loty.

## BIBLIOGRAFIA

- Gołąb A., *Między konwencją montrealską a rozporządzeniem Bruksela Ia – aspekty jurysdykcyjne odpowiedzialności przewoźnika za opóźnienie lotu*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2022, nr 6.
- Kasprzyk P., Konert A., *Przedawnienie roszczeń odszkodowawczych za overbooking, odwołanie i opóźnienie lotu*, „Państwo i Prawo” 2017, nr 6.
- Konert A., Sekuła-Leleno M., *Charakter prawny roszczenia o odszkodowanie wynikającego z rozporządzenia (WE) 261/2004*, „Państwo i Prawo” 2017, nr 3.
- Płaziuk J., *Jurysdykcja krajowa dla rozpoznania roszczeń ze stosunków umownych (art. 7 rozporządzenia nr 1215/2012)*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2020, nr 4.
- Rejnowicz-Janowska P., *LOT wygrywa przed TSUE sprawę o właściwość sądu. Omówienie wyroku TS z dnia 3 lutego 2022 r., C-20/21 (LOT Polish Airlines)*, LEX/el. 2022.
- Trocha B., *Czy potrzebna jest reforma łącznika miejsca zamieszkania w europejskim prawie procesowym cywilnym?*, „Polski Proces Cywilny” 2012, nr 4.
- Weitz K., *Autonomiczna wykładnia europejskiego prawa procesowego cywilnego – wprowadzenie i wyrok ETS z 10.03.1992 r. w sprawie C-214/89 Powell Duffryn plc przeciwko Wolfgang Petereit*, „Europejski Przegląd Sądowy” 2008, nr 77.

### Cytuj jako:

Sekuła-Leleno M., *Praktyczne aspekty transgranicznych cesji wierzytelności w sprawach o odszkodowanie za opóźniony lub odwołany lot*, „Ius Novum” 2026, nr 2(20), s. 143–159. DOI: 10.26399/iusnovum.v20.2.2026.22/m.sekula-leleno