

Sprawa C-263/20**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym****Data wpływu:**

15 czerwca 2020 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landesgericht Korneuburg (Austria)

Data wydania postanowienia o wystąpieniu z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym:

26 maja 2020 r.

Strona powodowa:

Airhelp Limited

Strona pozwana:

Laudamotion GmbH

[...]

REPUBLIKA AUSTRII

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu, Austria) [...]

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburgu) [...], jako sąd odwoławczy w sprawie z powództwa strony powodowej **Airhelp Limited**, Central Hong Kong, [...] przeciwko stronie pozwanej **Laudamotion GmbH**, 2320 Schwechat, [...] o zapłatę kwoty **500,00 EUR** [...], na skutek apelacji strony powodowej od wyroku Bezirksgericht Schwechat (sądu rejonowego w Schwechat) z dnia 19 grudnia 2019 r. [...] wydał

p o s t a n o w i e n i e:

[I] Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostają przedłożone na podstawie art. 267 TFUE do **rozstrzygnięcia w trybie prejudycjalnym następujące pytania:**

[1] Czy art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 261/2004”) należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi przysługuje prawo do **[Or. 2] odszkodowania, jeżeli godzina odlotu została przelożona z pierwotnie planowanej godziny 14:40 na godzinę 08:25 tego samego dnia?**

[2] Czy art. 5 ust. 1 lit. c) tiret od pierwszego do trzeciego [ppkt (i)-(iii)] rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że **badanie, czy pasażer został poinformowany przed odwołaniem lotu, należy przeprowadzić wyłącznie na podstawie tego przepisu i że stoi on na przeszkodzie stosowaniu przepisów krajowych dotyczących doręczania oświadczeń, które zostały przyjęte celem transpozycji dyrektywy 2000/31/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 8 czerwca 2000 r. w sprawie niektórych aspektów prawnych usług społeczeństwa informacyjnego, w szczególności handlu elektronicznego w ramach rynku wewnętrznego (dyrektywy o handlu elektronicznym, zwanej dalej „dyrektywą 2000/31/WE”) i przewidują fikcję doręczenia?**

[3] Czy art. 5 ust. 1 lit. c) tiret od pierwszego do trzeciego [ppkt (i)-(iii)] rozporządzenia nr 261/2004 i art. 11 dyrektywy 2000/31/WE należy interpretować w ten sposób, że w przypadku dokonania przez pasażera rezerwacji lotu za pośrednictwem platformy rezerwacyjnej, w sytuacji gdy pasażer podał swój numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej, lecz platforma rezerwacyjna przekazała przewoźnikowi lotniczemu numer telefonu oraz adres poczty elektronicznej wygenerowany automatycznie przez platformę rezerwacyjną, doręczenie zawiadomienia o przelożeniu lotu na wcześniej automatycznie wygenerowany adres poczty elektronicznej należy uznać za poinformowanie lub też doręczenie zawiadomienia o przelożeniu lotu na wcześniej, nawet jeżeli platforma rezerwacyjna nie przekazała zawiadomienia przewoźnika lotniczego pasażerowi albo przekazała je z opóźnieniem? **[Or. 3]**

[II] Postępowanie zostaje zawieszono do chwili doręczenia orzeczenia prejudycjalnego wydanego przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

U z a s a d n i e:

Pasażerowie M**** 0**** i G***** P***** zamieszkali w Republice Czeskiej zarezerwowali lot nr OE 503 wykonywany przez stronę pozwaną w dniu 14 czerwca 2018 r. z Palmy de Mallorca (PMI; Hiszpania) do Wiednia (VIE; Austria). Wylot był zaplanowany na godzinę 14:40, zaś przylot na godzinę 17:05. Pasażerowie korzystali z systemu rezerwacji na platformie internetowej k*****.com. Sądowi wiadomo, że operator platformy rezerwacyjnej ma swoją siedzibę w Republice Czeskiej. Jako adres poczty elektronicznej pasażerowie

podali: m* * * * *.o** * * * @gmail.com. k*****.com dokonał rezerwacji w imieniu pasażerów, przy czym w trakcie rezerwacji wygenerowany został specjalnie dla tej rezerwacji adres poczty elektronicznej, który w systemie przewoźnika lotniczego został podany jako kontaktowy adres poczty elektronicznej; w tym konkretnym przypadku był to adres 6703421@hositojsmezasemy.com. Żaden inny adres poczty elektronicznej nie został podany i nie był znany przewoźnikowi lotniczemu.

Strona powodowa dochodzi zasądzenia kwoty 500,00 EUR i twierdzi, że pasażerom przysługuje prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 w wysokości [250,00 EUR w odniesieniu do każdego z pasażerów, a zatem łącznie] 500,00 EUR. Pasażerowie przelali to roszczenie na rzecz strony powodowej na podstawie oświadczenia o przelewie z dnia 12 października 2018 r. Strona powodowa twierdzi z jednej strony, że lot był opóźniony o ponad trzy godziny, a z drugiej strony odszkodowanie przysługuje także z uwagi na przełożenie lotu na wcześniej o prawie sześć godzin, o czym pasażerowie zostali poinformowani w dniu 10 czerwca 2018 r., a więc mniej niż siedem dni przed lotem [**Or. 4**]. Strona pozwana powinna z łatwością ustalić w bazie zapisanych adresów poczty elektronicznej, których rezerwacji dokonano za pośrednictwem platformy k*****.com. Platforma ta jest biurem podróży. Zadaniem przewoźnika lotniczego jest upewnienie się co do tożsamości swojego kontrahenta. W przypadku wygenerowanych automatycznie adresów poczty elektronicznej jest to ewidentne.

Strona pozwana kwestionuje żądanie pozwu co do zasady oraz co do wysokości, wnosi o oddalenie pozwu i twierdzi, że lot nie był opóźniony o ponad trzy godziny, lecz zaledwie o 29 minut. O przełożeniu lotu na wcześniej poinformowano wiadomością elektroniczną w dniu 23 maja 2018 r. Strona pozwana nie miała możliwości skontaktować się bezpośrednio z pasażerami, gdyż nie przekazano jej danych kontaktowych. Nie było to możliwe z uwagi na przepisy o ochronie danych osobowych; strony pozwanej nie wiąże z k*****.com żaden stosunek umowny. k*****.com nie jest biurem podróży. k*****.com dokonuje rezerwacji w systemach strony pozwanej wbrew jej woli, podając się za pasażerów. Strona pozwana nie może rozpoznać, że to k*****.com otrzymuje potwierdzenie rezerwacji, karty podkładowe i pozostałe informacje za pośrednictwem wygenerowanego przez siebie adresu poczty elektronicznej. Korzystanie z k*****.com należy przypisać pasażerowi. Nie można wymagać, aby przewoźnik lotniczy sprawdzał zapisany w swoim systemie adres poczty elektronicznej pod kątem jego rzeczywistego posiadacza i podejmował działania detektywistyczne, aby ustalić rzeczywisty adres poczty elektronicznej danego pasażera.

Zaskarżonym **wyrokiem** Bezirksgericht Schwechat (sąd rejonowy w Schwechat), orzekający w pierwszej instancji, oddalił żądania pozwu. [**Or. 5**]

Sąd ten, poza bezspornymi okolicznościami stanu faktycznego przedstawionymi na wstępie, ustalił, że strony pozwanej nie wiąże z platformą rezerwacyjną

k*****.com żaden stosunek umowny, a k*****.com nie ma również dostępu do systemu rezerwacji strony pozwanej. Strona pozwana mogła po przeglądnięciu każdej indywidualnej rezerwacji, a w szczególności przypisanych do nich adresów poczty elektronicznej, rozpoznać, że w przypadku adresu poczty elektronicznej takiego, jakiego użyto w niniejszej sprawie, chodzi najprawdopodobniej o adres wygenerowany automatycznie. Niemniej jako że z uwagi na dużą liczbę dokonywanych rezerwacji (około 20.000 dziennie) napływające rezerwacje nie są indywidualnie otwierane i sprawdzane przez pracowników, strona pozwana nie mogła w pierwszej chwili odróżnić rezerwacji dokonanej za pośrednictwem k*****.com od rezerwacji dokonywanych samodzielnie przez pasażerów. Nie można ustalić, czy jest technicznie możliwe, aby bez wywołania każdej pojedynczej rezerwacji ustalić, czy do rezerwacji doszło za pośrednictwem k*****.com; nie można także ustalić, czy strona pozwana ma techniczną możliwość zapobieżenia, aby dochodziło do rezerwacji za pośrednictwem k*****.com, względnie aby k*****.com dokonywała rezerwacji. W przypadku zmiany czasu lotu strona pozwana informuje pasażerów w pierwszej kolejności za pomocą poczty elektronicznej. Jeżeli sposób ten nie zadziała, strona pozwana próbuje nawiązać kontakt w inny sposób, przykładowo wysyłając SMS na podany numer telefonu. Strona pozwana wysłała w dniu 23 maja 2018 r. oraz w dniu 29 maja 2018 r. na adres automatycznie wygenerowany przez k*****.com informację o przełożeniu lotu na wcześniej. Powiadomienia te zostały za każdym razem pomyślnie dostarczone. Strona pozwana przyjęła, że poinformowała pasażerów o zmianie czasu lotu. Pasażer M***** O***** otrzymał w dniu 10 czerwca 2018 r. na swój (zwykły) adres poczty elektronicznej m* * * *.o* * * * @gmail.com wiadomość elektroniczną z adresu tickets@k*****.com, którą poinformowano go o [Or. 6] nowej godzinie odlotu, tj. godzinie 08:25 zamiast godziny 14:40. [...] Sąd pierwszej instancji nie poczynił dalszych ustaleń, w szczególności co do tego, kiedy doszło do lądowania przełożonego na wcześniej lotu. Nie zajmował się również kwestią tego, czy pasażerowie wiedzieli lub powinni byli wiedzieć, że został im przypisany automatycznie wygenerowany adres poczty elektronicznej oraz czy i w jakim stopniu pasażerowie mogli odczytać informacje wysłane na automatycznie wygenerowany adres poczty elektronicznej.

Od tego wyroku strona powodowa złożyła do sądu odsyłającego **apelację** zawierającą wniosek o zmianę zaskarżonego wyroku poprzez uwzględnienie żądań pozwu. Strona powodowa powołuje się w szczególności na wyrok Trybunału z dnia 11 maja 2017 r. w sprawie C-302/16, Krijgsman oraz uważa, że należy zagwarantować możliwość zidentyfikowania pasażera, którego ostatecznie odwołany lot został zarezerwowany za pośrednictwem osoby trzeciej. Na przewoźniku lotniczym spoczywa ciężar dowodu co do tego, że doszło do poinformowania pasażera oraz co do okoliczności, że nie mógł sprawdzić, czy adres poczty elektronicznej pochodzi od pasażera.

Strona pozwana wnosi o oddalenie apelacji. Kwestionuje ona stosowanie wyroku Trybunału z dnia 11 maja 2017 r. w sprawie C-302/16, Krijgsman, stojąc na stanowisku, że przewoźnik lotniczy mógł przyjąć, że podany adres poczty

elektronicznej jest adresem pasażerów. Strona pozwana nie zakładała, że zawiadomiła biuro podróży. To pasażerom, a nie przewoźnikowi lotniczemu, należy przypisać to, że w trakcie dokonywania rezerwacji przekazano dane kontaktowe [Or. 7], które nie należały do pasażerów.

Wreszcie strona pozwana w swojej **odpowiedzi na apelację** twierdzi, że przełożenia planowanego lotu o kilka godzin wcześniej nie należy utożsamiać z odwołaniem.

Sąd odsyłający jako **sąd odwoławczy** jest powołany do wydania orzeczenia w przedmiocie roszczeń strony powodowej w drugiej i ostatniej instancji. Musi on przy tym, z uwagi na krajowe przepisy procesowe [...], ograniczyć się do zbadania zagadnień prawnych. Musi zbadać, czy przełożenie lotu na wcześniej prowadzi do powstania prawa do odszkodowania – jak ma to miejsce w przypadku odwołania lotu (pytanie pierwsze). Następnie należy zbadać, czy można uznać, że doszło do skutecznego zawiadomienia pasażerów o odwołaniu (pytania drugie i trzecie).

W rachubę wchodzi następujące rozwiązania:

[a] Jeżeli nie doszło do odwołania lotu, nie przysługuje prawo do odszkodowania z uwagi na brak naruszenia zobowiązania. Z związku z tym należy uchylić zaskarżony wyrok, a sąd pierwszej instancji będzie musiał rozpoznać stan faktyczny nie w kierunku odwołania lotu, lecz w kierunku zarzucanego i niezbadanego opóźnienia.

[b] Jeżeli doszło do odwołania lotu i zawiadomienie wiadomością elektroniczną z dnia 23 maja 2018 r. stanowi poinformowanie pasażerów o odwołaniu lotu w dniu 14 czerwca 2018 r., nie przysługuje prawo do odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) tiret pierwsze [ppkt (i)] rozporządzenia nr 261/2004. Również w takim przypadku należy uchylić zaskarżony wyrok; sąd pierwszej instancji będzie musiał rozpoznać stan faktyczny w kierunku zarzucanego i niezbadanego opóźnienia.

[c] Jeżeli zawiadomienia pocztą elektroniczną z dnia 23 maja 2018 r. oraz z dnia 29 maja 2018 r. nie stanowią poinformowania pasażerów o odwołaniu lotu w dniu 14 czerwca 2018 r. [Or. 8], do poinformowania pasażerów doszło dopiero w dniu 10 czerwca 2018 r. (za pośrednictwem wiadomości elektronicznej pochodzącej od k*****.com). Ponieważ przewóz zastępczy nastąpił ponad godzinę przed planowym czasem odlotu, a tym samym poza limitem czasowym wynikającym z art. 5 ust. 1 lit. c) tiret trzecie [ppkt (iii)] rozporządzenia nr 261/2004, należy uchylić zaskarżony wyrok i uwzględnić żądanie pozwu.

W przedmiocie **pytań prejudycjalnych**:

W przedmiocie pytania pierwszego:

Rozporządzenie nr 261/2004 przewiduje roszczenia w przypadku naruszenia zobowiązania – odmowy przyjęcia na pokład, odwołania oraz opóźnienia. Przełożenie lotu na wcześniejszą godzinę nie zostało uregulowane.

Strona powodowa opierała się w toku postępowania w pierwszej instancji na komunikacie prasowym niemieckiego Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, zwanego dalej „BGH”) nr 89/2015, X ZR 59/14. Chociaż do wydania przez BGH ogłoszonego w dniu 9 czerwca 2015 r. wyroku doszło w oparciu o uznanie ze strony przewoźnika lotniczego i BGH nie poczynił w orzeczeniu żadnych dalszych rozważań, to jednak BGH przedstawił w komunikacie prasowym wstępną ocenę izby, zgodnie z którą większe niż nieistotne przełożenie planowanego lotu przez przewoźnika lotniczego na wcześniejszą godzinę może uzasadnić prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004. Do odstąpienia od pierwotnego rozkładu lotu dochodzi również w przypadku przełożenia lotu o kilka godzin wcześniej.

W odpowiedzi na pozew strona pozwana opiera się natomiast na wyroku Handelsgericht Wien (sądu gospodarczego w Wiedniu) z dnia 13 listopada 2018 r., 1 R 285/18k [...], zgodnie z którym brak jest możliwości analogicznego stosowania przepisów dotyczących odwołania z uwagi na brak istnienia niezamierzonej luki. Celem rozporządzenia nie jest regulacja przełożenia lotu na wcześniejszą godzinę, [Or. 9] lecz odmowa przyjęcia na pokład spowodowana nadmierną rezerwacją. Należy zauważyć, że Handelsgericht Wien (sąd gospodarczy w Wiedniu) oparł się na orzeczeniu Amtsgericht Hannover (sądu rejonowego w Hanowerze, Niemcy) [z dnia 3 grudnia 2013 r.], 561 C 3773/13. Jest to orzeczenie wydane w pierwszej instancji w sprawie, która zakończona została ostatecznie wydaniem przez BGH wyroku na podstawie uznania.

Sąd odsyłający skłania się ku rozwiązaniu przyjętemu przez BGH i przyjmuje, że na skutek przełożenia lotu na wcześniejszą godzinę dochodzi do odstąpienia od pierwotnego rozkładu lotu, a tym samym do sytuacji, w której odwołano lot.

Ze względu na odmienną wykładnię dokonywaną przez sądy Unii, sąd odsyłający jest uprawniony i zobowiązany do skierowania pytania do Trybunału. Podobne pytania zostały już przedłożone Trybunałowi w sprawach C-79/14 i C-345/19, ale sprawy ten zostały w międzyczasie wykreślone z rejestru. Podobne wnioski prejudycjalne są przedmiotem zawisłych postępowań w sprawach C-10/20, Flightright, i C-188/20, Azurair.

W przedmiocie pytania drugiego:

Przy badaniu, czy pasażerowie zostali zawiadomieni o przełożeniu lotu na wcześniejszą godzinę, istotne są następujące przepisy prawa krajowego:

Paragraf 862a Allgemeines bürgerliches Gesetzbuch (kodeksu cywilnego, zwanego dalej „ABGB”), [...] [w obecnie obowiązującym, niezmiennym od 1916 r. brzmieniu] stanowi:

„Przyjęcie uznaje się za dokonane we właściwym czasie, jeżeli oświadczenie doszło do oferenta w ciągu terminu na przyjęcie. Jednak mimo opóźnienia umowa dochodzi do skutku, jeżeli oferent powinien wiedzieć, że oświadczenie o przyjęciu zostało wysłane we właściwym czasie, a mimo to nie zawiadomił niezwłocznie drugiej strony o odstąpieniu przez siebie od umowy”. [Or. 10]

Paragraf 12 E-Commerce-Gesetz (ustawy o handlu elektronicznym, zwanej dalej „ECG”) (BGBl I nr 152/2001 ma następujące brzmienie:

„Elektroniczne oświadczenia o zawarciu umowy, inne prawnie doniosłe oświadczenia elektroniczne oraz elektroniczne potwierdzenia odbioru uważa się za dostarczone, jeżeli strona, do której są one adresowane, może mieć do nich dostęp w normalnych okolicznościach. Nie można odstąpić od tego przepisu na niekorzyść konsumentów”.

W odniesieniu do doręczania oświadczeń takich jak rozpatrywane zawiadomienie ze strony przewoźnika lotniczego o zmianie czasu lotu, orzecznictwo krajowe zawsze stosowało § 862a ABGB. Przepis ten został w odniesieniu do oświadczeń elektronicznych uzupełniony § 12 ECG. Zgodnie z udokumentowaną wolą ustawodawcy przepis ten odpowiada art. 11 ust. 1 tiret drugie dyrektywy 2000/31/WE, choć wychodzi poza dyrektywę w zakresie, w jakim ustanowione w nim zasady doręczenia oświadczeń obowiązują nie tylko w stosunku do zamówień (a więc oświadczeń w przedmiocie złożenia lub przyjęcia oferty zawarcia umowy) i potwierdzeń odbioru, lecz także w stosunku do wszystkich innych prawnie doniosłych oświadczeń elektronicznych; jest tak również wówczas, gdy nie mamy do czynienia z usługami społeczeństwa informacyjnego, przykładowo w przypadku zwykłej wymiany wiadomości poczty elektronicznej. Wszystkie te przepisy przewidują fikcję doręczenia, do której dochodzi zasadniczo z chwilą możliwości dostępu do oświadczenia. Jeżeli chodzi natomiast o poinformowanie pasażera na podstawie art. 5 rozporządzenia nr 261/2004, to może do niego dojść dopiero po otrzymaniu przez niego zawiadomienia, na co wskazują art. 5 ust. 1 lit. c) tiret drugie i trzecie [ppkt (ii) i (iii)] i art. 5 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004.

Konieczne jest zatem zbadanie, czy doręczenie oświadczenia o przełożeniu lotu na wcześniejszą godzinę oceniać należy zgodnie z przepisami krajowymi dotyczącymi doręczenia wiadomości elektronicznych, względnie na podstawie dyrektywy [Or. 11] 2000/31/WE, czy też stosuje się wyłącznie rozporządzenie nr 261/2004. Za stosowaniem dyrektywy 2000/31/WE i przepisów transponujących ją do krajowych porządków prawnych przemawia konieczność koordynacji niektórych ustawodawstw krajowych w celu funkcjonowania rynku wewnętrznego (motyw 6). Za ostatnim z przedstawionych stanowisk przemawia ciężący na obsługującym przewoźniku lotniczym na podstawie art. 14 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 obowiązek wręczenia każdemu pasażerowi, którego to dotyczy, pisemnej informacji o przepisach na temat odszkodowania i pomocy zgodnie z tym rozporządzeniem. Ponadto za odmiennym rozumieniem dojścia oświadczeń przewoźnika lotniczego przemawia to, że pasażerowie znajdujący się

w podróży niekoniecznie mają taki sam dostęp do mediów elektronicznych jak w miejscu swojego zamieszkania. Sąd odsyłający doszedł zatem do wniosku, że badania kwestii poinformowania pasażera o odwołaniu lotu należy dokonać wyłącznie na podstawie art. 5 rozporządzenia nr 261/2004.

W ocenie sądu odsyłającego w orzecznictwie Trybunału nie wyjaśniono jeszcze tej kwestii.

W przedmiocie pytania trzeciego:

Jeżeli chodzi o kwestię poinformowania, względnie doręczenia oświadczenia w konkretnym przypadku, należy w pierwszej kolejności dokonać porównania z wyrokiem Trybunału z dnia 11 maja 2017 r. w sprawie C-302/16, *Krijgsman*. Trybunał stwierdził między innymi, że art. 13 rozporządzenia nr 261/2004 uściśla, że w żaden sposób nie ogranicza ono prawa obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od organizatora wycieczek lub innego podmiotu, z [Or. 12] którym przewoźnik zawarł umowę (wyrok *Krijgsman*, pkt 30). Jeżeli okoliczność ta miałaby mieć decydujące znaczenie dla rozstrzygnięcia, wyrok w sprawie *Krijgsman* nie ma zastosowania w niniejszej sprawie. Nie ulega bowiem wątpliwości, że między platformą rezerwacyjną a przewoźnikiem lotniczym nie istnieje stosunek umowny; stosunek taki istnieje natomiast jedynie między platformą rezerwacyjną a jednym z dwóch pasażerów. Dlatego też należałoby się zastanowić, czy a contrario do wyroku w sprawie *Krijgsman* nie powinno się uznać, że prawo do odszkodowania nie przysługuje i skierować pasażerów z roszczeniem odszkodowawczym przeciwko platformie rezerwacyjnej.

Zgodnie z jednym z austriackich komentarzy do § 12 ECG należy zasadniczo wyjść z założenia, że w przypadku standaryzowanych kont poczty elektronicznej nie mamy do czynienia z doręczeniem oświadczenia. Jednak ten, kto wie lub powinien wiedzieć, że dysponuje takim kontem i nie sprzeciwia się temu (np. poprzez jego zablokowanie lub przekazanie wiadomości), musi pogodzić się ze skutecznością wiadomości, do których ma dostęp za pośrednictwem takiego konta, jeżeli zawierają one istotne treści. Oświadczenia takie są zatem skuteczne nawet, jeżeli nie dojdzie do zapoznania się z nimi ([...]). Jako że w toku całego postępowania nie ma mowy o tym, że pasażer wiedział lub powinien wiedzieć o automatycznie stworzonych kontach pocztowych, nie doszło do doręczenia mu wiadomości przekazanej na to konto.

Ponadto sąd krajowy nie ma wątpliwości, że informacje przekazane platformie rezerwacyjnej zasadniczo są przekazywane pasażerowi, a jedynie rozpatrywane informacje o przełożeniu lotu na wcześniejszą godzinę zostały przekazane z opóźnieniem. Pasażer podał platformie rezerwacyjnej prawidłowy adres poczty elektronicznej i nie wiedział o tym, że nie został on przekazany przewoźnikowi lotniczemu. Przewoźnik lotniczy ponosząc zwiększone nakłady mógł rozpoznać, że ma do czynienia z automatycznie wygenerowanym [Or. 13] adresem poczty elektronicznej, choć niekoniecznie powinien był na tej podstawie przypuszczać,

że wysłane na taki adres wiadomości nie dochodzą lub dochodzą z opóźnieniem do pasażerów. W kontekście tego, że zgodnie z art. 5 ust. 4 rozporządzenia nr 261/2004 ciężar dowodu tego czy i kiedy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu lotu spoczywa na obsługującym przewoźniku lotniczym, sąd odsyłający wychodzi z założenia, że w sytuacji, w której ani pasażerowi, ani przewoźnikowi lotniczemu nie można postawić zarzutu wykorzystywania automatycznie wygenerowanego adresu poczty elektronicznej, należy w razie wątpliwości przyjąć, że przewoźnik lotniczy nie spełnił ciężącego na nim obowiązku poinformowania pasażera o przełożeniu lotu na wcześniejszą godzinę.

Ponieważ – w ocenie sądu odsyłającego – kwestia ta nie została jeszcze wyjaśniona w orzecznictwie Trybunału, sąd odsyłający był zobowiązany wystąpić z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

[...]

Landesgericht Korneuburg (sąd okręgowy w Korneuburg) [...]

Korneuburg, dnia 26 maja 2020 r.

[...]

DOKUMENT ROBOTS