

# Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-190/19 - 1

## Sprawa C-190/19

### Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

#### Data wpływu:

27 lutego 2019 r.

#### Oznaczenie sądu odsyłającego:

Amtsgericht Hamburg (Niemcy)

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

8 lutego 2019 r.

#### Strona powodowa:

MG

NH

#### Strona pozwana:

Germanwings GmbH

---

#### Amtsgericht Hamburg

[...]

### Postanowienie

W sprawie

1. **MG**, [...] Lübeck

- powódki -

2. **NH**, [...] Lübeck

- powoda -

[...]

przeciwko

**Germanwings GmbH**, [...] Köln

- pozwanej -

[...]

Amtsgericht Hamburg [...] (Sąd Rejonowy w Hamburgu) w dniu 08.02.2019 r. postanowił:

- 1 Postępowanie zostaje zawieszono.
- 2 Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostaje zgodnie z art. 267 TFUE przedłożone następujące pytanie celem dokonania przezeń wykładni prawa Unii:

Czy wynikające z art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 prawo do odszkodowania przysługuje także wtedy, gdy pasażer ze względu na stosunkowo niewielkie opóźnienie przylotu nie zdążył na lot łączony i w wyniku tego przybył do miejsca docelowego z opóźnieniem, wynoszącym co najmniej trzy godziny, jednak oba loty obsługiwane były przez różnych przewoźników lotniczych, a potwierdzenie rezerwacji dokonane zostało przez biuro podróży, które przygotowało zestawienie lotów dla swojego klienta? **[Or. 2]**

#### **Uzasadnienie:**

Powódka i powód dochodzą od pozwanej odszkodowań w związku z podróżą lotniczą.

Powódka i powód zarezerwowali za pośrednictwem biura podróży na dzień 11.10.2014 r. lot, składający się z dwóch odcinków. Zgodnie z planem mieli oni najpierw polecieć lotem 4U 7214 o godzinie 6:45 (wszystkie godziny podane są według czasu lokalnego) z Hamburga do Sztokholmu i przybyć tam o godzinie 08:10. Na potwierdzeniu rezerwacji tego lotu widniała informacja „Operated by EW EUROWINGS”. Część numeru lotu „4U” stanowił kod IATA pozwanej. Następnie powódka i powód mieli o godzinie 9:05 lotem łączonym Deutsche Lufthansa AG, LH 9108, polecieć dalej do Newarku i przybyć tam o godzinie 12:05. Lot 4U 7214 był jednak opóźniony o 20 minut i lądowanie w Sztokholmie nastąpiło dopiero o godzinie 08:30.

Po przeprowadzeniu postępowania dowodowego sąd wychodzi z założenia, że powódka i powód ze względu na opóźnienie lotu 4U 7214 nie mogli zdążyć na lot łączony. Sąd zakłada ponadto, że prawdziwy jest wywód powódki i powoda, że polecili oni następnie innymi lotami ze Sztokholmu z przesiadką w Monachium

do Newarku, gdzie przybyli dopiero 6 godzin i 30 minut później, niż uprzednio planowali.

Zdaniem sądu pozwaną należy w odniesieniu do lotu 4U 7214 uważać za obsługującego przewoźnika lotniczego w rozumieniu art. 2 b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Wprawdzie sąd w wyniku postępowania dowodowego wychodzi z założenia, że lot 4U 7214 odbył się przy użyciu samolotu i z udziałem załogi przewoźnika lotniczego Eurowings. Strona powodowa nie była bowiem w stanie udowodnić faktu, że użyty został samolot i załoga pozwanej. Jednak Sąd wychodzi obecnie z założenia, że pozwaną należy uważać za obsługującego przewoźnika lotniczego w rozumieniu art. 2 b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 niezależnie od tego, czyj samolot i czyja załoga zostały użyte. Sąd jest bowiem zdania, że zgodnie z [...] [krajowym orzecznictwem] także w przypadku tak zwanego wet-lease za obsługującego przewoźnika lotniczego należy uważać tego przewoźnika lotniczego, którego kodem IATA oznaczony był wykonywany lot, a nie tego przewoźnika lotniczego, który wynajął samolot i załogę. [...] [Zmiana] w niemieckim orzecznictwie [...] Obecnie sąd wychodzi z założenia, że przewoźnik lotniczy, do którego należy samolot i załoga, lecz którego kod IATA nie widnieje jednak na rezerwacji lotu, tylko wówczas może zostać uznany za obsługującego przewoźnika lotniczego, gdy zachodzi przypadek tak zwanego codesharing. Pozwana nie przedstawiła jednak w niniejszym postępowaniu żadnych informacji na temat tego, iż miałyby zachodzić przypadek codesharing. [...] [Or. 3] [...] [Uzasadnienie, dlaczego w tej kwestii powinien nastąpić wywód pozwanej].

Ponadto sąd zakłada, że opóźnienie lotu 4U 7214 nie było spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Informacje uzyskane od Eurocontrol nie potwierdzają bowiem wyводу pozwanej, iż miało miejsce opóźnienie w wydaniu zezwolenia na start.

W związku z powyższym istotne dla wydania orzeczenia w niniejszej sprawie jest, czy wykładni rozporządzenia (WE) nr 261/2004 należy dokonywać w taki sposób, że należy uznać odpowiedzialność pozwanej za opóźnienie w miejscu docelowym, pomimo że lot łączony, na który nie udało się zdążyć, obsługiwany był przez innego przewoźnika lotniczego, oba połączenia lotnicze zostały zestawione dla powódki i powoda przez biuro podróży i lot obsługiwany przez pozwaną miał tylko stosunkowo niewielkie opóźnienie.

Niniejszy przypadek jest podobny do przypadku, który Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej rozpatrywał w sprawie o sygnaturze C-186/17 [flightright]. W tamtej sprawie rzecznik generalny opowiedział się za odpowiedzialnością przewoźnika lotniczego, jednak następnie wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym został wycofany. Niniejsza sprawa jest również podobna do przypadku, który był przedmiotem skierowanego przez Bundesgerichtshof (federalny trybunał sprawiedliwości) wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym z dnia 19.07.2016 r. [...] [Markmann i in., C-479/16,

wykreślonego z rejestru Trybunału postanowieniem Trybunału z dnia 11 października 2016 r.].

[...]

[...] [podpis]

DOKUMENT ROBOCZY