

## Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-530/19-1

### Sprawa C-530/19

#### Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

**Data wpływu:**

11 lipca 2019 r.

**Oznaczenie sądu odsyłającego:**

Oberster Gerichtshof (Austria)

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

17 czerwca 2019 r.

**Strona pozwana, strona pozwana w postępowaniu odwoławczym i strona wnosząca zażalenie:**

NM jako zarządca w postępowaniu upadłościowym dotyczącym majątku NIKI Luftfahrt GmbH

**Strona powodowa, strona powodowa w postępowaniu odwoławczym i strona przeciwna w postępowaniu w sprawie zażalenia:**

ON

---

Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy, Austria) jako sąd rozpatrujący zażalenie [...] w sprawie z powództwa ON, zamieszkałej w Guttaring, [...] przeciwko stronie pozwanej NM, adwokat, zamieszkałej w Wiedniu [...], jako zarządcy w postępowaniu upadłościowym dotyczącym majątku NIKI Luftfahrt GmbH, w przedmiocie ustalenia wierzytelności podlegających zaspokojeniu z masy upadłościowej [...], zapłaty 18 916,51 EUR oraz ustalenia [...], w postępowaniu w przedmiocie [...] zażalenia strony pozwanej na postanowienie Oberlandesgericht Wien (wyższego sądu krajowego w Wiedniu, Austria) jako sądu odwoławczego z dnia 14 lutego 2019 r., [...] na mocy którego wskutek odwołania złożonego przez stronę powodową uchylono wyrok Landesgericht Korneuburg (sądu okręgowego w Korneuburgu, Austria) z dnia 21 listopada 2018 r. [...] i skierowano sprawę do uzupełniającego rozpoznania i ponownego

rozstrzygnięcia do sądu pierwszej instancji, na posiedzeniu niejawnym wydał  
[Or. 2]

*postanowienie:*

I Do Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej kieruje się zgodnie z art. 267 TFUE następujące pytania prejudycjalne:

1. Czy przewoźnik lotniczy, który w myśl art. 5 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (zwanego dalej „rozporządzeniem o prawach pasażerów”) zobowiązany jest do udzielenia pomocy zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia, ponosi na podstawie tego rozporządzenia odpowiedzialność za szkody powstałe w wyniku uszkodzenia ciała, jakiego pasażer doznał wskutek niedbalstwa pracowników hotelu zapewnionego przez przewoźnika lotniczego?

2. W razie udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi przeczącej:

Czy zobowiązanie przewoźnika lotniczego w świetle art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ogranicza się do znalezienia pasażerowi hotelu i pokrycia kosztów zakwaterowania, czy też przewoźnik lotniczy jest zobowiązany zapewnić zakwaterowanie jako takie?

II. Postępowanie zostaje zawieszono zgodnie z § 90a ust. 1 GOG (ustawy o ustroju sądów, Austria) do momentu wpływu orzeczenia wydanego w trybie prejudycjalnym.

*Uzasadnienie:*

**A. Stan faktyczny**

Pozwana adwokat jest zarządcą austriackiego przewoźnika lotniczego. Przewoźnik ten miał wykonać dla zamieszkałej w Austrii strony powodowej [Or. 3] lot z Majorki do Wiednia w ramach umowy dotyczącej imprezy turystycznej. Wskutek odwołania tego lotu rezerwację przesunięto na wieczór następnego dnia. Z tego powodu pasażerowie zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. b) w związku z art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (zwanego dalej „rozporządzeniem o prawach pasażerów”) mieli otrzymać od przewoźnika zakwaterowanie w hotelu. Przewoźnik wywiązał się z tego obowiązku, umieszczając stronę powodową w miejscowym hotelu.

Strona powodowa porusza się na wózku inwalidzkim. Następnego dnia udała się na spacer z mężem, który pchał jej wózek. Kiedy wracali do hotelu, przednie koła wózka utknęły w zagłębieniu znajdującym się na drodze w asfalcie. Strona powodowa wypadła z wózka i doznała ciężkich obrażeń.

## B. Argumentacja i wnioski stron

Strona powodowa domaga się odszkodowania. Z jednej strony żąda ustalenia, że jej roszczenie odszkodowawcze – zgłoszone w postępowaniu upadłościowym, ale zakwestionowane przez pozwanego zarządcę – stanowi wierzytelność podlegającą zaspokojeniu z masy upadłościowej, z drugiej zaś wnosi o zasądzenie od zarządcy zapłaty pod rygorem wszczęcia egzekucji w ramach roszczenia wynikającego z umowy ubezpieczenia wobec ubezpieczyciela przewoźnika lotniczego od odpowiedzialności cywilnej. Podnosi, że do wypadku doszło na terenie hotelu, a jego pracownicy dopuścili się niedbalstwa, ponieważ ani nie usunęli, ani w inny sposób nie zabezpieczyli zagłębienia w drodze.

Strona pozwana podnosi, że ani z rozporządzenia (WE) nr 261/2004, ani z prawa krajowego nie wynika odpowiedzialność przewoźnika lotniczego za niedbalstwo pracowników hotelu. Przeciwnie, rozporządzenie to stoi na przeszkodzie takiej odpowiedzialności, ponieważ [Or. 4] obowiązki przewoźnika lotniczego ograniczają się do zaoferowania zakwaterowania. Odpowiedzialność na podstawie prawa krajowego rozszerzałaby nadmiernie obowiązek wyrównania szkody przez przewoźnika lotniczego. Ponadto pracownicy hotelu nie dopuścili się niedbalstwa; strona pozwana musi udowodnić, że zagłębienie w drodze znajdowało się na terenie hotelu i nie było zabezpieczone.

## C. Dotychczasowy przebieg postępowania

Sąd pierwszej instancji oddalił powództwo. Strona powodowa nie może jego zdaniem wywodzić z rozporządzenia (WE) nr 261/2004 żadnych roszczeń, ponieważ przewoźnik lotniczy był zobowiązany wyłącznie do zapewnienia zakwaterowania, z czego nie wynika odpowiedzialność za szkody pośrednie wynikające z domniemanego niedbalstwa pracowników hotelu. Podstawy do takiego roszczenia nie ma również w prawie krajowym, ponieważ między stroną powodową i przewoźnikiem lotniczym nie istniał stosunek umowny, a w stosunkach pozaumownych za pomocników odpowiada się jedynie w ograniczonym zakresie; w związku z powyższym argumentacja strony powodowej nie jest przekonująca. W związku z takim stanowiskiem prawnym sąd pierwszej instancji nie poczynił ustaleń w kwestii tego, czy do wypadku doszło w ogóle na terenie hotelu i czy jego pracownicy dopuścili się niedbalstwa.

Sąd odwoławczy uchylił ten wyrok i skierował sprawę do sądu pierwszej instancji do ponownego rozstrzygnięcia po przeprowadzeniu postępowania uzupełniającego.

Zdaniem sądu odwoławczego obsługujący przewoźnik lotniczy był w tym konkretnie przypadku zobowiązany do świadczenia zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Gdyby nie wywiązał się z tego zobowiązania, musiałby wypłacić stronie powodowej odpowiednie i rozsądne wyrównanie powstałych w związku z tym wydatków. Roszczenie [Or. 5] to jako skutek niewykonania zobowiązania wynika z prawa krajowego, mającego zastosowanie

niezależnie od rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w myśl jego art. 12. To samo musi dotyczyć domniemanego w tej sprawie nienależytego wykonania zobowiązania przez hotel (lub jego pracowników), będący zleceniobiorcą przewoźnika lotniczego. Również takie nienależyte wykonanie zobowiązania rodzi roszczenie w świetle prawa krajowego, przy czym na podstawie prawa austriackiego przewoźnik lotniczy odpowiada za niedbalstwo pracowników hotelu. Ponieważ sąd pierwszej instancji ze względu na inny pogląd prawny nie poczynił ustaleń dotyczących bliższych okoliczności wypadku, zaskarżony wyrok należy uchylić, a sąd pierwszej instancji zobowiązać do uzupełnienia postępowania.

Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy) rozpoznaje zażalenie strony pozwanej, w ramach którego żąda ona utrzymania w mocy wyroku pierwszej instancji oddalającego powództwo. Przewoźnik lotniczy wywiązał się jej zdaniem ze swoich obowiązków wynikających z art. 9 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 poprzez zapewnienie bezpłatnego zakwaterowania. Zastosowanie prawa krajowego w oparciu o art. 12 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 nie może prowadzić do tego, że na przewoźnika lotniczego zostanie w efekcie nałożony szerszy zakres obowiązków. Tymczasem taki właśnie skutek wynika ze stanowiska sądu odwoławczego, ponieważ przewoźnik lotniczy w celu uniknięcia odpowiedzialności musiałby kontrolować hotele, w których oferuje zakwaterowanie. Niezależnie od tego również wywód sądu odwoławczego dotyczący prawa austriackiego nie jest trafny z bliżej określonych powodów.

#### **D. Podstawy prawne**

1. Zobowiązanie przewoźnika lotniczego do udzielenia pomocy wynika z następujących przepisów rozporządzenia (WE) nr 261/2004 [Or. 6] 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:

##### *Artykuł 5: Odwołanie*

*1. W przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy: [...]*

*b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego [...] w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c) [...]*

##### *Artykuł 9: Prawo do opieki*

*1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują bezpłatnie:*

a) [...]

b) zakwaterowanie w hotelu w przypadku:

- gdy występuje konieczność pobytu przez jedną albo więcej nocy, lub
- gdy zachodzi konieczność pobytu dłuższego niż planowany przez pasażera;

[...]

2. Artykuł 12 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 przewiduje, co następuje:

*Artykuł 12: Dalsze odszkodowanie*

*1. Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia może zostać potrącone z takiego odszkodowania. [Or. 7]*

3. Paragraf 1313a austriackiego Allgemeines Bürgerliches Gesetzbuch (ogólnego kodeksu cywilnego, zwanego dalej „ABGB”) ma następujące brzmienie:

*Kto jest zobowiązany do świadczenia wobec innej osoby, ponosi wobec niej odpowiedzialność za winę swojego ustawowego przedstawiciela oraz osób, którymi posługuje się w celu wykonania zobowiązania, jak za swoją własną.*

## **E. Uzasadnienie odesłania prejudycjalnego**

### **1. W przedmiocie pytania pierwszego**

1.1. Z brzmienia rozporządzenia (WE) nr 261/2004 wynika jedynie obowiązek, zgodnie z którym w sytuacji, o której mowa w art. 5 ust. 1 lit. b) przypadek drugi, pasażerowie otrzymują bezpłatnie od przewoźnika lotniczego zakwaterowanie w hotelu. Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej orzekł jednak, że z niewykonania tego obowiązku wynika przysługujące pasażerowi uprawnienie do wystąpienia z żądaniem odszkodowania, którego nie można uznać za „odszkodowanie” w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, C-83/10, Sousa Rodriguez, pkt 43 i nast.). Odszkodowanie to nie może wychodzić poza zakres, który w konkretnych okolicznościach jest „niezbędny, odpowiedni i rozsądny” w celu zaradzenia brakowi opieki niezapewnionej przez przewoźnika lotniczego (Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, C-12/11, McDonagh, pkt 51).

1.2. Zdaniem izby z wywodów Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej jednoznacznie wynika, że chodzi o roszczenie oparte bezpośrednio na



rozporządzeniu. Nie trzeba zatem sięgać po krajowe podstawy prawne roszczenia (jest to też zgodne ze znaczną większością poglądów wyrażonych ostatnio w niemieckojęzycznej doktrynie [...] [Or. 8] [...]).

1.3. Jeżeli niewykonanie obowiązku zapewnienia opieki rodzi roszczenie odszkodowawcze pasażera bezpośrednio na podstawie rozporządzenia, nie można wykluczyć, że nienależyte wykonanie zobowiązania należy traktować w ten sam sposób. Można by zatem przyjąć, że przewoźnik lotniczy, który ma obowiązek zapewnić zakwaterowanie w hotelu, powinien bezpośrednio na podstawie rozporządzenia ponosić odpowiedzialność za nienależyte wykonanie świadczenia przez hotel, któremu zlecił tę usługę.

1.4. Przeciwno takiemu stanowisku przemawia jednak to, że odszkodowanie z tytułu niewykonania zobowiązania (pkt 1.1. powyżej) należy uznać za ekwiwalent niewykonanego świadczenia. W związku z tym przekonująca wydaje się koncepcja roszczenia (wtórnego) opartego bezpośrednio na rozporządzeniu, również dlatego, że w przeciwnym razie niewykonanie roszczenia pierwotnego pozostawałoby w świetle prawa Unii bez sankcji. Natomiast w wypadku nienależytego wykonania zobowiązania chodzi o wyrównanie szkód, które wychodzą poza zakres kosztów zakwaterowania, a tym samym w świetle wykładni systemowej rozporządzenia są objęte jego art. 12. W związku z tym odnośne roszczenia – z wyjątkiem sytuacji, do których ma zastosowanie umowa międzynarodowa – należałoby oceniać w świetle właściwego prawa krajowego. [Or. 9]

1.5. Nie można jednak wykluczyć, że Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej – na przykład w celu stworzenia jednolitych warunków ramowych dla wszystkich przewoźników lotniczych działających w Unii [motyw 4 rozporządzenia (WE) nr 261/2004] – zrówna nienależyte wykonanie z niewykonaniem zobowiązania i również w tym przypadku założy roszczenie odszkodowawcze oparte bezpośrednio na rozporządzeniu. Wyjaśnieniu tej kwestii służy pkt 1 wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

## **2. W przedmiocie pytania drugiego**

2.1. Jeżeli (domniemana) nieprawidłowość w zachowaniu pracowników hotelu nie rodzi roszczenia bezpośrednio na podstawie rozporządzenia, należy zbadać, czy istnieje roszczenie odszkodowawcze w rozumieniu art. 12 rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Trzeba to ocenić w świetle ewentualnych znajdujących zastosowanie umów międzynarodowych, a poza tym – w świetle właściwych przepisów prawa krajowego.

2.2. W tym konkretnie przypadku bezsporne jest to, że szkoda powstała poza okresem opieki, o którym mowa w art. 17 ust. 1 konwencji montrealskiej, w związku z czym roszczenie odszkodowawcze w każdym razie nie może być oparte na tym przepisie. Nie doszło również do szkody wynikłej z opóźnienia w rozumieniu art. 19 tej konwencji, ponieważ strona powodowa pozywa

przewoźnika lotniczego nie z powodu opóźnienia lotu, lecz z powodu nienależytego udzielenia pomocy w świetle rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Świadczenia te nie są objęte zakresem stosowania konwencji (Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, C-344/04, IATA, pkt 44 i nast., w kwestii pomocy w myśl art. 6 rozporządzenia [WE] nr 261/2004). To samo musi dotyczyć roszczeń z tytułu niewykonania lub nienależytego wykonania takich świadczeń. **[Or. 10]**

2.3. W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi przeczącej roszczenie strony powodowej mogłoby zatem wynikać jedynie z właściwych przepisów prawa krajowego. Ponieważ ze względu na powstanie szkody w Hiszpanii mamy do czynienia ze stanem faktycznym z elementem obcym, prawo to należy ustalić zgodnie z zasadami prawa prywatnego międzynarodowego. Kwestią otwartą może w tym konkretnie przypadku pozostać to, czy roszczenie strony powodowej należy uznać za umowne, czy pozaumowne. Wszystkie normy kolizyjne, które wchodzą w grę, wskazują bowiem na prawo austriackie: W przypadku kwalifikacji umownej (w odniesieniu do roszczeń wynikających bezpośrednio z rozporządzenia, Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, C-274/16, C-447/16 i C-448/16, flightright GmbH i in.) jego zastosowanie wynika z art. 5 ust. 2 rozporządzenia Rzym I (miejsce zwykłego pobytu strony powodowej i miejsce przeznaczenia transportu w Austrii), a w przypadku kwalifikacji pozaumownej – z art. 4 ust. 2 w związku z art. 23 ust. 1 rozporządzenia Rzym II (miejsce zwykłego pobytu strony powodowej i przewoźnika lotniczego w Austrii). Ponadto na podstawie okoliczności, że obie strony podniosły argumenty dotyczące przepisów prawa austriackiego, można by wnioskować, że w sposób dorozumiany wybrały to prawo w świetle art. 3 ust. 1 w związku z art. 5 ust. 2 rozporządzenia Rzym I lub art. 14 ust. 2 rozporządzenia Rzym II [...].

2.4. Aby przewoźnik lotniczy ponosił odpowiedzialność w świetle prawa austriackiego, musi istnieć możliwość przypisania mu niedbalstwa pracowników hotelu. Podstawą takiego przypisania może być § 1313a ABGB, zgodnie z którym osoba, która jest zobowiązana do świadczenia wobec innej osoby, ponosi odpowiedzialność za winę osób, którymi posługuje się w celu wykonania tego zobowiązania. Przepis ten obejmuje, co prawda, przede wszystkim naruszenie zobowiązań umownych; w świetle utrwalonego orzecznictwa znajduje on jednak **[Or. 11]** zastosowanie również w przypadku naruszenia obowiązków, które bez istnienia umowy wynikają ze szczególnego stosunku ustawowego [...]. Taki szczególny stosunek występuje w niniejszej sprawie w związku z obowiązkiem udzielenia pomocy zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. b) w związku z art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004.

2.5. Zachowanie danej osoby przypisuje się dłużnikowi jednak wyłącznie w sytuacji, kiedy osoba ta działa w ramach wykonywania obowiązków spoczywających na dłużniku [...]. Kluczowe znaczenie ma zatem to, jaki obowiązek spoczywał na przewoźniku lotniczym w tym konkretnie przypadku. Ponieważ obowiązek ten wynika z art. 5 ust. 1 lit. b) w związku z art. 9 ust. 1

lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004, jest to kwestia prawa Unii Europejskiej. Zdaniem izby możliwe są dwie interpretacje:

(a) Z jednej strony przewoźnik lotniczy mógłby być zobowiązany jedynie do organizacji zakwaterowania, a więc do znalezienia hotelu i pokrycia kosztów. Kontrahentem hotelu byłby w tym wypadku pasażer, co najwyżej reprezentowany przez przewoźnika lotniczego przy zawarciu umowy. W tym wypadku przewoźnik lotniczy odpowiadałby jedynie za winę w wyborze hotelu, natomiast odszkodowania za szkody wynikające z niedbalstwa jego pracowników pasażer musiałby dochodzić od hotelu. W tym konkretnie przypadku nic nie wskazuje na winę w wyborze, również przy uwzględnieniu art. 9 ust. 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 (uwzględnienie potrzeb osób o ograniczonej możliwości poruszania się). Powództwo należałoby więc oddalić. **[Or. 12]**

(b) Z drugiej strony można by przyjąć stanowisko, zgodnie z którym przewoźnik lotniczy jest zobowiązany zapewnić zakwaterowanie jako takie. Takie zakwaterowanie mogłoby ewentualnie odbywać się w hotelu samego przewoźnika, a w pozostałych przypadkach – w ten sposób, że przewoźnik lotniczy zawiera w tym celu umowy z innymi hotelami. W tym przypadku przewoźnik lotniczy posługuje się hotelem w celu wykonania własnych obowiązków. W świetle prawa austriackiego prowadziłoby to do odpowiedzialności za niedbalstwo pracowników hotelu, w związku z czym przewoźnik lotniczy musiałby w wypadku obiektywnej nieprawidłowości po stronie hotelu dowieść brak winy [...]. W świetle utrwalonego orzecznictwa również niezależne przedsiębiorstwo i jego pracownicy mogą być bowiem osobami, którymi ktoś posługuje się w celu wykonania własnych obowiązków i za których winę musi w związku z tym odpowiadać [...]. Odpowiedzialności nie wyłączałoby również to, że przewoźnik lotniczy nie byłby w stanie wydawać pracownikom hotelu bardziej szczegółowych poleceń czy też nadzorować ich zachowania [...].

2.6. Zdaniem Oberster Gerichtshof (sądu najwyższego) możliwa jest jednak również wykładnia, zgodnie z którą przewoźnik lotniczy zobowiązany jest do świadczenia zakwaterowania jako takiego.

Z brzmienia art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 wynika, co prawda, jedynie wymóg, aby pasażerowie „otrzymali” zakwaterowanie w hotelu, co mogłoby wskazywać na obowiązek wyłącznie znalezienia hotelu i pokrycia kosztów. Zgodnie z motywem 1 celem rozporządzenia jest jednak zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Taki wysoki poziom ochrony nie byłby **[Or. 13]** zapewniony, gdyby na przewoźniku lotniczym rzeczywiście spoczywały tylko takie ograniczone obowiązki. W takim przypadku pasażer byłby bowiem kontrahentem hotelu i od niego musiałby dochodzić odszkodowania za nienależyte wykonanie świadczenia. W tym celu miałyby do dyspozycji sąd w miejscu zwykłego pobytu jedynie w wypadku spełnienia przesłanek art. 17 rozporządzenia Bruksela Ia (kierowanie działalności hotelu do państwa konsumenta); w przeciwnym razie pasażer zgodnie z art. 4 rozporządzenia



Bruksela Ia musiałby wnieść powództwo w państwie, w którym znajduje się hotel. Natomiast w przypadku powództwa przeciwko obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu pasażer ma co do zasady do dyspozycji sąd, w którego okręgu znajduje się miejsce przylotu (Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej, C-204/08, Rehder, ostatnio C-274/16, C-447/16 i C-448/16, flightright GmbH i in.), co istotnie ułatwiałoby dochodzenie roszczenia. Z drugiej strony obowiązek wyrównania szkody nie stanowiłby dla przewoźnika lotniczego nieproporcjonalnego obciążenia, ponieważ w przypadku stwierdzenia odpowiedzialności i tak nie musiałby ostatecznie ponieść kosztów odszkodowania, mogąc zgodnie z umową zawartą z hotelem skorzystać z regresu. Ponieważ pasażer musiał nocować w hotelu zapewnionym przez przewoźnika lotniczego wyłącznie z powodu (przynajmniej obiektywnej) nieprawidłowości po stronie przewoźnika lotniczego, przekonujące wydaje się obciążenie ryzykiem wnoszenia powództwa za granicą i dochodzenia roszczenia regresowego przewoźnika, nie zaś pasażera.

2.7. Odpowiedzialność w świetle prawa austriackiego zależy więc od opartego na prawie Unii pytania prejudycjalnego o zakres obowiązków przewoźnika lotniczego w świetle art. 5 ust. 1 lit. b) w związku z art. 9 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004. Kwestia ta ma zostać wyjaśniona poprzez pytanie drugie.

### **C. Kwestie proceduralne [Or. 14]**

1. Ani w odniesieniu do pytania pierwszego, ani w odniesieniu do pytania drugiego nie istnieje ani *acte clair*, ani orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości Unii Europejskiej. W związku z tym Oberster Gerichtshof (sąd najwyższy) jako sąd ostatniej instancji jest zobowiązany do wystąpienia z wnioskiem o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym.

2. Postępowanie w sprawie rozpoznania zażalenia strony powodowej należy zawiesić do momentu wydania rozstrzygnięcia przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej.

[...]