

Wersja zanonimizowana

Tłumaczenie

C-334/19 – 1

Sprawa C-334/19

Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym

Data wpływu:

24 kwietnia 2019 r.

Oznaczenie sądu odsyłającego:

Landgericht Stuttgart (Niemcy)

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

28 marca 2019 r.

Strona wnosząca apelację:

Eurowings GmbH

Druga strona postępowania apelacyjnego:

GD

HE

IF

Landgericht Stuttgart (sąd krajowy w Stuttgarcie, Niemcy)

Postanowienie

W sporze

1) GD, [...]

- strony powodowej i drugiej strony postępowania apelacyjnego -

2) HE, [...]

- strony powodowej i drugiej strony postępowania apelacyjnego -

3) IF [...] [...]

- strony powodowej i drugiej strony postępowania apelacyjnego -

[...]

przeciwko

Eurowings GmbH [...]

- strony pozwanej i strony wnoszącej apelację -

[...]

o zapłatę odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 lit. b) rozporządzenia (WE) nr 261/2004 [Or. 2]

Landgericht Stuttgart (sąd krajowy w Stuttgarcie) – 5. izba cywilna – [...] w dniu 28 marca 2019 r., po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 21 lutego 2019 r., postanowił:

1. Postępowanie zostaje zawieszono.
2. Trybunałowi Sprawiedliwości Unii Europejskiej zostaje przedłożono, na podstawie art. 267 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, następujące pytanie w celu wykładni prawa Unii:

Czy przepisy – w szczególności art. 5 ust. 3 – 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 należy interpretować w ten sposób, że spontaniczna nieobecność znacznej części załogi na skutek zgłoszeń choroby („dziki strajk”) dotycząca przewoźnika lotniczego, który w ramach umowy załogowej dzierżawy samolotu („wet lease”) wydzierżawia „obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu” w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia samolot wraz z załogą, lecz który nie ponosi odpowiedzialności operacyjnej za loty, ma ten skutek, że „obsługujący przewoźnik lotniczy” również nie może powołać się na „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia zgodnie z [wyrokiem z dnia 17 kwietnia 2018 r., Krüsemann i in., C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 i od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258] [...] ? [Or. 3]

Uzasadnienie:

I.

- 1 Powodowie żądają od pozwanej zapłaty odszkodowania w wysokości 400,00 EUR na rzecz każdego z nich, w łącznej wysokości 1200,00 EUR, na podstawie
2

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 w sprawie praw pasażerów”) i jego wykładni dokonanej przez Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej w odniesieniu do dużego opóźnienia lotu wraz z odsetkami i kosztami prawnika poniesionym na etapie przedsądowym.

- 2 Powodowie zarezerwowali u pozwanej na dzień 12 września 2017 r. miejsca na lot o numerze EW 2695 z Rodos do Stuttgartu, który planowo powinien był przybyć do Stuttgartu tego samego dnia o godzinie 22:35 (czasu lokalnego). W rzeczywistości samolot wylądował w Stuttgarcie dopiero następnego dnia o godz. 15:36. Długość lotu pomiędzy Rodos a Stuttgartem wynosi ponad 1500, lecz mniej niż 3500 km. Lot miał zostać wykonany samolotem należącym do Air Berlin, który pozwana dzierżawiła wraz z załogą w drodze umowy załogowej dzierżawy samolotu („wet lease”).
- 3 Z uwagi na ponad trzygodzinne opóźnienie w miejscu przylotu pismem z dnia 18 września 2017 r. powodowie wezwali pozwaną do zapłaty odszkodowań. Pismem z dnia 7 grudnia 2017 r. pozwana odmówiła, wskazując, że w dniu 12 września 2017 r. doszło do masowych zgłoszeń choroby załóg lotniczych Air Berlin. W odpowiedzi pełnomocnicy powodów pismem z dnia 22 stycznia 2018 r. ponownie wezwali pozwaną do zapłaty odszkodowań. Pozwana po raz kolejny nie spełniła żądania.
- 4 Strony spierają się o to, czy pozwana należy uznać za obsługującego przewoźnika lotniczego w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia w sprawie praw pasażerów, a tym samym legitymowaną biernie, czy pozwana [Or. 4] może powołać się na nadzwyczajne okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów, w odniesieniu do masowych zgłoszeń choroby w Air Berlin, co jak twierdzi pozwana miało miejsce, oraz czy powodom przysługuje roszczenie o zapłatę kosztów prawnika poniesionych na etapie przedsądowym.
- 5 Wyrokiem z dnia 19 lipca 2018 r. [...] Amtsgericht Nürtingen (sąd rejonowy w Nürtingen) uwzględnił powództwo wskazując w uzasadnieniu, że pozwana jest legitymowana biernie i jako obsługujący przewoźnik lotniczy nie może powoływać się na wyłączające roszczenie odszkodowawcze nadzwyczajne okoliczności w postaci masowych zgłoszeń choroby pilotów Air Berlin, które można wyjaśnić jedynie, przyjmując, że stanowiły one „dziki strajk”, a powodowie mogli żądać odsetek oraz zapłaty kosztów prawnika poniesionych na etapie przedsądowym.
- 6 Od wyroku Amtsgericht (sądu rejonowego) pozwana złożyła apelację, o której oddalenie wnoszą powodowie, a w której wniosła o zmianę wyroku Amtsgericht (sądu rejonowego) poprzez oddalenie powództwa oraz ewentualnie o zawieszenie postępowania i skierowanie w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 267 ust. 3

Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (TFUE) „do Trybunału Sprawiedliwości spornego pomiędzy stronami zagadnienia wykładni” rozporządzenia w sprawie praw pasażerów:

7 [Propozycja sformułowania pytania prejudycjalnego][...] **[Or. 5]**

8 [...]

9 Pozwana podnosi przy tym, że nie jest obsługującym przewoźnikiem lotniczym w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia w sprawie praw pasażerów oraz że – odmiennie niż w [wyroku z dnia 17 kwietnia 2018 r., *Krüsemann i in.*, C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 i od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258][...] – nie miała możliwości, aby uniknąć nieobecności pilotów Air Berlin.

II.

10 [...]

11 Rozstrzygnięcie w przedmiocie apelacji uzależnione jest od wydania przez Trybunał Sprawiedliwości orzeczenia prejudycjalnego zawierającego odpowiedź na pytanie prejudycjalne sformułowane w sentencji niniejszego postanowienia:

12 Jeżeli chodzi o zgłoszenia choroby znacznej części załóg lotniczych przewoźnika lotniczego Air Berlin, od którego pozwana dzierżawiła samolot wraz z załogą w drodze załogowej dzierżawy samolotu („wet lease”), sąd, w szczególności w świetle przedłożonego przez pozwaną artykułu z tagesschau.de z dnia 12 września 2017 r. [...], zgodnie z którym przyczyną spontanicznych zgłoszeń choroby były spory dotyczące sprzedaży Air Berlin, wychodzi z założenia, że doszło do „uzgodnionego działania”, a tym samym, uwzględniając [wyrok z dnia 17 lipca 2018 r., *Krüsemann i in.*, C-195/17, od C-197/17 do C-203/17, C-226/17, C-228/17, C-254/17, C-274/17, C-275/17, od C-278/17 do C-286/17 i od C-290/17 do C-292/17, EU:C:2018:258][...], do „dzikiego strajku”. Czy pozwana w takim przypadku również nie może powołać się na „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów, dlatego że – jako obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu ponoszącemu odpowiedzialność operacyjną **[Or. 6]** – należy jej przypisać taki „dziki strajk” tak jakby dotyczył on jej własnej załogi lotniczej? Apelacja nie mogłaby wówczas zostać uwzględniona.

13 Do uwzględnienia apelacji może się natomiast przyczynić przyjęcie, że „dziki strajk” załogi lotniczej Air Berlin, będącej wydzierżawiającym względnie wydzierżawiającym w ramach umowy załogowej dzierżawy samolotu („wet lease”), z uwagi na brak możliwości zapanowania nad tym zdarzeniem lub wpływu na nie ze strony pozwanej będącej dzierżawcą względnie dzierżawcą w ramach umowy załogowej dzierżawy samolotu („wet lease”), prowadzi do tego, że pozwana mogłaby się powoływać na „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów.

- 14 Sąd skłania się przy tym ku stwierdzeniu, że pozwana – przez wzgląd na okoliczność, że dzierżawiła od Air Berlin samolot wraz z załogą w drodze umowy załogowej dzierżawy samolotu („wet lease”) – nie może, jeżeli chodzi o możliwość powoływania się wobec pasażerów dochodzących odszkodowania na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i 7 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów na wyłączenie odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 rozporządzenia w sprawie praw pasażerów, znajdować się w lepszej lub gorszej sytuacji niż gdyby samodzielnie wykonywała lot, a tym samym nie powinna mieć możliwości powoływania się na „nadzwyczajne okoliczności” w rozumieniu tego przepisu w przypadku „dzikiego strajku” załogi lotniczej wydzierżawiającego lub wydzierżawiającego w ramach umowy załogowej dzierżawy samolotu („wet lease”). W przeciwnym razie obowiązek obsługującego przewoźnika lotniczego zależałby od tego, czy posługuje się własnym samolotem oraz załogą, czy też – w ramach umowy załogowej dzierżawy samolotu („wet lease”) – samolotem oraz załogą przewoźnika lotniczego będącego wydzierżawiającym. Odmienny rezultat pozostałby również w sprzeczności z siódmym i pierwszym motywem rozporządzenia w sprawie praw pasażerów.
- 15 [Rozważania dotyczące zaproponowanego przez pozwaną sformułowania pytania prejudycjalnego] [...]
- 16 [...] **[Or. 7]** [...]
- 17 [...]
- [...]

DOKUMENT ROBOTA