



Kontakty z Mediami
i Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 100/18

Luksemburg, 4 lipca 2018 r.

Wyrok w sprawie C-532/17
Wolfgang Wirth i in. / Thomson Airways Ltd

W przypadku dużego opóźnienia lotu przewoźnikiem lotniczym zobowiązanym do zapłaty odszkodowania należnego na rzecz pasażerów nie jest przewoźnik, który oddał w dzierżawę użyty samolot wraz z załogą, lecz przewoźnik, który zdecydował o wykonaniu lotu

Wolfgang Wirth i inni pasażerowie zarezerwowali u przewoźnika lotniczego TUIfly lot z Hamburga (Niemcy) do Cancún (Meksyk). Dla celów wykonania tego lotu TUIfly wykorzystwała samolot wraz z załogą, który wydzierżawiła („wet lease”) od innego przewoźnika lotniczego, Thomson Airways. Na potwierdzeniu rezerwacji wskazano, że rezerwacje zostały dokonane przez TUIFly, lecz lot był „wykonywany” przez Thomson Airways.

Jako że lot ów został wykonany z opóźnieniem, W. Wirth i inni pasażerowie wystąpili do Thomson Airways o zapłatę odszkodowania, które uznali za należne im zgodnie z rozporządzeniem nr 261/2004¹. Spółka Thomson Airways odmówiła zapłaty tego odszkodowania z tego względu, że nie była ona obsługującym przewoźnikiem lotniczym w rozumieniu owego rozporządzenia². Zdaniem Thomson Airways odpowiedzialność operacyjną za wykonanie lotu ponosiła spółka TUIFly, w związku z czym powództwo o odszkodowanie powinno zostać skierowane wyłącznie przeciwko temu przewoźnikowi lotniczemu.

W tych okolicznościach Landgericht Hamburg (sąd okręgowy w Hamburgu, Niemcy) zwrócił się do Trybunału Sprawiedliwości z wnioskiem o sprecyzowanie pojęcia „obsługującego przewoźnika lotniczego”.

Trybunał stwierdził w wyroku, że **za obsługującego przewoźnika lotniczego należy uznać przewoźnika, który podejmuje decyzję o przeprowadzeniu konkretnego lotu, włącznie z ustaleniem jego trasy, a tym samym o stworzeniu dla zainteresowanych oferty przewozu lotniczego**. Podjęcie tego rodzaju decyzji oznacza bowiem, że przewoźnik ten ponosi odpowiedzialność za wykonanie tego lotu, w tym między innymi za ewentualne odwołanie lub duże opóźnienia w przylocie.

W konsekwencji, **przewoźnik lotniczy** tego rodzaju jak w rozpatrywanej sprawie Thomson Airways, **który wydzierżawia samolot wraz z załogą innemu przewoźnikowi lotniczemu („wet lease”), ale nie ponosi odpowiedzialności operacyjnej za lot, nie może zostać zakwalifikowany jako obsługujący przewoźnik lotniczy** w rozumieniu rozporządzenia. Jest w tym względzie bez znaczenia, że potwierdzenie rezerwacji lotu wydane pasażerom wskazuje, że lot jest wykonywany przez tego pierwszego przewoźnika.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie

¹ 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.U. 2004, L 46, s. 1).

² Zgodnie z rozporządzeniem, ma ono zastosowanie do „obsługującego przewoźnika lotniczego”.

z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst](#) wyroku znajduje się na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia.

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 22964106