

**Pytanie prejudycjalne**

Czy treść odpowiedzi na pytania prejudycjalne przedstawione w sprawach C-225/19 i C-226/19 będzie brzmiała inaczej, jeżeli nie zostanie ujawnione, względnie zostało ujawnione, które państwo wyraziło sprzeciw wobec wydania wizy wnioskodawcy w ramach procedury uprzedniego zasięgnięcia w opinii przewidzianej w art. 22 kodeksu wizowego<sup>(1)</sup>?

<sup>(1)</sup> Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (WE) nr 810/2009 z dnia 13 lipca 2009 r. ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Wizowy, Dz.U. 2009, L 243, s. 1.

---

**Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Sąd Rejonowy w Gliwicach  
(Polska) w dniu 5 marca 2020 r. – D. Spółka Akcyjna przeciwko W. Zrt**

**(Sprawa C-127/20)**

(2020/C 209/16)

Język postępowania: polski

**Sąd odsyłający**

Sąd Rejonowy w Gliwicach

**Strony w postępowaniu głównym**

Strona skarżąca: D. Spółka Akcyjna

Strona pozwana: W. Zrt

**Pytanie prejudycjalne**

Czy artykuł 5 ustęp 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku 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<sup>(1)</sup> należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy, którego samolot zderzył się z ptakiem, jest zobowiązany – w ramach racjonalnych środków, jakie powinien podjąć – do uwzględnienia przy planowaniu lotów w systemie rotacyjnym rezerwy czasowej, która wystarcza na przeprowadzenie wymaganej kontroli bezpieczeństwa?

a w razie udzielenia odpowiedzi negatywnej:

Czy artykuł 5 ustęp 3 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 roku 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 przewoźnik lotniczy, którego samolot zderzył się z ptakiem, jest zobowiązany – w ramach racjonalnych środków, jakie powinien podjąć – do wyznaczenia planu służby lub obsady załogi w taki sposób, aby była gotowa do pełnienia czynności lotniczych niezwłocznie po przeprowadzeniu wymaganej kontroli bezpieczeństwa, niezależnie od ograniczeń czasu lotu i służby oraz wymagań dotyczących odpoczynku, przewidzianych w załączniku nr III do rozporządzenia Komisji (UE) nr 965/2012 z dnia 5 października 2012 roku ustanawiającego wymagania techniczne i procedury administracyjne odnoszące się do operacji lotniczych<sup>(2)</sup>?

<sup>(1)</sup> Dz. U. 2004, L 46, s. 1; Polskie wydanie specjalne: Rozdział 07 Tom 008 P. 10 – 16

<sup>(2)</sup> Dz. U. 2012, L 296, s. 1

---