

Dagmara Kuźniar-Kwiartek*

K A R

Opóźnienie lotu a prawo do odszkodowania na podstawie 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 – przegląd wybranego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE

Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 19 stycznia 2009 r. w połączonych sprawach C-402/07 i C-432/07
- III. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 23 października 2012 r. w sprawach połączonych C-581/10 i C-629/10
- IV. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 26 lutego 2013 r. w sprawie C-11/11
- V. Podsumowanie

JEL: K13, L93

I. Wprowadzenie

Zasady odpowiedzialności przewoźników lotniczych na poziomie unijnym reguluje 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 295/91¹. Ma ono zastosowanie do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego UE oraz tych, którzy odlatują z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądują na lotnisku państwa członkowskiego UE, a przewoźnik lotniczy obsługujący lot jest przewoźnikiem wspólnotowym (art. 3 ust. 1). Rozporządzenie posługuje się terminem „obsługującego przewoźnika”, który oznacza przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonywać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby prawnej lub fizycznej, mającej umowę z tym pasażerem (art. 2 lit. a).

Jedną z przewidzianych w rozporządzeniu podstaw odpowiedzialności przewoźnika jest opóźnienie w stosunku do planowanego startu. Zgodnie z art. 6 w sytuacji, gdy obsługujący

* Adiunkt w Zakładzie Prawa Międzynarodowego i Prawa Europejskiego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Rzeszowskiego.

¹ Dz. Urz. UE 2004 L46/1.

przewoźnik mógł przewidzieć, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowanego startu, pasażerowie, w ramach limitów czasowych określonych w odniesieniu do długości lotów², mają prawo do opieki na podstawie art. 9, a gdy opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin przysługuje im prawo do zwrotu należności zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a). Rozporządzenie nie mówi natomiast o prawie do odszkodowania z art. 7³, rezerwując je wyraźnie do sytuacji, w której odmówiono pasażerom przyjęcia na pokład lub lot został odwołany (art. 4 i 5). Inaczej do tej kwestii ustosunkował się w swoim orzecznictwie Trybunał Sprawiedliwości UE, wskazując podstawy prawa do odszkodowania również dla pasażerów lotów opóźnionych.

II. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 19 stycznia 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07⁴

Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 został wydany w trybie prejudycjalnym w przedmiocie wniosków złożonych przez Bundesgerichtshof (Niemcy) i Handelsgericht Wien (Austria). Wnioski dotyczyły dwóch sporów między *Christopherem Sturgeonem i jego rodziną a przewoźnikiem lotniczym Condor Flugdienst GmbH* oraz między *Stefanem Bökiem i Cornelią Lepuschitz a przewoźnikiem lotniczym Air France SA*. Przedmiotem sporów była odmowa ze strony przewoźników lotniczych wypłaty odszkodowania na rzecz pasażerów, których przybycie do docelowego portu lotniczego nastąpiło odpowiednio z dwudziestopięcio- i dwudziestodwugodzinnym opóźnieniem w stosunku do planowanej godziny przylotu.

Na tle powyższych spraw sformułowano m.in. pytanie: czy opóźnienie lotu, jeśli jest duże, należy uznać za odwołanie lotu w rozumieniu art. 2 lit. l) i art. 5 rozporządzenia nr 261/2004 i czy art. 5, 6 i 7 tego rozporządzenia należy interpretować w sposób dający pasażerom lotów opóźnionych prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7, odnoszącym się do pasażerów lotów odwołanych.

Trybunał, interpretując pojęcie opóźnienia lotu, zaznaczył, że może być ono sprecyzowane poprzez odwołanie do kontekstu, w jaki się wpisuje. Art. 6 rozporządzenia posługuje się terminem „opóźnienie lotu”, które występuje tylko w odniesieniu do planowanej godziny odlotu i które zakłada, że po godzinie odlotu pozostałe czynniki wpływające na lot powinny pozostać niezmienione. Wobec tego lot jest opóźniony, jeżeli jest wykonywany według rozkładu, a rzeczywista godzina jego startu jest opóźniona w stosunku do planowanej. Trybunał zaznaczył, że lot opóźniony to jednak lot, który miał miejsce, a więc nie można uznać lotu opóźnionego za lot odwołany, w tym drugim przypadku bowiem lot pierwotnie zaplanowany nie jest wykonany. Ta zasadnicza różnica implikuje wniosek, iż w przypadku lotów opóźnionych, nawet w przypadku dużego opóźnienia, możemy mówić o odwołaniu tylko wtedy, gdy przewoźnik lotniczy zapewni przewóz pasażerów w ramach alternatywnego lotu, którego pierwotny rozkład różni się od rozkładu lotu pierwotnie przewidzianego⁵. Dlatego Trybunał uznał, że co do zasady, możliwe jest przyjęcie, iż doszło do

² W art. 6 mowa o następujących limitach czasowych: a) dwie lub więcej godzin w przypadku lotów do 1500 kilometrów; b) trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów w ramach UE dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych o długości pomiędzy 1500 a 3500 kilometrów; c) cztery lub więcej godzin w przypadku innych lotów.

³ Art. 7 rozporządzenia określa kwoty odszkodowania na 250 EUR, 400 EUR i 600 EUR w zależności od długości lotu. Przy ustalaniu odległości za podstawę służy ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpiło po czasie planowanego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

⁴ ECLI:EU:C:2009:716.

⁵ Ibidem, pkt 35.

odwołania lotu, jeżeli pierwotnie opóźniony lot zostaje przeniesiony na inny lot, czyli ma miejsce odstąpienie od rozkładu pierwotnego lotu i dołączenie przez jego pasażerów do pasażerów lotu również przewidzianego w rozkładzie, niezależnie od lotu, na który przeniesieni pasażerowie mieli rezerwację⁶. Jednocześnie podkreślono, że o fakcie opóźnienia lub odwołania lotu nie stanowi tego typu komunikat podany na lotniskowej tablicy lub informacja udzielona przez personel przewoźnika czy odbieranie przez pasażerów bagażów lub otrzymywanie nowych kart pokładowych. Doprecyzowano również, że nie jest rozstrzygająca przesłanka, by skład grupy pasażerów pierwotnie posiadających rezerwację był absolutnie identyczny ze składem grupy przewożonej w terminie późniejszym⁷.

W kwestii odszkodowania w przypadku opóźnienia lotu Trybunał stwierdził, iż z rozporządzenia nr 261/2004 nie wynika wyraźnie prawo do odszkodowania w tego typu sytuacjach, podkreślił jednak, że przy wykładni przepisów prawa unijnego należy brać pod uwagę nie tylko ich brzmienie, lecz także kontekst i cel regulacji, której stanowią część⁸. Część normatywna aktu prawnego musi być interpretowana z uwzględnieniem motywów, które doprowadziły do jego wydania⁹.

Trybunał odwołał się do pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”, które są przewidziane wyłącznie w art. 5 ust. 3 rozporządzenia i dają przewoźnikowi lotniczemu możliwość uwolnienia się od odpowiedzialności odszkodowawczej w razie odwołania lotu. Zauważył, że w myśl motywu 15 rozporządzenia za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia przełożenie lotu na następny dzień czy odwołanie lotu, ale również powstanie dużego opóźnienia. Użycie pojęcia dużego opóźnienia w kontekście nadzwyczajnych okoliczności pozwala natomiast powiązać je z prawem do odszkodowania¹⁰.

Trybunał podkreślił, że sytuacja pasażerów lotów opóźnionych nie różni się od sytuacji pasażerów lotów odwołanych, ponoszą oni bowiem analogiczną szkodę, polegającą na stracie czasu, a więc znajdują się w sytuacjach porównywalnych. W obu przypadkach transport lotniczy staje się trudniejszy, jeśli nawet pasażerowie zostają przewiezieni do miejsca docelowego, przybywają do niego w terminie późniejszym niż pierwotnie planowany, a w konsekwencji ponoszą analogiczną stratę czasu¹¹. Trybunał uznał również za zasadne powiązanie prawa do odszkodowania ze stratą czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny w stosunku do pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godziny przylotu. Odwołał się przy tym do art. 6 rozporządzenia, który przewiduje określone skutki prawne już w przypadku opóźnienia lotu w stosunku do planowanego startu o dwie godziny i wspomnianego motywu 15, w którym jest mowa o dużym opóźnieniu.

W myśl powyższych rozważań orzeczono, że „opóźniony lot, niezależnie od czasu trwania opóźnienia, nawet gdy jest ono duże, nie może zostać uznany za odwołany, jeżeli jest realizowany zgodnie z pierwotnie przewidzianym przez przewoźnika lotniczego rozkładem” (pkt 1 wyroku), natomiast pasażerowie lotów opóźnionych mogą być traktowani jak pasażerowie lotów odwołanych,

⁶ Ibidem, pkt 36.

⁷ Ibidem, pkt 37 i 38.

⁸ Ibidem, pkt 41. Zob. m.in. wyr. Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 września 2000 r. w sprawie C-156/98 *Niemcy przeciwko Komisji*, ECLI:EU:C:2000:467, pkt 50, czy wyr. Trybunału Sprawiedliwości z dnia 7 grudnia 2006 r. w sprawie C-306/05 *SGAE przeciwko Rafael Hoteles SA*, ECLI:EU:C:2006:765, pkt 34.

⁹ Ibidem, pkt 42. Zob. wyr. Trybunału Sprawiedliwości z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie C-298/00P *Republika Włosa przeciwko Komisji Wspólnot Europejskich*, ECLI:EU:C:2004:240, pkt 97.

¹⁰ Zob. pkt 43 analizowanego wyroku.

¹¹ Ibidem, pkt 54 i 56.

a zatem mogą powoływać się na prawo do odszkodowania, jeżeli „z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu” (pkt 2 wyroku). Biorąc pod uwagę, że konsekwencją przyznania pasażerom lotów opóźnionych prawa do odszkodowania jest możliwość uchylenia się przez przewoźnika lotniczego od odpowiedzialności odszkodowawczej na takich samych zasadach, jak w przypadku odwołania lotu (zob. art. 5 ust. 3), postanowiono, że nie jest on zobowiązany do wypłaty rekompensaty, jeżeli jest w stanie dowieść, iż „duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego” (pkt 2 *in fine* wyroku).

III. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 23 października 2012 r. w połączonych sprawach C-581/ i C-629/10¹²

Przedmiotem postępowania w sprawach połączonych C-581/ i C-629/10 były wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożone przez Amtsgericht Köln (Niemcy) i High Court of Justice (England & Wales), Queen’s Bench Division (Administrative Court) (Zjednoczone Królestwo) odpowiednio w sporze pomiędzy *Emeką Nelsonem i jego rodziną a przewoźnikiem lotniczym Deutsche Lufthansa AG* w przedmiocie odmowy wypłaty odszkodowania za dwudziestogodzinne opóźnienie w stosunku do pierwotnie planowanej godziny przylotu oraz w sporze pomiędzy spółkami *TUI Travel plc, British Airways plc, easyJet Airline Company Ltd i International Air Transport Association* (międzynarodowym zrzeszeniem przewoźników powietrznych) a *Civil Aviation Authority* (Urzędem Lotnictwa Cywilnego) w przedmiocie odmowy zagwarantowania tym spółkom dokonywania wykładni rozporządzenia nr 261/2004 w sposób nieprzewidujący obowiązku wypłacania pasażerom odszkodowań z tytułu opóźnień lotów.

W sprawach tych Trybunał ustosunkował się do zagadnienia prawa do odszkodowania za opóźniony lot w ramach pytań o: a) istnienie prawa do odszkodowania na mocy rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku opóźnienia lotu i warunki, w których odszkodowanie to jest należne; b) ważność art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004 w świetle Konwencji montrealskiej z dnia 28 maja 1999 r. o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisanej w dniu 9 grudnia 1999 r. przez Wspólnotę Europejską; c) ważność art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004 w świetle zasady pewności prawa i zasady proporcjonalności.

Trybunał, odpowiadając na pierwsze pytanie, odwołał się do wyroku w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 i przypomniał, że zasada równego traktowania wymaga, by „porównywalne sytuacje nie były traktowane w sposób odmienny, a sytuacje odmienne nie były traktowane w sposób jednakowy, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione”¹³. Położenie pasażerów, których lot opóźnia się i pasażerów, których lot został odwołany jest natomiast porównywalne w kontekście odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004. Doznają oni podobnych niedogodności polegających na stracie co najmniej trzech godzin w stosunku do pierwotnego

¹² ECLI:EU:C:2012:657.

¹³ Ibidem, pkt 33. Zob. wyr. Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 grudnia 2004 r. w sprawie C-210/03 *Swedish Match*, ECLI:EU:C:2004:802, pkt 70 i wyr. Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 *IATA i ELFAA*, ECLI:EU:C:2006:10, pkt 95.

planu lotu, a w razie konieczności dotarcia do miejsca docelowego w danym momencie, nie są w stanie uniknąć straty czasu wynikającej z nowej sytuacji, nie mają bowiem w tej kwestii żadnej swobody¹⁴. Trybunał zwrócił również uwagę, że samo rozporządzenie w sposób dorozumiany kładzie nacisk na równowagę niedogodności doznawanych przez pasażerów lotów odwołanych i pasażerów lotów opóźnionych, wspominając m.in. o zbyt dużej liczbie pasażerów, których dotyczą odwołania bez wcześniejszego poinformowania i duże opóźnienia (motyw 3). Biorąc pod uwagę, że celem rozporządzenia jest zwiększenie ochrony wszystkich pasażerów, pasażerowie lotów opóźnionych o trzy godziny lub więcej nie mogą być traktowani w sposób odmienny od pasażerów korzystających z odszkodowania¹⁵.

Trybunał, analizując drugie pytanie, zauważył, że postanowienia Konwencji montrealskiej, choć przewidują powództwo odszkodowawcze w razie szkód wynikających z opóźnienia w przewozie lotniczym i określają warunki i ograniczenia zasady wypłacania odszkodowań, których nie spełnia rozporządzenie nr 261/2004, nie unieważniają jego postanowień. Intencją autorów Konwencji nie było bowiem chronienie przewoźników przed podejmowaniem w stosunku do nich działań innych niż przewidziane w jej postanowieniach¹⁶. Trybunał zauważył, że postanowienia rozporządzenia dotyczą straty czasu, która nie jest szkodą powstałą w wyniku opóźnienia, o której mówi w art. 19 Konwencja montrealaska, lecz stanowi pewną niedogodność, podobnie jak inne niedogodności wynikające z odmowy przyjęcia na pokład, odwołania lotu oraz dużego opóźnienia. Co więcej nie musi istnieć związek przyczynowy pomiędzy rzeczywistym opóźnieniem a stratą czasu jako podstawą prawa do odszkodowania na mocy rozporządzenia nr 261/2004, co z kolei implikują postanowienia art. 19 Konwencji. Ponadto szkoda jest zindywidualizowana w zależności od stopnia uszczerbku doznanego przez poszczególnych pasażerów, natomiast strata czasu, będąca wynikiem opóźnienia lotu, nie wymaga oceny indywidualnej każdego pasażera, którego ona dotyczy. Zadośćuczynienia można dokonać za pomocą ujednoczonego środka. Dlatego też szczególny obowiązek wypłaty odszkodowania przewidziany w rozporządzeniu nie wynika z każdego rzeczywistego opóźnienia, lecz jedynie z opóźnienia powodującego stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny w stosunku do pierwotnie przewidzianej godziny przylotu¹⁷. Podsumowując wnioski, Trybunał zaznaczył, że w myśl art. 12 rozporządzenia rozwiązania w nim przewidziane nie naruszają prawa pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Sąd krajowy może zasądzić od przewoźnika lotniczego odszkodowanie z tytułu szkody poniesionej przez pasażerów w związku z niewykonaniem umowy przewozu lotniczego w oparciu o podstawę prawną inną niż rozporządzenie, w szczególności, na warunkach przewidzianych w Konwencji montrealskiej lub prawie krajowym¹⁸.

W przedmiocie trzeciego pytania Trybunał stwierdził, że wykładnia rozporządzenia nr 261/2004, pozwalająca na wypłatę odszkodowania pasażerom lotów odwołanych, nie narusza zasady pewności prawa, o czym przesądzają poczynione wcześniej ustalenia w zakresie pytania pierwszego i drugiego. Ponadto, kierując się zasadą równego traktowania, przewoźnicy nie mogą podnosić naruszenia zasady pewności prawa poprzez nałożenie na nich rozporządzeniem obowiązku wy-

¹⁴ Zob. pkt 34 i 35 analizowanego wyroku.

¹⁵ Ibidem, pkt 36 i 37.

¹⁶ Ibidem, pkt 46.

¹⁷ Ibidem, pkt 50–54.

¹⁸ Ibidem, pkt 59. Por. wyr. Trybunału Sprawiedliwości z dnia 13 października 2011 r. w sprawie C-83/10 *Sousa Rodriguez i in.*, ECLI:EU:C:2011:652, pkt 38.

płaty odszkodowania w razie opóźnienia lotu, w kwotach w nim przewidzianych¹⁹. Trybunał uznał również ważność art. 5–7 rozporządzenia w świetle zasady proporcjonalności. Powołując się na orzeczenia zapadłe w innych sprawach (wyrok z dnia 12 marca 2002 r. w sprawach połączonych C-27/00 i C-122/00 *Omega Air i in.*, pkt 62 i wyrok z dnia 12 stycznia 2006 r. w sprawach C-504/04 *Agrarproduktion Staebelow*, pkt 35), przypomniał, że zasada proporcjonalności, wymaga, by akty instytucji UE „nie wykraczały poza to, co odpowiednie i konieczne do realizacji uzasadnionych celów, którym mają służyć dane uregulowania”, natomiast „tam, gdzie istnieje możliwość wyboru spośród większej liczby odpowiednich rozwiązań, należy stosować te najmniej dotkliwe, a wynikające z tego niedogodności nie mogą być nadmierne w stosunku do zamierzonych celów”²⁰. Trybunał przyznał, że odszkodowanie powoduje konsekwencje finansowe dla przewoźników lotniczych, ale uznał, iż nie mogą być one traktowane jako nadmierne w stosunku do celu polegającego na wysokiej ochronie pasażerów lotniczych. Ponadto obowiązek wypłaty odszkodowania, wynikający z art. 7 rozporządzenia, dotyczy tylko dużych opóźnień, a przewoźnik ma prawo dochodzenia odszkodowania od osób odpowiedzialnych za opóźnienie²¹.

Mając na uwadze powyższe ustalenia, w pkt 1 wyroku podzielono stanowisko zajęte przez Trybunał w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 w przedmiocie warunków odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika lotniczego w razie opóźnienia lotu, natomiast w pkt 2 orzeczono brak okoliczności mogących mieć wpływ na ważność art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004.

IV. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości UE z dnia 26 lutego 2013 r. w sprawie C-11/11²²

W wyroku w sprawie C-11/11 Trybunał po raz kolejny odniósł się do problemu odpowiedzialności odszkodowawczej przewoźnika lotniczego w przypadku opóźnienia lotu. Tym razem chodziło jednak o ustalenie czy pasażer ma prawo do odszkodowania na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, gdy opóźnienie odlotu nie osiąga limitów czasowych określonych w art. 6 tego rozporządzenia, a przylot do ostatniego miejsca docelowego następuje nie wcześniej niż trzy godziny po planowanym czasie przylotu. Z takim pytaniem prejudycjalnym zwrócił się do Trybunału sąd niemiecki w sprawie sporu między spółką *Air France a Henzem-Gerkem Folkertsem i Lużą-Terezą Folkerts*, która zarezerwowała lot z Bremy do Asunción (Paragwaj) przez Paryż i São Paulo. Poszkodowana podnosiła, że do miejsca docelowego przybyła z jedenastogodzinnym opóźnieniem w stosunku do planowanej godziny wskutek dwuipółgodzinnego opóźnienia lotu do Paryża, co spowodowało spóźnienie na lot łączony z Paryża do São Paulo, a w konsekwencji spóźnienie na lot łączony do Asunción.

W przedmiotowej sprawie Trybunał stwierdził, że rozporządzenie nr 261/2004 przewiduje dwa różne przypadki opóźnienia. Mianowicie w art. 6 mowa jest o opóźnieniu lotu w stosunku do planowej godziny wyloty. Z kolei art. 5 ust. 1 lit. c) wiąże odpowiedzialność odszkodowawczą przewoźnika lotniczego z sytuacją, w której pasażerowie lotu odwołanego, którym przewoźnik zaproponował zmianę planu podróży, docierają do miejsca docelowego z pewnym opóźnieniem

¹⁹ Zob. pkt 63 i 67 analizowanego wyroku.

²⁰ Ibidem, pkt 71 i 72.

²¹ Ibidem, pkt 76, 77 i 80.

²² ECLI:EU:C:2013:106.

w stosunku do planowej godziny przylotu lotu odwołanego²³. Trybunał, posiłkując się stanowiskiem w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, przypomniał, że do celów odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia opóźnienie należy oceniać przez pryzmat planowanej godziny przybycia do miejsca docelowego. Pojęcie miejsca docelowego jest natomiast zdefiniowane w art. 2 lit. h) jako miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu. Trybunał podkreślił, że nieprzekroczenie progów czasowych wyznaczonych w art. 6 nie ma znaczenia dla ciążącego na przewoźniku lotniczym obowiązku wypłaty odszkodowania, jeżeli lot zakończył się w miejscu docelowym z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem. Inna konkluzja, zdaniem Trybunału, oznaczałaby nieuzasadnioną różnicę w traktowaniu pasażerów lotów przybywających do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny w stosunku do planowanej godziny przylotu, w zależności od tego czy opóźnienie ich lotu w stosunku do planowanej godziny wylotu przekroczyło progi określone w art. 6, podczas gdy niedogodności, których doświadczają w związku z nieodwracalną stratą czasu są identyczne²⁴.

Z tych też względów Trybunał orzekł, że na podstawie art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 przysługuje odszkodowanie pasażerowi lotu łączonego, którego „rozpoczęcie było opóźnione w wymiarze niższym niż progi określone w artykule 6 tego rozporządzenia, lecz który przybył do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny w stosunku do planowej godziny przylotu, jako że wspomniane odszkodowanie nie jest uzależnione od istnienia opóźnienia przy wylocie, a co za tym idzie – od spełnienia przesłanek ustanowionych w tym artykule 6”.

V. Podsumowanie

Przedstawione sprawy ilustrują ugruntowane w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości UE stanowisko, zgodnie z którym pasażerowie lotów opóźnionych mają prawo do odszkodowania na podstawie 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. Warunkiem jest przybycie do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny. Tym samym Trybunał istotnie rozszerza prawa pasażerów lotniczych, zapełniając lukę, która wynika z braku wyraźnie sformułowanych w rozporządzeniu przepisów w przedmiocie możliwości ubiegania się o odszkodowanie od przewoźnika lotniczego w przypadku opóźnienia lotu.

Przyznanie pasażerom lotniczym prawa do odszkodowania w razie opóźnienia lotu koresponduje z celami, jakie zostały postawione w rozporządzeniu nr 261/2004 przed Unią Europejską w dziedzinie transportu lotniczego, a mianowicie: zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych (motyw 1) oraz podniesienie standardów ochrony poprzez wzmocnienie praw pasażerów lotniczych (motyw 4). Cele te uzasadniają konieczność liczenia się z konsekwencjami finansowymi przez przewoźników lotniczych. Przedstawione orzeczenia realizują również zasadę równego traktowania pasażerów lotów opóźnionych i pasażerów lotów odwołanych. Przez pryzmat tej zasady należy oceniać poziom ochrony wszystkich pasażerów w ruchu lotniczym. Jak wynika ze stanowiska Trybunału istotne jest bowiem, by ważyć niedogodności, z jakimi spotykają

²³ Ibidem, pkt 29 i 30.

²⁴ Ibidem, pkt 33 i 37–39.

się pasażerowie lotów, tak odwołanych, jak i odbywających się z dużym opóźnieniem, według kryteriów obiektywnych, uzasadniających takie samo traktowanie w porównywalnych sytuacjach.

Trzeba zauważyć, że Trybunał nie wykluczył możliwości jednoczesnego ubiegania się o odszkodowanie za szkodę spowodowaną opóźnieniem na podstawie Konwencji montrealskiej z 1999 r. o ujednoczeniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego bądź na podstawie przepisów prawa krajowego. Słusznym wydaje się zróżnicowanie odpowiedzialności, która na gruncie postanowień Konwencji ma charakter zindywidualizowany. Rozporządzenie nie stawia natomiast wymogu dokonywania oceny stopnia uszczerbku, a rekompensata ma postać ujednoczonego środka adekwatnego do zaistniałej straty czasu.

Warto podkreślić, że stanowisko Trybunału nie tylko potwierdza istnienie dodatkowego instrumentu chroniącego beneficjentów linii lotniczych, lecz także może wpływać pozytywnie na standard świadczonych usług. Jest to o tyle znaczące, że w dobie intensywnego rozwoju transportu lotniczego naruszenia praw pasażerów nie należą do rzadkości. Jak bardzo przyjęta przez Trybunał interpretacja przepisów rozporządzenia jest dla przewoźników lotniczych dolegliwa, świadczyć może przyjmowana przez linie lotnicze różna definicja spóźnienia, tak by można było uniknąć przekroczenia progu trzech godzin. Kwestią tą ostatecznie zajął się Trybunał Sprawiedliwości w sprawie C-452/13 *Germainwings GmbH przeciwko Ronny'emu Henningowi* określając pojęcie „czasu przylotu”²⁵.

Kończąc, należy dodać, że nieprecyzyjność przepisów zawartych w rozporządzeniu nr 261/2004 skłoniła Komisję Europejską do złożenia propozycji zmian obowiązujących zasad odszkodowania i pomocy dla pasażerów oraz zasad dotyczący odpowiedzialności przewoźnika lotniczego²⁶.

²⁵ W wyr. z dnia 4 września 2014 r. Trybunał orzekł, że pojęcie „czasu przylotu”, używane do celów określenia wielkości opóźnienia, którego doświadczać pasażerowie danego lotu, oznacza „moment, w którym co najmniej jedno z drzwi samolotu otwierają się, przy założeniu, że w owym momencie pasażerowie mają prawo opuścić maszynę”. ECLI:EU:2014:2141, pkt 28.

²⁶ Zob. wniosek dotyczący rozporządzenia Parlamentu i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu, COM (2013) 130 final, 18.03.2013. Według stanu na dzień 31 stycznia 2016 r. prace legislacyjne nadal trwają.