OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
ELEANOR SHARPSTON
przedstawiona w dniu 28 czerwca 2011 r.[1]

1. W niniejszej sprawie Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra (sąd gospodarczy nr 1 w Pontevedrze) zwraca się do Trybunału z pytaniem, czy „odwołanie" w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004[2] obejmuje przypadek, w którym lot rozpoczął się, jednak z powodów technicznych samolot został zmuszony do powrotu na lotnisko wylotu. Wspomniany sąd chciałby także uzyskać wskazówki w przedmiocie znaczenia pojęcia dalszego odszkodowania, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia.

Ramy prawne

Konwencja montrealska

2. Konwencja w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (zwana dalej „konwencją montrealską") została podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona przez nią w dniu 5 kwietnia 2001 r.[3].

3. Motyw trzeci konwencji montrealskiej uznaje wagę zapewnienia ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym transporcie lotniczym i potrzebę sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody.

4. Artykuł 19 konwencji montrealskiej stanowi:

„Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie lotniczym osób, bagażu lub ładunku. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę wynikłą z opóźnienia, jeśli udowodni,

1 — Język oryginału: angielski.

2 — 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. L 46, s. 1, zwane dalej „rozporządzeniem").

3 — Decyzja Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. w sprawie zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealska) (Dz.U. L 194, s. 38). Konwencja montrealska weszła w życie w dniu 28 czerwca 2004 r. w odniesieniu do UE, Francji i Hiszpanii. Obecnie obowiązuje we wszystkich państwach członkowskich.

że on sam oraz jego pracownicy i agenci podjęli wszystkie rozsądnie konieczne środki, aby uniknąć szkody, lub że niemożliwe było podjęcie przez nich takich środków".

5. Z art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 [4] wynika, że odpowiedzialność unijnych przewoźników lotniczych w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu regulują wszystkie przepisy konwencji montrealskiej dotyczące tej odpowiedzialności.

Rozporządzenie nr 261/2004

6. Preambuła rozporządzenia obejmuje następujące motywy:

„(1) Działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu między innymi zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów.

(2) Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lub duże opóźnienie lotów powodują poważne problemy i niedogodności dla pasażerów.

[…]

(12) Powinno się również zminimalizować trudności i niedogodności dla pasażerów wynikające z odwołania lotów. W tym celu należy nakłaniać przewoźników do informowania pasażerów o odwołaniach lotów przed planową godziną odlotu i ponadto do oferowania pasażerom możliwych do przyjęcia zmian planów podróży, tak by mieli oni możliwość dostosowania się do nich […].

(13) Pasażerowie, których loty zostały odwołane, powinni mieć możliwość otrzymania zwrotu należności za ich bilety albo oferty zmiany trasy podróży na satysfakcjonujących warunkach, a w czasie oczekiwania na późniejszy lot powinni zostać otoczeni należytą opieką.

(14) Podobnie jak w konwencji montrealskiej, zobowiązania przewoźników lotniczych powinny być ograniczone lub ich odpowiedzialność wyłączona, w przypadku gdy zdarzenie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można [by] było uniknąć

4 — Rozporządzenie Rady (WE) z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu przewozu pasażerów i ich bagażu drogą powietrzną (Dz.U. L 285, s. 1), zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. L 140, s. 2).

pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków […]”.

7. Zgodnie z art. 1 ust. 1 rozporządzenia przyznaje ono pasażerom minimalne prawa w razie a) odmowy przyjęcia na pokład wbrew ich woli, b) odwołania ich lotu, c) opóźnienia ich lotu. Na mocy art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia znajduje ono zastosowanie między innymi do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego.

8. Artykuł 2 lit. l) rozporządzenia definiuje „odwołanie” jako „nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany” [5].

9. Artykuł 5 rozporządzenia jest zatytułowany „Odwołanie”. Stanowi on w ust. 1 lit. a) i b), że pasażerowie, których lot został odwołany, otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 8, art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2 omawianego rozporządzenia. Ponadto w przypadku zmiany planu podróży, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, zainteresowani pasażerowie są uprawnieni do otrzymania pomocy określonej w art. 9 ust. 1 lit. b) i c).

10. Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c)

pasażerowie, których lot został odwołany, mają także prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego zgodnie z art. 7, chyba że:

„(i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub

(ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub

(iii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie krótszym niż siedem dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży umożliwiającą im wylot nie więcej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu”.

5 — Definicja ta zawiera również przesłankę, zgodnie z którą „[na ten lot] zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce”. Niniejsza sprawa nie dotyczy jednakże lotów odwołanych zanim dokonano na nie jakichkolwiek rezerwacji.

11. Artykuł 5 ust. 3 przewiduje:

„Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można [by] było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków".

12. Artykuł 7 rozporządzenia jest zatytułowany „Prawo do odszkodowania". Stanowi on w ust. 1 i 2, co następuje:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;

b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;

c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

Przy określaniu odległości podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu.

2. Jeżeli pasażerom zaoferowano, zgodnie z art. 8, zmianę planu podróży do ich miejsca docelowego na alternatywny lot, którego czas przylotu nie przekracza planowego czasu przylotu pierwotnie zarezerwowanego lotu:

a) o dwie godziny w przypadku wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów; lub

b) o trzy godziny w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów; lub

c) o cztery godziny w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

obsługujący przewoźnik lotniczy może pomniejszyć odszkodowanie przewidziane w ust. 1 o 50%".

13. Artykuł 8 rozporządzenia jest zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży". Stanowi on w ust. 1, że w razie odwołania do tego artykułu pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy a) zwrotem pełnego kosztu biletu za część lub całość podróży oraz, w stosownym przypadku, lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu w najwcześniejszym możliwym terminie; b) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego w najwcześniejszym możliwym terminie; a c) zmianą planu podróży w późniejszym terminie.

14. Artykuł 8 ust. 3 rozporządzenia zobowiązuje przewoźnika lotniczego, w sytuacji gdy oferuje on pasażerowi lot na inne lotnisko w mieście, aglomeracji lub regionie przeznaczenia niż to, do którego została zrobiona rezerwacja, do poniesienia kosztów transportu pasażera z tego innego lotniska na lotnisko, do którego została zrobiona rezerwacja lub do innego pobliskiego miejsca uzgodnionego z pasażerem.

15. Artykuł 9 rozporządzenia jest zatytułowany „Prawo do opieki". Przewiduje on w ust. 1, że w razie odwołania do tego artykułu pasażerowie otrzymują (bezpłatnie, ale na warunkach uzależnionych od długości opóźnienia) a) posiłki i napoje; b) zakwaterowanie w hotelu; oraz c) transport pomiędzy lotniskiem a miejscem ich zakwaterowania; ponadto, na mocy art. 9 ust. 2 rozporządzenia, pasażerom przysługują bezpłatnie dwie rozmowy telefoniczne lub wysłanie dwóch wiadomości dalekopisem, faksem lub pocztą elektroniczną.

16. Artykuł 12 rozporządzenia jest zatytułowany „Dalsze odszkodowanie". Artykuł 12 ust. 1 stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia może zostać potrącone z takiego odszkodowania".

Okoliczności faktyczne, przebieg postępowania i pytania prejudycjalne

17. Powodowie – María del Mar Pato Barreiro, Luis Ángel Rodríguez González i ich czteroletnia córka Yaiza Pato Rodríguez (zwani dalej „rodziną Pato Rodríguez"); Manuel López Alonso, Aurora Sousa Rodríguez i ich sześcioletni syn Yago López Sousa (zwani dalej „rodziną López Sousa"); a także Rodrigo Manuel Puga Lueiro – mieli rezerwację na lot Air France z Paryża (lotnisko Charles de Gaulle) do Vigo (lotnisko Peinador), który miał rozpocząć się w dniu 25 września 2008 r. o godz. 19.40.

18. Samolot wystartował planowo, lecz po kilku minutach pilot podjął decyzję o powrocie na lotnisko Charles de Gaulle z powodu problemu technicznego statku powietrznego.

19. Personel Air France zaproponował pomoc i nocleg w hotelu jedynie R.M. Pudze Lueirze. Pozostali powodowie spali w terminalu lotniska Charles de Gaulle, innym niż terminal, z którego miał odbyć się ich lot, gdyż został on zamknięty o północy.

20. Air France dokonał zmiany planu podróży rodziny Pato Rodríguez, dokonując dla niej rezerwacji na lot do Porto, którego odlot z Paryża (lotnisko Orly) nastąpił w dniu 26 września 2008 r. o godz. 7.05. Z Porto rodzina Pato Rodríguez dotarła do Vigo, w którym

znajduje się jej miejsce zamieszkania, taksówką, a koszt tego kursu wyniósł 170 EUR.

21. Dla rodziny López Sousa dokonano rezerwacji na lot Paryż–Vigo, którego odlot miał nastąpić planowo w dniu 26 września 2008 r. o godz. 19.40. W międzyczasie jej członkowie nie uzyskali żadnej pomocy.

22. R.M. Puga Lueiro dostał się na lot Paryż–Bilbao–Vigo w dniu 26 września rano.

23. Powodowie wspólnie wnieśli powództwo przeciwko Air France do sądu odsyłającego, powołując się na niewykonywanie przez tego przewoźnika umów przewozu lotniczego. Każdy z nich wniósł o zasądzenie na jego rzecz kwoty 250 EUR zgodnie z art. 7 rozporządzenia.

24. Rodzina Pato Rodríguez wniosła dodatkowo o zasądzenie na jej rzecz kwoty 170 EUR tytułem pokrycia kosztów przejazdu taksówką na trasie Porto–Vigo. Rodzina López Sousa domaga się zwrotu 20,50 EUR za posiłki na lotnisku i 23,20 EUR za dodatkową dobę spędzoną przez ich psa w hotelu dla zwierząt. Wreszcie każdy z powodów żąda dodatkowej kwoty 650 EUR zadośćuczynienia za krzywdę, z wyjątkiem R.M. Pugi Lueiry, który z tego tytułu żąda 300 EUR.

25. W postanowieniu odsyłającym sąd odsyłający stwierdza, że skierowana do niego sprawa podnosi kwestie wykładni rozporządzenia nr 261/2004. Sąd ten wskazuje na istnienie między stronami sporu rozbieżności w zakresie rozumienia pojęcia odwołania lotu, które nie mogą zostać rozstrzygnięte w drodze odwołania do obowiązujących przepisów. Wobec powyższego zwrócił się on do Trybunału z następującymi pytaniami:

„a. Czy pojęcie odwołania [lotu] w znaczeniu określonym w art. 2 lit. l) [rozporządzenia] należy interpretować w ten sposób, że oznacza ono wyłącznie brak planowego odlotu, czy że oznacza ono również jakąkolwiek okoliczność, która powoduje, że wspomniany lot, na który dokonano rezerwacji, rozpocznie się, lecz samolot nie dotrze do miejsca przeznaczenia, w tym w razie przymusowego powrotu z powodów technicznych na lotnisko wylotu?

b. Czy pojęcie dalszego odszkodowania, o którym mowa w art. 12 [rozporządzenia], należy interpretować w ten sposób, że dopuszcza ono, by w przypadku odwołania lotu sąd krajowy przyznał odszkodowanie, a także zadośćuczynienie, z tytułu niewykonania umowy przewozu lotniczego, zgodnie z ustalonymi w krajowych uregulowaniach i orzecznictwie kryteriami dotyczącymi niewykonania umów, czy też przeciwnie, odszkodowanie to powinno dotyczyć wyłącznie poniesionych przez pasażerów i właściwie udokumentowanych kosztów, które nie zostały pokryte w należyty sposób przez przewoźnika lotniczego, zgodnie z wymogami art. 8 i 9 [rozporządzenia], chociaż nie powołano się na te przepisy,

czy też wreszcie te dwa pojęcia dalszego odszkodowania są ze sobą zgodne?".

26. Powodowie w postępowaniu krajowym, rządy francuski, włoski i polski, rząd Zjednoczonego Królestwa Wielkiej Brytanii i Irlandii Północnej oraz Komisja Europejska przedstawiły uwagi na piśmie. Ponieważ Air France przedłożyła uwagi po upływie wyznaczonego w tym celu terminu, Trybunał odmówił ich uwzględnienia, przy czym pozwana spółka nie ubiegała się następnie o możliwość przedstawienia swojego stanowiska na rozprawie. Jako że żadna z pozostałych stron nie wniosła o przeprowadzenie rozprawy, rozprawa nie została przeprowadzona.

Ocena

W przedmiocie pierwszego pytania prejudycjalnego

27. Sąd odsyłający dąży do sprecyzowania definicji pojęcia odwołania `zawartej w art. 2 lit. l) rozporządzenia. Rozważa przy tym dwie możliwości. Zgodnie z pierwszą z nich „odwołanie" może oznaczać „wyłącznie brak planowego odlotu". Zgodnie z drugą możliwością omawiane pojęcie może obejmować „jakąkolwiek okoliczność, która powoduje, że […] lot […] rozpocznie się, lecz [samolot] nie dotrze do miejsca przeznaczenia, w tym w razie przymusowego powrotu z powodów technicznych na lotnisko wylotu".

28. Muszę jednak zauważyć, że okoliczności sprawy przed sądem odsyłającym odpowiadają dokładnie przypadkowi przymusowego powrotu samolotu, ze względów technicznych, na lotnisko wylotu – jak wydaje się po upływie zaledwie kilku minut. Zgadzam się tym samym ze stanowiskiem powodów w postępowaniu krajowym, zgodnie z którym pytanie, na które sąd odsyłający musi uzyskać odpowiedź, brzmi: czy konkretne okoliczności omawianego przypadku stanowią odwołanie lotu w rozumieniu rozporządzenia? W celu udzielenia odpowiedzi na tak sformułowane pytanie nie jest konieczne, i byłoby moim zdaniem nieroztropne, rozważanie przez Trybunał innych ewentualnych okoliczności, w których odlot samolotu z lotniska wylotu odbywa się planowo, lecz lot kończy się w miejscu innym niż planowane miejsce przeznaczenia. Wszelkie próby udzielenia uniwersalnej odpowiedzi wiążą się z ryzykiem pominięcia jednej lub większej liczby możliwych konfiguracji okoliczności.

29. Ponadto okoliczności przedstawione w postanowieniu odsyłającym nie wskazują na to, by omawiany lot został podjęty na jakimkolwiek etapie po jego powrocie na lotnisko wylotu. Wszyscy pasażerowie ostatecznie dotarli do miejsc przeznaczenia korzystając z innych lotów [6]. W konsekwencji

6 — Co oczywiste, nie można przyjąć, że lot, który był planowany i który wystartował o godz. 19.40 w dniu 26 września 2008 r., na który to lot została dokonana rezerwacja dla rodziny López Sousa, był tym samym lotem co lot, który był planowany i który wystartował o godz. 19.40 w dniu 25 września.

nie zachodzi potrzeba badania, czy – przy założeniu, że samolot ponownie wystartował, lecz z opóźnieniem – to opóźnienie można by utożsamiać z odwołaniem, a jeśli tak, to jak istotne musiałoby być opóźnienie w tym celu.

30. Następnie zgadzam się z Komisją, że powód powrotu na lotnisko nie jest istotny dla celów ustalenia, czy miało miejsce odwołanie lotu. Jeżeli odwołanie lotu miało miejsce, wówczas ustalenie jego przyczyny może być istotne dla stwierdzenia, czy jest ono „spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można [by] było uniknąć, pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków" w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia, w którym to przypadku odszkodowanie nie jest należne. Dla samego stwierdzenia, czy zaszło odwołanie lotu, powód taki nie jest istotny, czy to w okolicznościach niniejszej sprawy, czy w jakichkolwiek innych okolicznościach. W niniejszej sprawie Trybunał nie otrzymał żadnych informacji o okolicznościach powrotu na lotnisko wylotu, a sąd odsyłający nie zwraca się do Trybunału o wskazanie, czy te okoliczności mogły być „nadzwyczajne" w rozumieniu art. 5 ust. 3.

31. Co za tym idzie – jestem zdania, że pytanie pierwsze powinno zostać przeanalizowane w zmienionej formie, a mianowicie: czy pojęcie odwołania (lotu) określone w art. 2 lit. l) rozporządzenia oznacza wyłącznie brak planowego odlotu, czy obejmuje również przypadek, w którym samolot zawraca na lotnisko wylotu i następnie lot nie zostaje podjęty?

32. Bez trudu mogę odpowiedzieć, że lot zostaje odwołany w rozumieniu rozporządzenia wówczas, jeżeli po nawet planowym odlocie samolot nie osiąga rozkładowego miejsca przeznaczenia, ale zawraca na lotnisko wylotu i następnie lot nie zostaje podjęty.

33. Rozporządzenie nie zawiera definicji „lotu", niemniej Trybunał dokonał jego wykładni, wskazując, że należy je interpretować w ten sposób, że „oznacza on co do istoty operację transportu lotniczego, stanowiąc tym samym w pewien sposób »odcinek« tego transportu, obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę" [7]. Jego istota polega zatem na transporcie drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu z lotniska A na lotnisko B [8].

34. „Odwołanie" lotu zostało natomiast zdefiniowane. Oznacza ono „nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany". Jest to definicja obiektywna. Odnosi się do faktycznego nieodbycia się lotu, a nie do faktu podjęcia decyzji, że lot się nie odbędzie – a jeszcze mniej do momentu, w którym taka decyzja może zostać podjęta.

7 — Wyrok z dnia 10 lipca 2008 r. w sprawie C-173/07 Emirates Airlines, Zb.Orz. s. I-5237, pkt 40.

8 — Istnieją naturalnie sytuacje, w których samoloty wykonujące loty komercyjne (zazwyczaj niewielkich rozmiarów) mogą zabrać pasażerów na krótkie wycieczki, na przykład w celu zwiedzania z powietrza lub dokonania chrztu powietrznego, przewidując przy tym, z oczywistych względów, powrót na lotnisko wylotu. Tego typu loty nie tylko są nieistotne z punktu widzenia niniejszej sprawy, ale także wątpliwe jest, czy są objęte zakresem stosowania rozporządzenia.

35. Wydaje mi się, że jeżeli lot został zaplanowany do celu przewozu pasażerów i ich bagażu z punktu A do punktu B i rozpoczyna się w punkcie A planowo, lecz następnie samolot zawraca do punktu A i lot nie zostaje później podjęty, a pasażerowie i ich bagaż zostają po prostu wysadzeni z samolotu w miejscu wylotu, nie można twierdzić, że ów lot się odbył. Żadna z części „odcinka transportu", który miał zostać wykonany przez przewoźnika lotniczego zgodnie z wytyczoną przez niego trasą, nie została bowiem zrealizowana. Nie osiągnięto żadnego rezultatu stanowiącego o istocie wykonania lotu. Przewoźnik nie przewiózł nikogo, niczego, nigdzie. Pasażerowie znaleźli się w takiej samej sytuacji jak gdyby nie opuszczali hali odlotów, pozbawieni nadziei na podróż zaplanowanym przez nich lotem. Należy przedsięwziąć inne środki celem przetransportowania ich do punktu B, ponieważ uprzednio planowany lot ich tam nie zabierze.

36. Opisana powyżej sytuacja stanowi w mojej opinii jednoznacznie „nieodbycie się" omawianego lotu.

37. Rządy francuski i Zjednoczonego Królestwa sprzeciwiły się jednakże jakiejkolwiek wykładni rozporządzenia, zgodnie z którą lot mógłby zostać uznany za odwołany już po jego rozpoczęciu.

38. Zjednoczone Królestwo powołuje się, po pierwsze, na stwierdzenie Trybunału zawarte w wyroku w sprawach połączonych Sturgeon i in. [9], zgodnie z którym „opóźniony lot, niezależnie od czasu trwania opóźnienia, nawet gdy jest ono duże, nie może zostać uznany za odwołany, jeżeli odlot następuje zgodnie z pierwotnie przewidzianym rozkładem". Wspomniane państwo członkowskie wywodzi z tego, że skoro odlot następuje zgodnie z pierwotnie przewidzianym przez przewoźnika rozkładem, lot nie może w żadnym razie zostać uznany za odwołany.

39. Nie wydaje mi się, by można było przyjąć taki wniosek. Przytoczony powyżej fragment wyroku odnosi się do lotów opóźnionych – które rozpoczynają się, a następnie osiągają miejsce przeznaczenia, jednakże z opóźnieniem względem rozkładu. Nie dotyczy on natomiast przerwanych lotów – które zawracają na lotnisko wylotu, czego skutek jest taki sam, jak gdyby odlot nigdy nie nastąpił.

40. Rząd francuski również powołuje się na wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in., w szczególności na stwierdzenie Trybunału [10], zgodnie z którym „możliwe jest co do zasady przyjęcie, że doszło do odwołania lotu, jeżeli pierwotnie przewidziany opóźniony lot zostaje przeniesiony na inny lot, czyli w razie odstąpienia od rozkładu pierwotnego lotu". Rząd francuski wywodzi z tego, a contrario, że nie może być mowy o odwołaniu lotu, jeżeli nie odstąpiono od rozkładu pierwotnego lotu.

9 — Wyrok z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07, Zb.Orz. s. I-10923, pkt 34.

10 — Wyżej wymieniony wyrok w sprawach połączonych Sturgeon i in., pkt 36.

41. Podobnie wydaje mi się, że nie można przyjąć podobnego wniosku. Jak już wskazałam, spór w sprawach połączonych Sturgeon i in. dotyczył samego opóźnienia lotu, nie jego odwołania, podczas gdy w niniejszej sprawie nic nie wskazuje na taki charakter sporu. Co więcej, po pierwsze, fakt, że można przyjąć, iż w określonych okolicznościach miało miejsce odwołanie, nie oznacza, że niemożliwe będzie stwierdzenie odwołania w jakichkolwiek innych okolicznościach. Po drugie, z okoliczności sprawy wynika, że przynajmniej w odniesieniu do niektórych powodów rezerwacje zostały w rzeczywistości przeniesione na inny lot. Poza tym praktycznie rzecz biorąc odstąpiono od całego rozkładu pierwotnego lotu, z wyjątkiem jedynie odlotu. Trasa i przybycie do wyznaczonego celu (które z pewnością stanowią istotę każdej operacji transportu lotniczego lub odcinka takiego transportu) zostały odwołane i zastąpione powrotem do lotniska wylotu, skutkiem czego żaden istotny etap pierwotnego rozkładu nie został zrealizowany.

42. Zjednoczone Królestwo utrzymuje również, że z trzech rodzajów okoliczności, w odniesieniu do których rozporządzenie ustanawia minimalne wymogi, odmowa przyjęcia na pokład i opóźnienie wylotu dotyczą z istoty swej sytuacji poprzedzających odlot. Państwo to utrzymuje, że w konsekwencji odwołanie powinno także dotyczyć sytuacji poprzedzającej odlot.

43. Takie rozumowanie wydaje się być obarczone błędem wnioskowania. Równie dobrze można by twierdzić, że skoro odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie pociągają za sobą niemożność dostania się przez pasażera na lot, na który zarezerwował miejsce, opóźnienia również muszą mieć takie konsekwencje – co byłoby bezsensowne, jako że w przypadku opóźnienia pasażer dostaje się na lot, na który zarezerwował miejsce.

44. Zjednoczone Królestwo następnie zmierza do wykazania, że sama zmiana uprzedniego rozkładu lotu – taka jak zmiana planu lotu lub miejsca docelowego – nie jest równoznaczna z odwołaniem tego lotu, ani w potocznym rozumieniu tego pojęcia, ani w rozumieniu nadanym w art. 2 lit. l) rozporządzenia. Interwenient ten podnosi także, że gdyby pojęcie odwołania lotu obejmowało przypadki, w których lot nie został przeprowadzony na zaplanowanej trasie, a objął jedynie część odległości, stosowanie przewidzianych w art. 7 ust. 1 rozporządzenia kwot odszkodowania opartych na kryterium długości trasy lotu byłoby trudne lub wręcz niemożliwe.

45. Wyraziłam już jednak pogląd, że wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w niniejszej sprawie dotyczy tylko i wyłącznie okoliczności prostego i ostatecznego powrotu na lotnisko wylotu, bez osiągnięcia innego celu, i że Trybunał powinien ograniczyć swe rozstrzygnięcie do tych okoliczności. Co za tym idzie – uważam, że uwagi Zjednoczonego Królestwa w tym względzie

pozostają bez znaczenia dla analizowanego zagadnienia.

46. Rządy francuski i Zjednoczonego Królestwa przedstawiły szereg dalszych argumentów, sformułowanych podobnie.

47. Podkreślają, po pierwsze, że celem rozporządzenia jest nakłonienie przewoźników lotniczych do informowania pasażerów o odwołanych lotach z możliwie największym wyprzedzeniem przed planowym czasem odlotu [11] i odwodzenie ich od odwoływania lotów z powodów czysto komercyjnych (najprawdopodobniej w przypadkach, w których liczba rezerwacji czyni lot nierentownym) [12]. Jeżeli lot się rozpoczął, nie może być już oczywiście mowy o informowaniu pasażerów o jakimkolwiek „odwołaniu" przed planowym czasem odlotu, a linia lotnicza nie może mieć żadnych komercyjnych powodów, by nie kontynuować lotu. Co za tym idzie, zaklasyfikowanie jakichkolwiek zjawisk wpływających na lot po jego planowym rozpoczęciu jako „odwołania" jest niezgodne z celem i przedmiotem rozporządzenia.

48. Przyznaję, że cel w postaci odwodzenia od odwoływania lotów i nakłaniania do informowania o odwołaniach z wyprzedzeniem należy do zamierzeń realizowanych przez rozporządzenie. Prawdą jest także, że motyw 12 rozporządzenia ustanawia powiązanie między odszkodowaniem z tytułu odwołania lotu a niepoinformowaniem z wyprzedzeniem o tym fakcie pasażerów, przy czym taki brak informacji pozostaje bez znaczenia, jeżeli lot zostaje odwołany po jego rozpoczęciu. Gdyby był to jedyny cel odnoszący się do odwoływania lotów, stanowisko obydwu rządów mogłoby mieć pewną wartość. Rozporządzenie realizuje jednak inne cele – przede wszystkim cel zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów [13]. Jasne jest bowiem, że odwodzenie od odwoływania lotów i nakłanianie do informowania o odwołaniach z wyprzedzeniem wchodzą po prostu w zakres środków służących osiągnięciu podstawowego celu, jakim jest ochrona pasażerów. Odszkodowanie z tytułu odwołania lotu w ostatniej chwili stanowi jeden z takich środków i jest nie mniej odpowiednie względem tego celu, jeżeli odwołanie następuje po „ostatniej chwili".

49. Sytuacja, jakiej doświadczyli powodowie w postępowaniu krajowym, zdecydowanie nie polegała na odmowie przyjęcia na pokład. Nie ma także podstaw do przyjęcia – odmiennie

11 — Zobacz motyw 12 rozporządzenia w związku z przepisami art. 5 ust. 1 lit. c), który stanowi, że obsługujący przewoźnik lotniczy jest zobowiązany informować pasażerów o odwołaniu lotów, co pozwala mu uniknąć w ten sposób obowiązku wypłaty odszkodowań w razie spełnienia określonych innych przesłanek.

12 — Zobacz pkt 1 noty wyjaśniającej do przedstawionego przez Komisję pierwotnego projektu rozporządzenia COM(2001) 784 wersja ostateczna, który stanowi, co następuje: „Odmowa przyjęcia na pokład i odwołanie lotu z przyczyn komercyjnych wywołują silne oburzenie, nie tylko z tego względu, że powodują istotne opóźnienia i dezorganizują plany podróży, ale także dlatego, że stanowią uchybienie przez przewoźnika podjętym przez niego zobowiązaniom do przewiezienia pasażerów z rozsądnym pośpiechem".

13 — Zobacz w szczególności motywy 1 i 2 rozporządzenia, a także wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA, Zb.Orz. s I-403, pkt 69.

niż w przywołanej powyżej sprawie Sturgeon i in. – że przewoźnik lotniczy utrzymywał, iż miało miejsce opóźnienie lotu. Gdyby nie chodziło tu także o odwołanie lotu, istniałaby poważna luka w ochronie pasażerów. Przewoźnik mógłby twierdzić, że nie ciąży na nim żadna odpowiedzialność na mocy rozporządzenia ani też obowiązek zapewnienia pomocy lub opieki (rzeczywiście wydaje się, że w niniejszej sprawie powodom zaproponowano opiekę lub pomoc w bardzo niewielkim stopniu). Istnienie tak rażącej luki stałoby całkowicie w sprzeczności z celem polegającym na zapewnieniu wysokiego stopnia ochrony pasażerów. Oznaczałoby to, że pasażerowie, którzy znaleźli się w takich okolicznościach, uprawnieni byliby do mniej korzystnego traktowania nie tylko niż osoby, których lot został odwołany przed wylotem, ale także niż osoby, których lot miał kilkugodzinne opóźnienie – mimo że ich sytuacja wiązała się ze znacznie większymi niedogodnościami.

50. Z uwagi na to, iż – jak zauważyła Komisja – z przepisów rozporządzenia nie wynika, by „odwołanie" mogło nastąpić wyłącznie przed wylotem, wydaje mi się, że z brzmienia rozporządzenia nie można wywieść takiego ograniczenia, skoro udaremniałoby ono w tak spektakularny sposób podstawowy cel rozporządzenia.

51. Pragnę jednakże podkreślić, że odwołanie lotu po jego rozpoczęciu jest bardziej prawdopodobne w razie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia niż odwołanie w chwili dającej przewoźnikowi lotniczemu możliwość poinformowania o tym fakcie z wyprzedzeniem pasażerów. Przewoźnik będzie zatem zobowiązany do wypłaty odszkodowania z tytułu odwołania lotu po jego rozpoczęciu tylko wtedy, gdy odwołanie jest wynikiem okoliczności, których można by było uniknąć, podejmując wszelkie racjonalne środki. Jednak w przypadku gdy danych okoliczności można by było w ten sposób uniknąć, przewoźnik poniesie odpowiedzialność na mocy art. 19 konwencji montrealskiej i zgodnie z art. 12 ust. 1 rozporządzenia odszkodowanie należne na podstawie art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 rozporządzenia może zostać potrącone z kwot należnych z tytułu tej odpowiedzialności.

52. Rządy francuski i Zjednoczonego Królestwa zwracają następnie uwagę na ryzyko związane z rozumieniem powrotu statku powietrznego na lotnisko wylotu jako odwołania lotu, polegające na wywieraniu na pilotów presji, by kontynuować lot zamiast zawrócić, celem uniknięcia powstania po stronie przewoźnika obowiązku wypłaty odszkodowań na mocy rozporządzenia. Taka presja może wystawić bezpieczeństwo statku powietrznego na zagrożenie.

53. Powyższa sugestia nie wydaje się możliwa do przyjęcia. Nawet przy mało prawdopodobnym założeniu, że linia lotnicza może być głęboko obojętna na bezpieczeństwo swych pasażerów, wydaje mi się, że żaden

przewoźnik lotniczy nie jest skłonny wybrać ryzyka wypadku, implikującego ewentualne astronomiczne kwoty odnoszące się zarówno do jego własnych strat materialnych, jak i odszkodowań na rzecz ofiar, zamiast obowiązku wypłaty pewnego, lecz ograniczonego odszkodowania na mocy rozporządzenia. Sugestia ta wydaje się tym bardziej niewiarygodna w sytuacji, gdy nagły powrót ze względów bezpieczeństwa jest spowodowany zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia (co najprawdopodobniej miało miejsce, chyba że przewoźnik nie podjął wszelkich racjonalnych środków), co zwalnia przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania na podstawie art. 7. Ponadto wydaje mi się, że niezależnie od samego obowiązku przestrzegania przez pilotów procedur i wymogów bezpieczeństwa zatwierdzonych na poziomie międzynarodowym, są oni skłonni przypisywać większą wagę do własnego bezpieczeństwa, a także do bezpieczeństwa załogi i pasażerów, niż do pomyślnej sytuacji materialnej zatrudniającego ich przewoźnika.

54. Wreszcie obydwa wspomniane rządy wskazują, że nawet w braku jakiegokolwiek prawa do odszkodowania na mocy art. 7 rozporządzenia pasażerowie są uprawnieni do dochodzenia swoich roszczeń w sytuacji takiej jak będąca przedmiotem niniejszej sprawy na mocy art. 19 konwencji montrealskiej.

55. To prawda. Nie widzę jednak żadnego związku między tym stwierdzeniem a kwestią istnienia prawa do odszkodowania na podstawie rozporządzenia.

56. Z powyższych względów jestem zdania, że pojęcie odwołania (lotu) określone w art. 2 lit. l) rozporządzenia obejmuje przypadki, w których lot rozpoczyna się, lecz samolot zawraca na lotnisko wylotu i następnie lot nie zostaje podjęty.

Pytanie drugie

57. Drugie pytanie sądu odsyłającego opiera się na założeniu, że przyjęto, iż miało miejsce odwołanie lotu. Sąd ten zmierza do ustalenia konsekwencji użycia pojęcia dalszego odszkodowania zawartego w art. 12 ust. 1 rozporządzenia, który, przypomnijmy, ma następujące brzmienie: „Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia może zostać potrącone z takiego odszkodowania".

58. W tym kontekście sąd odsyłający pragnie dowiedzieć się przede wszystkim, czy sąd krajowy może przyznać odszkodowanie (a także

zadośćuczynienie) z tytułu niewykonania umowy przewozu lotniczego, zgodnie z ustalonymi w krajowych przepisach i orzecznictwie kryteriami dotyczącymi niewykonania umów, czy też „dalsze odszkodowanie" jest ograniczone do poniesionych przez pasażerów i właściwie udokumentowanych kosztów, które nie zostały pokryte w należyty sposób przez przewoźnika lotniczego, zgodnie z wymogami art. 8 i 9 rozporządzenia, nawet jeśli nie powołano się wyraźnie na te przepisy. Wreszcie sąd odsyłający stara się także ustalić, czy te dwie koncepcje pojęcia dalszego odszkodowania są ze sobą zgodne.

59. Odpowiedź na część pierwszą pytania drugiego jest prosta. Artykuł 12 ust. 1 nie ustanawia żadnych ograniczeń co do rodzaju szkody, z tytułu której pasażer może dochodzić odszkodowania. Rozstrzygnięcie tej kwestii należy do prawa krajowego, które z kolei powinno uwzględniać konwencję montrealską. W tym względzie można odnotować, że w wyroku w sprawie Walz [14] Trybunał orzekł, że pojęcie szkody zawarte w konwencji montrealskiej należy rozumieć jako obejmujące zarówno szkodę o charakterze materialnym, jak i krzywdę.

14 — Wyrok z dnia 6 maja 2010 r. w sprawie C-63/09, Zb.Orz. s. I-4239, pkt 29.

60. Wydaje się, że powyższa odpowiedź odnosi się także do drugiej części pytania. Fakt, że odszkodowanie jest należne na mocy art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 rozporządzenia, nie pozbawia pasażera prawa do dochodzenia dalszego odszkodowania z tytułu wydatków poniesionych przez niego z racji niewykonania przez przewoźnika lotniczego zobowiązań ciążących na nim na mocy art. 8 i 9. Mimo że takie odszkodowanie nie zostało przewidziane w sposób wyraźny, jasne jest, że obowiązki zapewnienia opieki i pomocy miałyby charakter fasadowy, gdyby nie można było ich egzekwować.

61. Sąd odsyłający pragnie jednakże ustalić również, czy odszkodowania z tytułu wydatków poniesionych z racji niewykonania przez przewoźnika lotniczego zobowiązań ciążących na nim na mocy art. 8 i 9 można dochodzić „nawet jeśli nie powołano się wyraźnie na te przepisy". Nie jest jasne, co dokładnie sąd odsyłający rozumie przez to sformułowanie. W uwagach przedstawionych Trybunałowi powodowie w postępowaniu krajowym przytoczyli fragmenty pozwu, które wskazują, że podnieśli oni konkretnie uchybienie obowiązkowi udzielenia pomocy ustanowionemu przez rozporządzenie i powołali się wyraźnie na jego art. 9. Niezależnie od ewentualnych trudności związanych z krajowymi wymogami procesowymi samo rozporządzenie nie wyklucza w żaden sposób przyznania odszkodowania z tytułu uchybienia obowiązkom zapewnienia opieki i pomocy wynikającym z art. 8 i 9 tylko z tego

powodu, że przepisy te nie zostały wyraźnie wymienione przez powoda. Krajowy przepis wywołujący takie skutki byłby bowiem niedopuszczalny z tego względu, że pozbawiałby powodów praw przyznanych im na mocy rozporządzenia.

62. Można jednak ewentualnie przyjąć, że sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy – by takie żądanie pozwu było dopuszczalne – powód musi wystąpić w stosownym czasie do przewoźnika lotniczego o zapewnienie opieki i pomocy zgodnie z art. 8 i 9 rozporządzenia. Odpowiedź na takie pytanie musi być negatywna. Mimo że art. 14 rozporządzenia nakłada na przewoźników lotniczych obowiązek informowania pasażerów o prawach przysługujących im na mocy rozporządzenia, obowiązek zapewnienia opieki i pomocy nie jest w żaden sposób uzależniony od wniosku pasażera. Brzmienie art. 8 i 9 jest jednoznaczne: „[…] pasażerowie mają prawo […]" i „[…] pasażerowie otrzymują […]".

63. Wykładnia pojęcia dalszego odszkodowania zawartego w art. 12 ust. 1 rozporządzenia jako obejmującego odszkodowanie z tytułu wydatków poniesionych z racji niewykonania przez przewoźnika lotniczego zobowiązań ciążących na nim na mocy art. 8 i 9 nastręcza innej trudności. Artykuł 12 ust. 1 zdanie drugie pozwala, by odszkodowanie przyznane „na podstawie niniejszego rozporządzenia" mogło zostać potrącone z „takiego odszkodowania". Gdyby odszkodowanie przyznane na mocy rozporządzenia należało rozumieć ściśle jako obejmujące wyłącznie odszkodowanie należne na mocy art. 7, mogłoby to sugerować, że może ono zostać potrącone z odszkodowania należnego z tytułu uchybienia obowiązkom zapewnienia opieki i pomocy, które jako takie nie jest przyznawane „na podstawie niniejszego rozporządzenia".

64. Taka wykładnia byłaby pozbawiona sensu. Obowiązek wypłaty odszkodowania na mocy art. 7 oraz obowiązki zapewnienia opieki i pomocy mają charakter równoległy i kumulatywny. Przewoźnik lotniczy nie może uchylać się od wykonania jednego z nich, podnosząc, że spełnił drugi. Nawet jednak jeżeli taka wykładnia miałaby zostać przyjęta, art. 12 ust. 1 stanowi tylko, że odszkodowanie przyznane na podstawie rozporządzenia *może* zostać potrącone z dalszego odszkodowania. Nie istnieje żaden obowiązek potrącenia, i to do właściwego sądu należeć będzie zawsze ustalenie, czy w okolicznościach danej sprawy potrącenie będzie słuszne. W okolicznościach niniejszej sprawy z pewnością potrącenie nie byłoby słuszne.

Wnioski

65. W świetle całości powyższych rozważań sugeruję, by na pytanie zadane przez Juzgado de lo Mercantil nº 1 de Pontevedra Trybunał udzielił następujących odpowiedzi:

Pojęcie odwołania (lotu) określone w art. 2 lit. l) 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, obejmuje przypadki, w których lot rozpoczyna się, lecz samolot zawraca na lotnisko wylotu i następnie lot nie zostaje podjęty.

Pojęcie dalszego odszkodowania zawarte w art. 12 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 obejmuje odszkodowanie przyznane zgodnie z krajowymi przepisami i orzecznictwem z tytułu szkody (w tym krzywdy) związanej z odwołaniem lotu, wynikającej z niewykonania przez przewoźnika umowy przewozu lotniczego.

W razie uchybienia przez przewoźnika lotniczego zobowiązaniom, które na nim ciążą na mocy art. 8 i 9 rozporządzenia nr 261/2004, poszkodowani pasażerowie mogą dochodzić zwrotu wszelkich wydatków poniesionych w wyniku tego uchybienia, niezależnie od faktu, czy wystąpili w stosownym czasie o wykonanie tych obowiązków. Odszkodowanie przyznane na mocy art. 7 tego rozporządzenia nie może zostać potrącone z kwoty tego zwrotu.