

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO

ELEANOR SHARPSTON

przedstawiona w dniu 6 marca 2008 r.¹

1. Rozporządzenie nr 261/2004² przewiduje wypłatę odszkodowania pasażerom lotniczym w przypadku odwołania lotu. Jednak nie ma ono zastosowania do pasażerów podróżujących z państwa trzeciego do państwa członkowskiego, których lot obsługiwany jest przez przewoźnika innego niż wspólnotowy. Oberlandesgericht Frankfurt am Main (wyższy sąd krajowy we Frankfurcie nad Menem, Niemcy) zwraca się w istocie do Trybunału z pytaniem, czy lot *powrotny* z państwa trzeciego do państwa członkowskiego należy uznać za wchodzący w skład lotu z państwa członkowskiego, a w każdym bądź razie wtedy, gdy lot do miejsca przeznaczenia oraz lot powrotny zostały zarezerwowane równocześnie.

Właściwe przepisy*Rozporządzenie nr 261/2004*

2. Rozporządzenie nr 261/2004 ma na celu zwiększenie poziomu ochrony pasażerów

lotniczych we Wspólnocie³. Uchyła ono rozporządzenie nr 295/91⁴, którego zakres ograniczał się do zwrotu kosztu biletu lub zmiany planu podróży, darmowych świadczeń oraz minimalnych kwot odszkodowania dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład, przewidzianych jedynie w przypadku regularnych przewozów lotniczych. Nowe rozporządzenie obejmuje wszystkie komercyjne przewozy lotnicze i poza odmową przyjęcia na pokład reguluje przypadki odwołania lotu i opóźnień. Przewiduje ono odszkodowanie dla pasażerów nie tylko w przypadku odmowy przyjęcia na pokład, lecz również odwołania lotu.

3. Motyw pierwszy rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów oraz w pełni powinno zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów.

4. Motyw szósty stanowi, że „[o]chrona obejmująca pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w państwie członkowskim powinna być rozciągnięta na tych pasażerów, którzy odlatują z lotniska w państwie trzecim i lądują na lotnisku w państwie członkowskim,

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 z 17 lutego 2004 r., s. 1). Rozporządzenie weszło w życie w dniu 17 lutego 2005 r.

3 — Zobacz w szczególności motywy od pierwszego do czwartego.

4 — Rozporządzenie Rady (EWG) nr 295/91 z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych (Dz.U. L 36 z 8 lutego 1991 r., s. 5).

w przypadku gdy lot jest obsługiwany przez przewoźnika wspólnotowego”⁵.

niemiecką, która stanowi podstawę pytania Oberlandesgericht.

5. Artykuł 3, zatytułowany „Zakres zastosowania”, określa podmiotowy zakres zastosowania rozporządzenia. Artykuł 3 ust. 1 przewiduje, że rozporządzenie ma zastosowanie:

„a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat;

b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju trzecim i lądujących na lotnisku w państwie członkowskim, do którego ma zastosowanie traktat, chyba że otrzymali oni korzyści [świadczenia] lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym”.

6. W tym miejscu właściwe będzie wskazać różnicę między sformulowaniem art. 3 ust. 1 w większości wersji językowych a wersją

7. Większość wersji językowych posługuje się konstrukcją podobną do sformułowania „passengers departing from an airport” („pasażer[owie] odlatujący [...] z lotniska”), która widnieje w angielskiej wersji art. 3 ust. 1 lit. a) i b)⁶. Jednak niemiecka wersja zawiera słowo „Flug” („lot”), co powoduje, że wyrażenie brzmi: „pasażerowie, którzy są przyjmowani na lot [pokład] na lotnisku [...]”⁷.

8. Jak słusznie podnosi Francja w uwagach na piśmie, różnica sformułowania między niemiecką a innymi wersjami językowymi nie zmienia rzeczywistego sensu przepisu, bowiem przyjęcie na pokład jest normalnie etapem poprzedzającym odlot. Kiedy pasażerowie odlatują z lotniska, rozumiało i oczywiście jest, że wymaga to przyjęcia ich na pokład.

9. Zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) pasażerowie, których lot został odwołany mają pod pewnymi warunkami prawo do odszkodowania od przewoźnika lotniczego obsługującego lot, zgodnie z art. 7.

5 — „Przewoźnik wspólnotowy” oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją na prowadzenie działalności wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z art. 2 lit. c) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240 z 24 sierpnia 1992 r., s. 1).

6 — Wersja francuska brzmi: „passagers au départ d'un aéroport”, a hiszpańska „pasajeros que partan de un aeropuerto”. Równoważne sformułowania można odnaleźć na przykład w wersjach niderlandzkiej, włoskiej i portugalskiej.

7 — „Fluggäste, die auf Flughäfen [...] einen Flug antreten”. Podobne sformułowanie użyte jest w niemieckiej wersji motywu szóstego.

10. Artykuł 7 ust. 1 ustala kwoty odszkodowania, do którego uprawnieni są pasażerowie, jeśli odmówiono im przyjęcia na pokład lub ich lot został odwołany. Zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. c) pasażerom należy się 600 EUR w odniesieniu do lotów na trasie o długości powyżej 3500 kilometrów, które nie są wewnątrzwspólnotowe.

część »zorganizowanej wycieczki«, do której ma zastosowanie dyrektywa 90/314/EWG [⁸], którzy odlatują z lotniska w państwie trzecim i lądują na lotnisku w państwie członkowskim, lotami nieobsługiwanymi przez wspólnotowy[ch] przewoźników lotniczych,

[...]”.

11. Artykuł 12 ust. 1 stwierdza, że rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania, z którego odszkodowanie przyznane na podstawie rozporządzenia może zostać potrącone.

*Konwencja montrealaska*⁹

12. Wreszcie art. 17 stanowi:

„Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 1 stycznia 2007 r. sprawozdanie na temat funkcjonowania i rezultatów niniejszego rozporządzenia, uwzględniając w szczególności:

13. Konwencja montrealaska, której Wspólnota jest sygnatariuszem, unowocześnia i konsoliduje konwencję warszawską¹⁰. Ma ona na celu między innymi ochronę interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym i zapewnienie sprawiedliwej rekompensaty opartej na zasadzie naprawienia szkody¹¹.

14. Artykuł 1 ust. 1 przewiduje, że konwencję stosuje się do każdego międzyna-

[...]

— możliwość rozszerzenia zakresu zastosowania niniejszego rozporządzenia na pasażerów związanych umową z przewoźnikiem wspólnotowym lub posiadających rezerwację lotu, która stanowi

8 — Dyrektywa 90/314/EWG Rady z dnia 13 czerwca 1990 r. w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (Dz.U. L 158 z 23 czerwca 1990 r., s. 59).

9 — Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., zatwierdzona w imieniu Wspólnoty decyzją 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 montrealaska) (Dz.U. L 194 z 18 lipca 2001 r., s. 38).

10 — Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, podpisana w Warszawie w dniu 12 października 1929 r.

11 — Zobacz motywy drugi i trzeci preambuły.

rodowego przewozu dokonywanego statkiem powietrznym. Artykuł 1 stanowi następnie:

„2. Do celów niniejszej konwencji, wyrażenie »przewóz międzynarodowy« oznacza każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego, czy w przewozie nastąpi czy nie nastąpi przerwa lub przeładunek, położone są na obszarze dwóch Państw Stron lub na obszarze jednego Państwa Strony, jeśli jest uzgodnione miejsce postoju na obszarze innego Państwa, nawet jeśli to Państwo nie jest Państwem Stroną. [...]

3. Przewóz, który ma być dokonany przez kilku kolejnych przewoźników uważany jest, do celów niniejszej konwencji, za jeden przewóz niepodzielny, jeśli uważany był przez strony za jedną czynność, niezależnie od tego, czy został objęty jedną umową czy też szeregiem umów [...]”¹².

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

15. D. Schenkel zarezerwował w marcu 2006 r. przelot z Düsseldorfu przez Dubaj

do Manili i z powrotem liniami lotniczymi Emirates Airlines (zwanymi dalej „Emirates”) ¹³. Emirates nie są przewoźnikiem wspólnotowym.

16. Lot powrotny w dniu 12 marca 2006 r. z Manili został odwołany. D. Schenkel przyjechał do Niemiec dwa dni później.

17. Następnie wniósł powództwo do Amstgericht Frankfurt am Main (sądu rejonowego we Frankfurcie nad Menem) o zapłatę 600 EUR tytułem odszkodowania za odwołanie lotu, powołując się na art. 5 ust. 1 lit. c) i 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004.

18. To, czy jest on uprawniony do tego odszkodowania zależy od tego, czy jest on objęty podmiotowym zakresem zastosowania rozporządzenia, który jest zdefiniowany w art. 3 ust. 1.

19. W postępowaniu przed Amstgericht D. Schenkel twierdził, że zarówno lot do miejsca przeznaczenia, jak i lot powrotny stanowią część jednego lotu. Zatem odwołanie dotyczy lotu, który rozpoczął się w Niemczech ¹⁴. Emirates twierdzą, że lot

¹² — Artykuł ten jest prawie identyczny jak art. 1 konwencji warszawskiej.

¹³ — Używam tej skróconej nazwy dla określenia zarówno spółki Emirates Airlines, jak i Emirates Airlines Direktion für Deutschland — strony w postępowaniu przed sądem krajowym.

¹⁴ — W odniesieniu do postępowania przed sądem krajowym należy pamiętać, że niemiecka wersja art. 3 ust. 1 posługuje się sformułowaniem „pasażerowie, którzy są przyjmowani na lot [pokład] na lotnisku”.

do miejsca przeznaczenia i lot powrotny należy postrzegać jako dwa odrębne loty. Nie będąc przewoźnikiem wspólnotowym, nie są one zatem zobowiązane do zapłaty odszkodowania za odwołanie lotu powrotnego z Manili.

20. Amstgericht uwzględnił powództwo D. Schenkela. Stwierdził on, że pojęcie „lotu” użyte w (niemieckiej wersji) art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 obejmuje lot do miejsca przeznaczenia i lot powrotny, w każdym razie, w przypadku gdy zostały one zarezerwowane równocześnie.

21. Emirates zaskarżyły to orzeczenie do Oberlandesgericht Frankfurt am Main.

22. Oberlandesgericht skłania się ku stanowisku — wobec tego, że celem rozporządzenia nr 261/2004 jest ochrona konsumentów — że lot do miejsca przeznaczenia i lot powrotny należy uważać za jeden lot, jeśli zostały one zarezerwowane równocześnie. Wskazuje on, że zgodnie z konwencją warszawską i konwencją montrealską przewóz przez kolejnych przewoźników stanowi jedną operację przewozu międzynarodowego, jeśli jest on uważany przez strony umowy za jedną czynność, jak wtedy, gdy obie części podróży tam i z powrotem zostają zarezerwowane równocześnie. Rozporządzenie uzupełnia te konwencje, przewidując bezpośrednie odszkodowanie dla pasażerów, których lot został odwołany. Ochrona, którą ono przyznaje, pozostawałaby w tyle za ochroną wynikającą z konwencji, gdyby lot do miejsca przeznaczenia i lot

powrotny — zarezerwowane równocześnie — nie były uznawane za jeden lot.

23. Z drugiej strony Oberlandesgericht zauważa, że pojęcie „lotu” jest w innych miejscach rozporządzenia używane w znaczeniu części podróży lotniczej z jednego miejsca do konkretnego miejsca przeznaczenia.

24. Oberlandesgericht zwraca się zatem do Trybunału z pytaniem:

„Czy przepis art. 3 ust. 1 lit. a) [rozporządzenia nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że »lot« obejmuje podróż lotniczą od miejsca wylotu do miejsca lądowania i z powrotem, w każdym bądź razie wtedy, gdy lot do miejsca przeznaczenia oraz lot powrotny zostały zarezerwowane równocześnie?”.

25. Emirates, D. Schenkel, Francja, Grecja, Polska, Szwecja i Komisja Wspólnot Europejskich przedstawiły uwagi na piśmie. Nie złożono wniosku o przeprowadzenie rozprawy i nie miała ona miejsca.

Ocena

26. Jak stwierdziłam¹⁵, słowo „lot” nie pojawia się w większości wersji językowych art. 3 ust. 1 lit. a). Muszę zatem przeformułować pytanie. Sąd krajowy zmierza w istocie do ustalenia, czy osoby podróżujące lotem powrotnym z państwa trzeciego do państwa członkowskiego są „pasażer[ami] odlatujących[mi] z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego” w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, a w każdym bądź razie, w przypadku gdy lot do miejsca przeznaczenia oraz lot powrotny zostały zarezerwowane równocześnie. Jeśliby tak było, rozporządzenie znajduje zastosowanie i pasażerowie tacy byłiby *prima facie* uprawnieni do odszkodowania, gdyby lot powrotny został odwołany.

27. Jako że słowo „lot” nie występuje w większości wersji językowych art. 3 ust. 1 lit. a), nie jest wymagana analiza kontekstualna użycia pojęcia „lotu” w innych przepisach rozporządzenia.

28. D. Schenkel twierdzi, że zwykle pojęcie „przyjęcie na lot [pokład]” („Antreten eines Fluges”) powinno być rozumiane jako dotyczące wszystkich części lotu, w tym lotu powrotnego. Pojęcie „odlatujący” (lub podobne) użyte w innych wersjach językowych rozporządzenia nr 261/2004 odnosi się do rozpoczęcia całej podróży. Ponadto lot

do miejsca przeznaczenia oraz lot powrotny w ramach podróży lotniczej są zwykle rezerwowane jako pojedyncza transakcja i pasażer otrzymuje jeden bilet.

29. Zdaniem D. Schenkela gdyby pojęcie „lotu” użyte w (niemieckiej wersji) art. 3 ust. 1 odnosiło się wyłącznie do odcinka we Wspólnocie, podważałoby to cel rozporządzenia polegający mianowicie na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Pasażerowie zostaliby pozbawieni ochrony poza Wspólnotą, gdzie potrzebują jej najbardziej. Konwencje warszawska i montrealska za podróż w obie strony uznają lot z miejsca A do miejsca B i z powrotem. Gdyby prawodawca wspólnotowy chciał odstąpić od treści tych konwencji poprzez ograniczenie zakresu pojęcia „lotu” do części podróży, wyraziłby ten zamiar w sposób wyraźny.

30. Wszystkie pozostałe strony, które złożyły uwagi na piśmie, zgadzają się, że lot do miejsca przeznaczenia i lot powrotny nie stanowią jednego „lotu” w świetle rozporządzenia nr 261/2004.

Artykuł 3 ust. 1

31. Potoczne znaczenie wyrażenia „przyjmowani na lot [pokład] na lotnisku [...]”

¹⁵ — Punkty 6–8 powyżej.

(w niemieckiej wersji) i „odlatujący z lotniska” (w innych wersjach) użytego w art. 3 ust. 1 jest takie, że oba odwołują się do konkretnej podróży lotniczej w jedną stronę. Jeśli rozpatrywać lot powrotny w ramach podróży w obie strony, odlot w ramach pierwszego lotu do miejsca docelowego należy do historii. Osoby, która rejestruje się na lot powrotny z Singapuru do Rzymu zwykle nie opisuje się jako „przyjmowanej na lot [pokład]” w Rzymie. Ani też nie „odlatuje” ona z Rzymu.

32. Gdyby prawodawca wspólnotowy zamierzał sformułowaniami użytymi w różnych wersjach art. 3 ust. 1 objąć lot powrotny, z łatwością mógł zredagować przepis w odmienny sposób. Ustęp taki mógłby wyjaśniać, że całą podróż w obie strony — tam i z powrotem — należy oceniać w odniesieniu do punktu początkowego lotu, który jest jej pierwszą składową.

33. Wykładnia istniejącego art. 3 ust. 1, którą przedstawia D. Schenkel, wymaga, aby i) traktować podróż w obie strony jako jeden lot; ii) traktować ten lot jako lot „do” pierwotnego miejsca wylotu. Skutek w aspekcie ochrony przyznanej pasażerowi wydaje się być następujący. Pasażer rozpoczynający podróż w obie strony z lotniska we Wspólnocie (do państwa trzeciego i z powrotem) będzie objęty ochroną w ramach obu odcinków trasy (tam i z powrotem), niezależnie od przewoźnika. Jednak pasażer podróży w obie strony z lotniska w państwie trzecim (do Wspólnoty i z powrotem) zgodnie z rozporządzeniem nie będzie objęty ochroną. Nawet jeśli lot

obsługiwany jest przez przewoźnika wspólnotowego, nie będzie on leciał *do* „lotniska położonego na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat”.

34. Byłoby możliwe takie zredagowanie przepisów, aby przeważało przyznanie pełniejszej ochrony pasażerom rozpoczynającym podróż w Unii Europejskiej, kosztem tych rozpoczynających podróż w państwie trzecim. Jednak decyzja prawodawcy była inna.

35. Jasna treść przepisu jest bowiem taka, że obejmuje on wszystkie loty „tam” z „lotniska położonego na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat” [art. 3 ust. 1 lit. a)], lecz obejmuje loty „z powrotem” tylko wtedy, gdy są one obsługiwane przez przewoźnika wspólnotowego [art. 3 ust. 1 lit. b)].

Cel uregulowania

36. Oczywiście jest, że celem rozporządzenia nr 261/2004 jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów i podniesienie standardów ochrony ustanowionych w rozporządzeniu nr 295/91.

37. Oczywiście jest również, że art. 3 ust. 1 ogranicza zakres tej ochrony. Obejmuje on wszystkich pasażerów odlatujących z lotniska położonego na terytorium państwa członkowskiego. Pasażerowie odlatujący z lotniska w państwie trzecim i lądujący na lotnisku w państwie członkowskim są objęci rozporządzeniem tylko wtedy, gdy przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym¹⁶.

38. Dokumenty robocze wskazują, że właściwy zakres proponowanego nowego uregulowania w odniesieniu do lotów z portów lotniczych państwa trzeciego do portów lotniczych we Wspólnocie był przedmiotem szczególnej uwagi.

39. Zgodnie z art. 3 ust. 1 pierwotnego projektu Komisji¹⁷, pasażerowie odlatujący z państw trzecich do państwa członkowskiego mieli być objęci rozporządzeniem, jeśli zawarli umowę z przewoźnikiem wspólnotowym lub organizatorem wycieczki dotyczącą pakietu wycieczkowego oferowanego do sprzedaży na terytorium Wspólnoty.

40. Późniejszy dokument Rady będący wynikiem dyskusji zarówno na forum COREPER oraz odpowiedniej grupy roboczej Rady, przedstawiający zweryfikowaną wersję projektu rozporządzenia, wskazuje,

że jeden z dwóch „poważnych nierozwiązanych problemów” dotyczył konkretnie zakresu rozporządzenia w odniesieniu do lotów z państw trzecich, tak jak są one obecnie zdefiniowane w art. 3 ust. 1 lit. b)¹⁸. Długi przypis do tekstu tego przepisu (w tym czasie identycznego z tekstem ostatecznie przyjętym) wskazuje, że niektóre państwa członkowskie popierały dalsze rozszerzenie ochrony oferowanej pasażerom przyjmowanym na lotnisku w państwie trzecim na pokład samolotu odlatującego do miejsca docelowego we Wspólnocie, podczas gdy inne sprzeciwiały się temu, oraz że możliwe problemy eksterytorialności, niemożności wprowadzenia w życie oraz dyskryminacji między pasażerami były (na różne sposoby) omawiane¹⁹.

41. W następnym tygodniu prezydencja przedstawiła niezmieniony tekst między innymi art. 3 ust. 1 lit. b). Jednak zwróciła się do delegacji, aby zastanowiły się nad możliwością wpisania do protokołu Rady deklaracji państw członkowskich dotyczącej ówczesnego art. 19 (zatytułowanego „Sprawozdanie”), zachęcając Komisję do tego, aby przy sporządzaniu sprawozdania, o którym mowa w tym artykule, skupiła się w szczególności na możliwości rozszerzenia zakresu

16 — Włączenie tej ostatniej kategorii pasażerów samo w sobie rozszerza zakres ochrony poza to, co przewiduje rozporządzenie nr 295/91. Zobacz motyw szósty rozporządzenia nr 261/2004.

17 — COM(2001) 784 wersja końcowa z dnia 21 grudnia 2001 r.

18 — Sprawozdanie Rady 14444/1/02 REV z dnia 22 listopada 2002 r. Angielska wersja językowa jest dostępna pod adresem <http://register.consilium.europa.eu>.

19 — W swoim komunikacie prasowym z dnia 16 lutego 2005 r. (opublikowanym na dzień przed wejściem w życie rozporządzenia nr 261/2004) Komisja zasugerowała — jako wyjaśnienie, dlaczego rozporządzenie nie obejmowało lotów obsługiwanych przez przewoźników innych niż wspólnotowi z państwa trzeciego do państwa członkowskiego — możliwe problemy z eksterytorialnością.

rozporządzenia w zakresie lotów z lotnisk państw trzecich do Wspólnoty²⁰.

42. W grudniu 2002 r. Rada osiągnęła polityczne porozumienie co do wspólnego stanowiska w przedmiocie projektu rozporządzenia; sugestią wpisania deklaracji do protokołu Rady zastąpiło wprowadzenie zmiany do projektu art. 19²¹. Rozporządzenie w opublikowanym kształcie wymaga odpowiednio od Komisji, aby przedstawiła sprawozdanie, „uwzględniając w szczególności [...] możliwość rozszerzenia zakresu zastosowania niniejszego rozporządzenia na pasażerów związanych umową z przewoźnikiem wspólnotowym lub posiadających rezerwację lotu, która stanowi część »zorganizowanej wycieczki«, [...] którzy odlatują z lotniska w państwie trzecim i lądują na lotnisku w państwie członkowskim, lotami nieobsługiwany przez wspólnotowy[ch] przewoźników lotniczych [...]”²².

43. W świetle powyższego uważam, że niemożliwe jest zaakceptowanie poglądu, zgodnie z którym art. 3 ust. 1 należy odczytywać jako obejmujący pasażera podróżującego lotem powrotnym, obsługiwanym przez przewoźnika innego niż wspólnotowy, z państwa trzeciego do państwa członkowskiego.

44. Prawdą jest, że dokumenty przygotowawcze należy traktować ostrożnie. Posługiwanie się nimi ma ponadto znaczenie jedynie pomocnicze w stosunku do innych metod wykładni²³. Stwierdziwszy to, Trybunał miał okazję posłużenia się nimi jako narzędziem wykładni w ramach oceny zamiaru prawodawcy, w szczególności wtedy, gdy potwierdzały one wnioski osiągnięte już innymi środkami²⁴.

45. Dodam jedynie, że gdyby rozumienie istniejącego art. 3 ust. 1 lit. a), które przedstawia D. Schenkel było prawidłowe, większość (choć nie wszyscy)²⁵ „pasażer[owie] związani[i] umową z przewoźnikiem wspólnotowym lub posiadający rezerwację lotu, która stanowi część »zorganizowanej wycieczki«, [...] którzy odlatują z lotniska w państwie trzecim i lądują na lotnisku w państwie członkowskim, lotami nieobsługiwany przez wspólnotowy[ch] przewoźników lotniczych”²⁶ należałoby już do zakresu zastosowania rozporządzenia. Obowiązek sprawozdawczy wyraźnie zamieszczony przez Radę byłby zatem w tym zakresie w znacznym stopniu bezużyteczny.

20 — Sprawozdanie Rady 14724/02 z dnia 28 listopada 2002 r. Angielska wersja językowa jest dostępna pod adresem <http://register.consilium.europa.eu>.

21 — Zobacz sprawozdanie Rady 15595/02 z dnia 16 grudnia 2002 r. Do dokumentu tego również można uzyskać dostęp pod adresem <http://register.consilium.europa.eu>.

22 — Artykuł 17, wprowadzenie oraz tiret drugie.

23 — Zobacz pkt 30 opinii rzecznika generalnego A. Tizzana w sprawie C-133/00 Bowden, zakończonej wyrokiem z dnia 4 października 2001 r., Rec. s. I-7031.

24 — Zobacz na przykład wyrok z dnia 11 czerwca 1998 r. w sprawie C-275/96 Kuusijärvi, Rec. s. I-3419, pkt 46.

25 — Pasażerowie należący do tych kategorii, którzy rozpoczęli swoją podróż w państwie trzecim zgodnie z tą wykładnią byłiby wykluczeni: zob. pkt 33 powyżej.

26 — Sama treść obowiązku sprawozdawczego staje się wątpliwa, jeśli podnoszone przez D. Schenkela rozumienie „lotu” lub „odlotu” jest prawidłowe.

Znaczenie równoczesnej rezerwacji lotów do miejsca przeznaczenia i powrotnego

46. Charakter towaru lub usługi jest co do zasady niezależny od sposobu, w jaki zostają one nabyte. Nie jest zatem dla mnie całkiem oczywiste, dlaczego sposób, w jaki rezerwowane są loty do miejsca docelowego i lot powrotny, miałyby wpływać na odpowiedź na pytanie, czy podróż w obie strony należy traktować jako jeden „lot” rozpoczynający się z lotniska, z którego skorzystano na początku tej podróży. W drodze jednej transakcji handlowej można (na przykład) nabyć kilka podróży w jedną stronę, jedną lub więcej (różnych) podróży w obie strony lub wręcz bilet okresowy uprawniający do wielokrotnych lotów.

47. Oberlandesgericht oraz D. Schenkel uważają jednak, że konwencja montrealaska stanowi, iż podróż w obie strony zarezerwowaną jako jedną transakcję należy traktować jako jeden lot. Zgodnie z art. 1 ust. 2 konwencji montrealskiej „przewóz międzynarodowy” ma miejsce wtedy, gdy zgodnie z umową stron miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia położone są a) na obszarze dwóch Państw Stron lub b) na obszarze jednego Państwa Strony, lecz uzgodnione jest miejsce postoju na obszarze innego Państwa. Konwencja montrealaska przewiduje zatem wyraźnie, że może istnieć miejsce postoju w podróży. Artykuł 1 ust. 3 przewiduje, że przewóz do miejsca przeznaczenia, który ma być dokonany przez kilku kolejnych przewoźników „uważany jest [...] za jeden przewóz niepodzielny, jeśli uważany był przez strony za jedną czynność”.

48. Istnieje orzecznictwo krajowe (głównie, lecz nie tylko, sądów działających w systemie common-law), zgodnie z którym na mocy konwencji warszawskiej z 1929 r. (poprzezdzającej konwencję montrealaską) w umowie o przewóz międzynarodowy w obie strony, miejscem przeznaczenia tej podróży w obie strony jest punkt jej rozpoczęcia²⁷.

49. Jednak podczas gdy Wspólnota jest sygnatariuszem konwencji montrealskiej i jest nią związana²⁸, rozporządzenie nr 261/2004 nie stanowi wspólnotowego środka implementującego konwencję. Funkcjonuje ono raczej równoległe do niej. Rozporządzenie nr 261/2004 zawiera jedno krótkie

27 — Zobacz *Grein v Imperial Airways Ltd* [1937] 1 K.B. 50, pkt 78 i 79, autorstwa L.J. Greene’a: „Użycie liczby pojedynczej w tym wyrażeniu [miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia] wskazuje, że w rozumieniu stron tej konwencji w każdej umowie przewozu istnieje jedno miejsce wyruszenia i jedno miejsce przeznaczenia. Pośrednie miejsce, w którym przewóz może zostać przerywany nie jest uważane za »miejsce przeznaczenia«. Mając na względzie jego kontekst, a w szczególności okoliczność, że to w umowie należy szukać miejsca wyruszenia i miejsca przeznaczenia, wyrażenie to wydaje mi się oznaczać »miejsce, w którym przewóz umowny się rozpoczyna i miejsce, w którym przewóz umowny się kończy«. [...] Jeśli umowa obejmuje podróż objazdową, rozpoczynającą się w Berlinie, przebiegającą przez różne stolice europejskie i kończącą się w Berlinie, objęty umową przewóz rozpoczyna się w Berlinie i kończy się w Berlinie”. Zobacz również *Lee v China Airlines*, 669 F.Supp. 979 (C.D.Cal. 1987), oraz *Qureshi v K.L.M. (Royal Dutch Airlines)* (1979), 41 N.S.R. (2d) 653 (dwa orzeczenia dotyczące kwestii proceduralnych odpowiednio ze Stanów Zjednoczonych i Kanady w przedmiocie konieczności odrzucenia powództw z powodu braku właściwości). Zobacz ponadto w Niemczech orzeczenia wydane przez Bundesgerichtshof [1976] ZLW, 255, oraz Landesgericht Berlin [1973] ZLW, 304. Nie odnalazłam równoważnego orzecznictwa w odniesieniu do konwencji montrealskiej. Niektórzy przedstawiciele doktryny twierdzą, że to samo znajduje zastosowanie pod rządami konwencji. Zobacz na przykład E. Gienulla i R. Schmid (eds), *Montreal Convention 1999* (2006, luźne strony) Kluwer Law.

28 — Artykuł 300 ust. 7 WE stwierdza, że „[u]mowy zawarte zgodnie z warunkami określonymi w niniejszym artykule wiążą instytucje Wspólnoty oraz państwa członkowskie”. Konwencja montrealaska została podpisana przez Wspólnotę na podstawie art. 300 ust. 2 WE. Zobacz decyzję Rady 2001/539/WE, ww. w przypisie 9, oraz wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 International Air Transport Association i in. („IATA”), Zb.Orz. s. I-403, pkt 35 i 36.

odwołanie do konwencji (w preambule)²⁹. Stanowi to jaskrawy kontrast w stosunku do rozporządzenia nr 2027/97 z późn. zmianami³⁰, które implementuje poszczególne części tej konwencji³¹. Artykuł 2 ust. 2 tego rozporządzenia stanowi, że pojęcia w nim zawarte, których definicji w nim nie podano, są równoważne pojęciom użytym w konwencji.

50. Zgadzam się ponadto z Emirates, Polską i Szwecją w szczególności co do tego, że istnieją wyraźne różnice między konwencją montrealską a rozporządzeniem nr 261/2004. Przede wszystkim wyrażenie „przewóz międzynarodowy”, które jest zdefiniowane w art. 1 ust. 2 konwencji i które zostało zinterpretowane przez różne sądy krajowe³², nie pojawia się w rozporządzeniu.

51. Wydaje mi się, że nie należy stosować (różnych) pojęć zawartych w konwencji

montrealskiej celem określenia zakresu zastosowania rozporządzenia nr 261/2004 w sposób, który wyraźnie odbiega od jego treści i dokumentów przygotowawczych do niego.

52. Oberlandesgericht i D. Schenkel podnoszą dalej, że gdyby pojęcie „lotu” w rozporządzeniu nr 261/2004 nie obejmowało podróży w obie strony, w przypadku gdy taka podróż jest rezerwowana jako jedna transakcja, poziom ochrony pasażerów, który przyznaje rozporządzenie, pozostawałby w tyle za ochroną wynikającą z konwencji montrealskiej. Byłoby to sprzeczne z wyraźnym celem rozporządzenia, którym jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów.

53. Nie zgadzam się z tym argumentem.

29 — Motyw cztertnasty odwołuje się do konwencji w kontekście przepisu rozporządzenia dotyczącego wyłączenia odpowiedzialności. Odwołanie to jest jednak ogólne. Wskazuje jedynie powiązanie między tymi dwoma aktami prawnymi, nie wspominając żadnego konkretnego przepisu. Jest to szczególnie widoczne we francuskiej wersji motywu, który jest sformułowany następująco: „Tout comme *dans le cadre de la convention de Montréal* [...]” (podkreślenie moje).

30 — Rozporządzenie Rady (WE) z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych (Dz.U. L 285 z 17 października 1997 r., s. 1) zmienione rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. L 140 z 30 maja 2002 r., s. 2). Zgodnie z motywem szóstym tego ostatniego rozporządzenia konieczne było wprowadzenie zmian do rozporządzenia nr 2027/97 w celu dostosowania go do postanowień konwencji montrealskiej, tworząc w ten sposób jednolity system odpowiedzialności w międzynarodowym transporcie lotniczym. Skonsolidowaną wersję rozporządzenia nr 2027/97 z dnia 30 maja 2002 r. można znaleźć przez stronę <http://eur-lex.europa.eu>.

31 — Zobacz art. 1 rozporządzenia nr 2027/97 z późn. zmianami.

32 — Zobacz pkt 48 powyżej oraz przypis do niego.

54. Po pierwsze, zakres zastosowania rozporządzenia i konwencji różnią się. W wielu aspektach to pierwsze reguluje sytuacje nieobjęte tą ostatnią. Na przykład rozporządzenie znajduje zastosowanie do czysto wewnętrznych lotów między państwami członkowskimi i lotów z państwa członkowskiego do państwa trzeciego, które nie jest państwem stroną konwencji. Odmienne niż konwencja, rozporządzenie obejmuje odmowę przyjęcia na pokład i odwołanie lotu. Natomiast zakres zastosowania rozporządzenia jest ograniczony względami terytorialnymi. Nie ma ono zastosowania do lotów między dwoma państwami, które są

państwami stronami konwencji, lecz nie są państwami członkowskimi Wspólnoty.

55. W takich okolicznościach nie sędzę, aby można było twierdzić, iż ogólny poziom ochrony przyznanej przez rozporządzenie jest w nieunikniony sposób niższy niż ten wynikający z konwencji, tylko na tej podstawie, że tylko ta ostatnia obejmuje daną sytuację.

56. Po drugie, rozporządzenie nr 261/2004 uzupełnia ochronę, którą konwencja przyznaje pasażerom samolotów. Nie zastępuje ono konwencji. Wynika to jasno z art. 12 rozporządzenia, który wyraźnie stanowi, że jego zastosowanie „nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania”.

57. W ww. wyroku w sprawie IATA³³ Trybunał stwierdził, że opóźnienia lotów mogą powodować — ogólnie rzecz ujmując — powstanie dwóch rodzajów szkód, których naprawienie wymaga różnych sposobów. Pierwszy z nich jest identyczny dla wszystkich pasażerów. Drugi jest właściwy dla każdego poszczególnego pasażera i wymaga zindywidualizowanego świadczenia odszkodowawczego a posteriori³⁴. Podczas gdy konwencja obejmuje drugi rodzaj szkód, rozporządzenie przewiduje ujednolicone i natychmiastowe środki służące naprawieniu szkody pierwszego rodzaju. „Uzupełnia [...] [ono] zatem uregulowanie konwencji

montrealskiej”³⁵. Przewidziane w rozporządzeniu środki na wypadek opóźnienia lotów „nie stanowią same w sobie przeszkody w dochodzeniu przez poszkodowanych pasażerów ponadto odszkodowania [...] na warunkach określonych przez konwencję [...]”³⁶. Raczej „poprawiają [...] [one] ochronę interesów pasażerów oraz warunki, w których zasada odszkodowania znajduje w stosunku do nich zastosowanie”³⁷.

58. Zatem ochrona, jaką przyznaje rozporządzenie w odniesieniu do opóźnienia lotów ma charakter uzupełniający. Jest tak tym bardziej w odniesieniu do środków odszkodowawczych i innych, które przewiduje ono w zakresie odwołania lotu i odmowy przyjęcia na pokład. Konwencja nie oferuje pasażerom w ogóle żadnej ochrony w takich wypadkach.

59. W tych okolicznościach nie mogę przyjąć argumentu, zgodnie z którym poziom ochrony, który przyznaje rozporządzenie, pozostawałby w tyle za ochroną wynikającą z konwencji, chyba że byłby rozumiany w sposób, który jest sprzeczny z jego wyraźną treścią, pracami przygotowawczymi z nim związanymi i wskazanym jego celem.

33 — Wyżej wymieniony w przypisie 28.

34 — Punkt 43.

35 — Punkty 44 i 46.

36 — Punkt 47.

37 — Punkt 48.

Wnioski

60. Proponuję zatem, aby Trybunał odpowiedział na pytanie Oberlandesgericht w następujący sposób:

Pasażerowie podróżujący lotem powrotnym z państwa trzeciego do państwa członkowskiego nie są »pasażer[ami] odlatujący[mi] z lotniska znajdującego się w państwie członkowskim« w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 i w związku z tym nie mieszczą się w podmiotowym zakresie zastosowania tego rozporządzenia, jeśli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot nie jest przewoźnikiem wspólnotowym, nawet jeśli lot do miejsca docelowego i lot powrotny zostały zarezerwowane równocześnie.