



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 4 października 2012 r.*

Transport lotniczy — Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 — Odszkodowanie na rzecz pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład — Pojęcie „przyjęcia na pokład” — Wyłączenie z zakwalifikowania jako „odmowa przyjęcia na pokład” — Odwołanie lotu z powodu strajku na lotnisku wylotu — Reorganizacja późniejszych lotów względem lotu anulowanego — Prawo do odszkodowania na rzecz pasażerów tych lotów

W sprawie C-22/11

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Korkein oikeus (Finlandia) postanowieniem z dnia 13 stycznia 2011 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 17 stycznia 2011 r., w postępowaniu:

Finnair Oyj

przeciwko

Timy'emu Lassooyowi,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes izby, J. Malenovský, E. Juhász, T. von Danwitz i D. Šváby (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: C. Strömholm, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 1 marca 2012 r.,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Finnair Oyj przez T. Väättäinena, asianajaja,
- w imieniu T. Lassooya przez M. Wilskę, kuluttaja-asiamies, P. Hannulę oraz J. Suurlę, lakimiehet,
- w imieniu rządu fińskiego przez H. Leppo, działającą w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu francuskiego przez G. de Bergues'a oraz M. Perrota, działających w charakterze pełnomocników,

* Język postępowania: fiński.

- w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez G. Aiella, avvocato dello Stato,
- w imieniu rządu austriackiego przez A. Poscha, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu rządu polskiego przez M. Szpunara, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez I. Koskinena oraz K. Simonssona, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 19 kwietnia 2012 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 2 lit. j) art. 4 i 5 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 (Dz.U. L 46, s. 1).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy przewoźnikiem lotniczym Finnair Oyj (zwanym dalej „Finnair”) a T. Lassooyem w wyniku odmowy przez tego przewoźnika wypłaty odszkodowania z tytułu odmowy przyjęcia go na pokład na lot łączący Barcelonę (Hiszpania) z Helsinkami (Finlandia) w dniu 30 lipca 2006 r.

Ramy prawne

Rozporządzenie (EWG) nr 295/91

- 3 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, s. 5), które obowiązywało do dnia 16 lutego 2005 r., stanowiło w art. 1:

„Niniejsze rozporządzenie ustala minimalne wspólne zasady obowiązujące w przypadku, gdy pasażerom odmawia się wstępu na pokład na lot regularny o zawyżonej liczbie rezerwacji, na który posiadają ważny bilet, oraz potwierdzoną rezerwację przy odlocie z portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, na którym obowiązuje Traktat, niezależnie od państwa, w którym ma siedzibę przewoźnik lotniczy, narodowości pasażera oraz miejsca przeznaczenia”.

Rozporządzenie nr 261/2004

- 4 Motywy 1, 3, 4, 9, 10, 14 i 15 rozporządzenia nr 261/2004 stanowią:

„(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.

[...]

- (3) Pomimo, iż [rozporządzenie nr 295/91] ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych stworzyło podstawy ochrony pasażerów, liczba pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli, pozostaje zbyt wysoka, podobnie jak liczba pasażerów poszkodowanych odwołaniem lotu bez uprzedzenia oraz dużymi opóźnieniami.
- (4) W związku z powyższym, Wspólnota powinna podnieść standardy ochrony ustalone przez wyżej wymienione rozporządzenie, zarówno poprzez wzmocnienie praw pasażerów, jak i zapewnienie przewoźnikom lotniczym działalności w ujednoliconych warunkach na zliberalizowanym rynku.

[...]

- (9) Liczba pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli, powinna być zredukowana przez wymóg, aby przewoźnicy lotniczy wzywali ochotników do rezygnacji z rezerwacji w zamian za pewne korzyści, zamiast odmawiać pasażerom przyjęcia na pokład oraz przez pełną rekompensatę dla tych, którym ostatecznie odmówiono przyjęcia na pokład.
- (10) Pasażerowie, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli powinni mieć możliwość rezygnacji z lotu i otrzymania zwrotu należności za bilet albo kontynuowania podróży na satysfakcjonujących warunkach, z zapewnieniem odpowiedniej opieki podczas oczekiwania na późniejszy lot.

[...]

- (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 było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków. Okoliczności te mogą, w szczególności, zaistnieć w przypadku destabilizacji politycznej, warunków meteorologicznych uniemożliwiających dany lot, zagrożenia bezpieczeństwa, nieoczekiwanych wad mogących wpłynąć na bezpieczeństwo lotu oraz strajków mających wpływ na działalność przewoźnika.
- (15) Za nadzwyczajne okoliczności powinno się uważać sytuację, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie dużego opóźnienia, przełożenie lotu na następny dzień albo odwołanie jednego lub więcej lotów tego samolotu pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków przez zainteresowanego przewoźnika, by uniknąć tych opóźnień lub odwołań lotów”.

5 Artykuł 2 rozporządzenia nr 261/2004 zatytułowany „Definicje” stanowi:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

- j) »odmowa przyjęcia na pokład« oznacza odmowę przewozu pasażerów danym lotem, pomimo że stawili się oni do wejścia na pokład zgodnie z warunkami ustanowionymi w art. 3 ust. 2, chyba że odmowa przyjęcia na pokład jest racjonalnie uzasadniona, w szczególności przyczynami związanymi ze zdrowiem, wymogami bezpieczeństwa lub niewłaściwymi dokumentami podróży;

[...]”.

- 6 Artykuł 3 rzeczonego rozporządzenia zatytułowany „Zakres zastosowania” stanowi w ust. 2:
- „Ustęp 1 stosuje się pod warunkiem, że pasażerowie:
- a) posiadają potwierdzoną rezerwację na dany lot oraz, z wyjątkiem przypadku odwołania, o którym mowa w art. 5, stawiają się na odprawę pasażerów:
- zgodnie z wymogami i w czasie określonym uprzednio na piśmie (w tym poprzez środki elektroniczne) przez przewoźnika lotniczego, organizatora wycieczek lub autoryzowane biura podróży,
- lub, jeżeli czas nie został określony,
- nie później niż 45 minut przed ogłoszoną godziną odlotu; lub
- [...]”.
- 7 Artykuł 4 rzeczonego rozporządzenia zatytułowany „Odmowa przyjęcia na pokład” ma następującą treść:
- „1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać odmowę przyjęcia na pokład, powinien on najpierw wezwać ochotników do rezygnacji z ich rezerwacji w zamian za korzyści na warunkach uzgodnionych pomiędzy danym pasażerem a przewoźnikiem lotniczym obsługującym. Ochotnikom należy udzielić pomocy na zasadach określonych w art. 8, traktując pomoc jako dodatek do korzyści wspomnianych w niniejszym ustępie.
2. Jeżeli liczba ochotników nie pozwala na przyjęcie na pokład pozostałych pasażerów z rezerwacjami, wówczas obsługujący przewoźnik lotniczy może, wbrew woli pasażerów, odmówić przyjęcia ich na pokład.
3. W przypadku odmowy przyjęcia pasażerów na pokład wbrew ich woli, obsługujący przewoźnik lotniczy niezwłocznie wypłaca im odszkodowanie, zgodnie z art. 7 i udziela pomocy zgodnie z art. 8 i 9”.
- 8 Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004 zatytułowany „Odwołanie” przewiduje w ust. 3:
- „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 było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków”.
- 9 Artykuł 7 rozporządzenia nr 261/2004 zatytułowany „Prawo do odszkodowania” stanowi w ust. 1:
- „W przypadku odwołania do niniejszego artykułu, pasażerowie otrzymują odszkodowanie w wysokości:
- [...]
- b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;
- [...]”.
- 10 Artykuły 8 i 9 rzeczonego rozporządzenia, w związku z jego art. 4, ustanawiają na rzecz pasażerów, którzy spotkali się z odmową przyjęcia na pokład, prawo do zwrotu należności za bilet lub zmiany planu podróży oraz prawo do opieki.

- 11 Artykuł 13 tego rozporządzenia zatytułowany „Prawo do odszkodowania za poniesioną szkodę” stanowi:

„W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez niniejsze rozporządzenie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich. W szczególności, niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie ogranicza prawa obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od organizatora wycieczek lub innej osoby, z którą przewoźnik podpisał umowę. Analogicznie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo organizatora wycieczek lub osoby trzeciej, niebędącej pasażerem, z którym obsługujący przewoźnik lotniczy podpisał umowę, do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego”.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

- 12 Z powodu strajku pracowników lotniska w Barcelonie w dniu 28 lipca 2006 r. regularny lot o godzinie 11.40 obsługiwany przez Finnair pomiędzy Barceloną a Helsinkami musiał zostać odwołany. Aby pasażerowie tego lotu nie musieli oczekiwać zbyt długo, Finnair postanowił dokonać reorganizacji lotów następujących po tym locie.
- 13 I tak pasażerowie odwołanego lotu zostali przewiezieni do Helsinek lotem w dniu następnym o tej samej godzinie, oraz innym specjalnie wycarterowanym w tym celu lotem w tym samym dniu o godz. 21.40. W następstwie tej reorganizacji część pasażerów, którzy wykupili bilet na lot w dniu 29 lipca 2006 r. o godz. 11.40, musiała czekać na przewóz do Helsinek do dnia 30 lipca 2006 r., kiedy to zostali przewiezieni w ramach regularnego połączenia o godz. 11.40 oraz w ramach lotu o godz. 21.40, specjalnie wycarterowanego na tę okazję. Podobnie niektórzy pasażerowie, a wśród nich T. Lassooy, którzy wykupili bilet na lot w dniu 30 lipca 2006 r. o godz. 11.40 i którzy stawili się prawidłowo do wejścia na pokład, zostali przewiezieni do Helsinek specjalnym lotem o godz. 21.40.
- 14 Uznawszy, że Finnair odmówił mu przyjęcia na pokład w rozumieniu art. 4 rozporządzenia nr 261/2004, T. Lassooy wniósł pozew do Helsingin käräjäoikeus (sądu pierwszej instancji w Helsinkach) o zasądzenie od Finnair na jego rzecz odszkodowania przewidzianego w art. 7 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia. Wyrokiem z dnia 19 grudnia 2008 r. sąd ten oddalił jego pozew o odszkodowanie, twierdząc, że omawiane rozporządzenie przewiduje wypłatę na rzecz pasażerów odszkodowania z tytułu odmowy przyjęcia na pokład jedynie w wyniku nadmiernej rezerwacji ze względów ekonomicznych. Sąd ten uznał, że art. 4 rozporządzenia nr 261/2004 nie znajduje zastosowania, jako że przewoźnik lotniczy dokonał reorganizacji lotów w wyniku strajku mającego miejsce na lotnisku w Barcelonie, a strajk ten stanowił nadzwyczajną okoliczność, wobec której Finnair podjął wszelkie niezbędne kroki, jakie można było od niego wymagać.
- 15 Wyrokiem z dnia 31 sierpnia 2009 r. Helsingin hovioikeus (sąd apelacyjny w Helsinkach) uchylił wyrok Helsingin käräjäoikeus i nakazał Finnair zapłacić na rzecz T. Lassooya kwoty 400 EUR. W związku z tym sąd apelacyjny stwierdził, że rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie nie tylko w przypadku nadmiernej rezerwacji, lecz również w niektórych przypadkach odmowy przyjęcia na pokład z przyczyn operacyjnych, wykluczając w ten sposób możliwość zwolnienia przewoźników lotniczych z obowiązku wypłaty odszkodowania w związku ze strajkiem.
- 16 W ramach skargi kasacyjnej wniesionej przez Finnair do Korkein oikeus (sądu najwyższego) sąd ten wyraził wątpliwości dotyczące zakresu obowiązku wypłaty odszkodowania na rzecz pasażerów, w stosunku do których nastąpiła „odmowa przyjęcia na pokład”, o której mowa w art. 4 rozporządzenia nr 261/2004, z powodów mogących uzasadniać „odmowę przyjęcia na pokład” w rozumieniu art. 2

lit. j) tego rozporządzenia, a także odnośnie do możliwości powoływania się przez przedsiębiorcę lotniczego na nadzwyczajne okoliczności, o których mowa w art. 5 ust. 3 rzeczonego rozporządzenia w odniesieniu do lotów następujących po locie, który został odwołany w wyniku takich okoliczności.

17 W tym kontekście Korkein oikeus postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy [rozporządzenie nr 261/2004], a w szczególności jego art. 4, należy interpretować w ten sposób, że jego zastosowanie jest ograniczone do odmowy przyjęcia na pokład wynikającej z nadmiernej rezerwacji przyjętych przez przewoźnika lotniczego ze względów ekonomicznych, czy też rozporządzenie to ma zastosowanie również do odmowy przyjęcia na pokład z innych powodów, takich jak powody operacyjne?
- 2) Czy art. 2 lit. j) [rozporządzenia nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że wymienione w nim dopuszczalne powody ograniczają się do czynników mających związek z pasażerami, czy też odmowa przyjęcia na pokład może być uzasadniona innymi powodami? Jeżeli rozporządzenie [to] należy interpretować tak, że odmowa przyjęcia na pokład może być uzasadniona innymi powodami niż te, które mają związek z pasażerami, czy należy rozumieć, że ta odmowa może być uzasadniona również reorganizacją lotów spowodowaną nadzwyczajnymi okolicznościami, o których mowa w motywach 14 i 15 rozporządzenia?
- 3) Czy [rozporządzenie nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że przewoźnik lotniczy może zostać zwolniony z odpowiedzialności na podstawie art. 5 ust. 3 nie tylko w odniesieniu do lotu odwołanego z powodu nadzwyczajnych okoliczności, lecz również wobec pasażerów późniejszych lotów, o ile starał się rozłożyć negatywne skutki spowodowane nadzwyczajnymi okolicznościami, na które napotkał w swej działalności – jak przykładowo strajk – na większą grupę pasażerów niż pasażerowie odwołanego lotu, dokonując reorganizacji lotów późniejszych w taki sposób, aby podróż żadnego pasażera nie opóźniła się nadmiernie? Innymi słowy, czy przewoźnik lotniczy może się powołać na nadzwyczajne okoliczności również wobec pasażera lotu późniejszego, na którego podróż okoliczności te nie miały wpływu bezpośredniego? Czy w tym zakresie występuje istotna różnica w zależności od tego, czy sytuację pasażera i jego prawo do odszkodowania należy oceniać na podstawie art. 4 rozporządzenia dotyczącego odmowy przyjęcia na pokład, czy też art. 5, który dotyczy odwołania lotu?”.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 18 Przez pierwsze pytanie prejudycjalne sąd krajowy zasadniczo zastanawia się nad tym, czy pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład” w rozumieniu art. 2 lit. j) i art. 4 rozporządzenia nr 261/2004 powinno być interpretowane w ten sposób, że obejmuje ono jedynie odmowę przyjęcia na pokład wynikającą z sytuacji nadmiernej rezerwacji, czy też w ten sposób, iż znajduje ono zastosowanie również do odmowy przyjęcia na pokład z innych powodów, takich jak powody operacyjne.
- 19 Należy stwierdzić, że treść art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004, która określa pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład”, nie wiąże takiej odmowy z sytuacją „nadmiernej rezerwacji” na dany lot stworzonej przez danego przewoźnika lotniczego z powodów ekonomicznych.
- 20 Jeżeli chodzi o kontekst rzeczonego przepisu oraz o cele zamierzone przez rozporządzenie, którego stanowi on część, to nie tylko z motywów 3, 4, 9 i 10 rozporządzenia nr 261/2004, ale również z prac przygotowawczych nad nim, a zwłaszcza z propozycji rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy

przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów przedstawionego przez Komisję Wspólnot Europejskich w dniu 21 grudnia 2001 [COM(2001) 784 wersja ostateczna], wynika, że prawodawca unijny miał na celu poprzez przyjęcie rozporządzenia zredukować nadmierną liczbę pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład wbrew ich woli, poprzez uzupełnienie luk prawnych rozporządzenia nr 295/91, które ograniczało się do ustanowienia na podstawie art. 1 minimalnych wspólnych zasad stosowanych do pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład na lot regularny objęty nadmierną liczbą rezerwacji.

- 21 To w tym kontekście rzeczony prawodawca poprzez art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 zniósł w definicji „odmowy przyjęcia na pokład” wszelkie odniesienie do powodu, dla którego dany przewoźnik odmawia przewozu pasażera.
- 22 Czyniąc w ten sposób, prawodawca Unii rozciągnął zakres rzeczony definicji poza sam tylko przypadek odmowy przyjęcia na pokład z powodu nadmiernej rezerwacji przewidzianego wcześniej w art. 1 rozporządzenia nr 295/91 i przyznał jej szerokie znaczenie obejmujące sytuacje, w których przewoźnik lotniczy odmawia przewozu pasażerów.
- 23 Taką wykładnię umacnia stwierdzenie, zgodnie z którym ograniczenie zakresu pojęcia „odmowy przyjęcia na pokład” tylko do przypadków nadmiernej rezerwacji miałyby w praktyce ten skutek, że zmniejszałyby wyraźnie ochronę przyznaną pasażerom na podstawie rozporządzenia nr 261/2004, i byłyby w związku z tym sprzeczne z jego celem przewidzianym w jego motywie 1, jakim jest zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerom, co uzasadnia szeroką wykładnię praw przyznanych tym pasażerom (zob. podobnie wyroki: z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA, Zb.Orz. s. I-403, pkt 69; z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 Wallentin-Hermann, Zb.Orz. s. I-11061, pkt 18).
- 24 Tak jak podniósł rzecznik generalny w pkt 37 opinii, przyjęcie, że pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład” obejmuje jedynie przypadki nadmiernej rezerwacji, oznaczałoby pozbawienie pasażerów znajdujących się w sytuacji, takiej jak powód w postępowaniu przed sądem krajowym, wszelkiej ochrony, poprzez odmówienie im możliwości powoływania się na art. 4 rozporządzenia nr 261/2004, który to artykuł w ust. 3 odsyła do przepisów tego rozporządzenia dotyczących prawa do odszkodowania, zwrotu należności lub zmiany planu podróży, a także prawa do opieki przewidzianych w art. 7–9 rzeczony rozporządzenia.
- 25 W związku z tym odmowa przewoźnika lotniczego przyjęcia na pokład pasażera, który stawił się u wejścia na pokład na warunkach ustalonych w art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004, która to odmowa wynikała z reorganizacji lotów wycarterowanych przez tego przewoźnika, powinna zostać zaklasyfikowana jako „odmowa przyjęcia na pokład” w rozumieniu art. 2 lit. j) tego rozporządzenia.
- 26 Z uwagi na powyższe na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład” w rozumieniu art. 2 lit. j) i art. 4 rozporządzenia nr 261/2004 powinno być interpretowane w ten sposób, że obejmuje ono nie tylko odmowę przyjęcia na pokład wynikającą z nadmiernej rezerwacji, lecz również odmowę przyjęcia na pokład z innych powodów, takich jak powody operacyjne.

W przedmiocie pytań drugiego i trzeciego

- 27 Przez pytania drugie i trzecie, które należy ocenić łącznie, sąd krajowy zasadniczo zmierza do ustalenia, czy zaistnienie „nadzwyczajnych okoliczności” prowadzących przewoźnika lotniczego do reorganizacji lotów po ich zaistnieniu, może uzasadniać „odmowę przyjęcia na pokład” pasażera na następne loty i zwolnić tego przewoźnika od obowiązku wypłaty odszkodowania na podstawie art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2006 na rzecz pasażera, któremu odmówiono przyjęcia na pokład na jeden z lotów wycarterowanych po ustąpieniu rzeczonych okoliczności.

- 28 W pierwszej kolejności sąd krajowy chciałby wiedzieć, czy zakwalifikowanie jako „odmowa przyjęcia na pokład” w rozumieniu art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 może zostać wyłączone jedynie z powodów związanych z pasażerami jako takimi, czy też powody niezwiązane z pasażerami, a zwłaszcza dotyczące reorganizacji lotów przez przewoźnika w wyniku „nadzwyczajnych okoliczności”, które go dotknęły, również mogą stać na przeszkodzie takiej kwalifikacji.
- 29 W tym zakresie należy przypomnieć, że ów art. 2 lit. j) wyłącza możliwość zaklasyfikowania jako „odmowy przyjęcia na pokład” z dwóch rodzajów powodów. Pierwszy rodzaj dotyczy nieprzestrzegania przez pasażerów, którzy stawili się u wejścia na pokład, warunków ustanowionych w art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia. Drugi rodzaj jest związany z przypadkiem, w którym odmowa jest racjonalnie uzasadniona „w szczególności przyczynami związanymi ze zdrowiem, wymogami bezpieczeństwa lub niewłaściwymi dokumentami podróży”.
- 30 Pierwszy rodzaj powodów nie dotyczy sprawy przed sądem krajowym. Jeżeli chodzi o drugi rodzaj powodów, to należy zauważyć, że żaden z powodów wyraźnie wymieniony w rzeczonym art. 2 lit. j) nie ma znaczenia dla sprawy w postępowaniu przed sądem krajowym. Jednakże posługując się przysłówkiem „w szczególności”, prawodawca unijny miał zamiar dostarczyć niewyczerpujący wykaz przypadków, w których odmowa przyjęcia na pokład może być racjonalnie uzasadniona.
- 31 Niemniej jednak z takiego sformułowania nie można wywnioskować, iż za racjonalnie uzasadnioną należy uznać odmowę przyjęcia na pokład z powodów operacyjnych takich jak w postępowaniu przed sądem krajowym.
- 32 W rzeczywistości bowiem sytuacja w postępowaniu przed sądem krajowym jest porównywalna z odmową przyjęcia na pokład z powodu „pierwotnej” nadmiernej rezerwacji, ponieważ przewoźnik lotniczy przydzielił miejsce powoda w celu przewozu innych pasażerów, a zatem to on sam dokonał wyboru pomiędzy kilkoma transportowanymi pasażerami.
- 33 Oczywiście taki ponowny przydział został dokonany w celu uniknięcia tego, aby pasażerowie dotknięci odwołaniem lotu w wyniku nadzwyczajnych okoliczności, nie musieli oczekiwać zbyt długo. Niemniej jednak rzeczony powód nie jest porównywalny do powodów wyraźnie wymienionych w art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ powodu tego nie można przypisać pasażerowi, któremu odmówiono przyjęcia na pokład.
- 34 Nie można dopuścić, aby przewoźnik lotniczy, powołując się na interes innych pasażerów w przewiezieniu ich w rozsądnym terminie, mógł znacznie poszerzać sytuację, w których mógłby odmówić w uzasadniony sposób pasażerom przyjęcia na pokład. Prowadziłoby to w nieunikniony sposób do pozbawienia wszelkiej ochrony takiego pasażera, co byłoby sprzeczne z celem rozporządzenia nr 261/2004, jakim jest zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerów poprzez szeroką wykładnię przyznanych im praw.
- 35 W drugiej kolejności sąd odsyłający zwraca się do Trybunału z pytaniem dotyczącym możliwości uwolnienia się przez przewoźnika lotniczego z obowiązku odszkodowania z tytułu „odmowy przyjęcia na pokład” przewidzianego w art. 4 ust. 3 i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 na tej podstawie, iż odmowa ta spowodowana jest reorganizacją lotów tego przewoźnika w wyniku zaistnienia „nadzwyczajnych okoliczności”.
- 36 W tym zakresie należy podnieść, że w przeciwieństwie do art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, art. 2 lit. j) oraz jego art. 4 nie przewidują, że w przypadku „odmowy przyjęcia na pokład” związanej z „nadzwyczajnymi okolicznościami”, których nie można było uniknąć nawet przy podjęciu wszelkich rozsądnych środków, przewoźnik lotniczy jest zwolniony z obowiązku wypłaty odszkodowania pasażerom, którym sprzecznie z ich wolą odmówił przyjęcia na pokład (zob. podobnie ww. wyrok

w sprawie IATA i ELFAA, pkt 37). Z powyższego wynika, że prawodawca unijny nie miał zamiaru, aby rzezzone odszkodowanie mogło zostać wyłączone z powodów związanych z zaistnieniem „nadzwyczajnych okoliczności”.

- 37 Ponadto z motywu 15 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że nadzwyczajne okoliczności mogą dotyczyć jedynie „danego samolotu w danym dniu”, co nie ma miejsca w przypadku odmowy przyjęcia na pokład pasażera z powodu reorganizacji lotów wynikającej z takich okoliczności, które dotyczyły wcześniejszego lotu. W rzeczywistości bowiem pojęcie „nadzwyczajnych okoliczności” ma na celu ograniczyć obowiązek przewoźnika lotniczego, to znaczy uwolnić go od niego, jeżeli nie można było uniknąć danego zdarzenia nawet wówczas, gdy podjęte zostały wszelkie rozsądne środki. Tymczasem, tak jak to podniósł rzecznik generalny w pkt 53 opinii, o ile przewoźnik ten jest zmuszony odwołać lot przewidziany na dzień strajku pracowników lotniska, a następnie podjąć decyzję o reorganizacji późniejszych lotów, to jednak w żaden sposób nie można uznać, iż przewoźnik ten jest zmuszony w wyniku tego strajku do odmowy przyjęcia na pokład pasażera, który prawidłowo stawiał się u wejścia na pokład w dwa dni po odwołaniu rzezzonego lotu.
- 38 W związku z tym z uwagi na wymóg ścisłej wykładni wyjątków od przepisów przyznających pasażerom prawa, jaki wynika z utrwalonego orzecznictwa Trybunału (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie Wallentin-Hermann, pkt 17 i przytoczone tam orzecznictwo), nie można dopuścić, aby przewoźnik lotniczy mógł zwolnić się z obowiązku odszkodowania w przypadku „odmowy przyjęcia na pokład” z tego powodu, że odmowa ta wynika z reorganizacji lotów tego przewoźnika w wyniku „nadzwyczajnych okoliczności”.
- 39 Ponadto należy stwierdzić, że zobowiązania nałożone przez rozporządzenie nr 261/2004 nie ograniczają prawa przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem krajowym, odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, jak przewiduje art. 13 tego rozporządzenia. Tego rodzaju odszkodowanie może w związku z tym zmniejszyć lub nawet wyeliminować obciążenie finansowe przewoźników wynikające z ich zobowiązań (zob. ww. wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 90).
- 40 Z uwagi na powyższe rozważania na pytania drugie i trzecie należy odpowiedzieć, że art. 2 lit. j) i art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 powinny być interpretowane w ten sposób, iż zaistnienie „nadzwyczajnych okoliczności” prowadzące przewoźnika lotniczego do reorganizacji następujących po nim lotów nie może uzasadniać „odmowy przyjęcia na pokład” na owe późniejsze loty, ani też zwalniać tego przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania na podstawie art. 4 ust. 3 rzezzonego rozporządzenia pasażerom, którym odmówiono przyjęcia na pokład na loty czarterowane po ustaniu wspomnianych okoliczności.

W przedmiocie kosztów

- 41 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (trzecia izba) orzeka, co następuje:

- 1) Pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład” w rozumieniu art. 2 lit. j) i art. 4 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, powinno być interpretowane w ten sposób, że obejmuje ono nie tylko odmowę przyjęcia na pokład wynikającą z nadmiernej rezerwacji, lecz również odmowę przyjęcia na pokład z innych powodów, takich jak powody operacyjne.

- 2) **Artykuł 2 lit. j) i art. 4 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 powinny być interpretowane w ten sposób, iż zaistnienie „nadzwyczajnych okoliczności” prowadzące przewoźnika lotniczego do reorganizacji następujących po nim lotów nie może uzasadniać „odmowy przyjęcia na pokład” na owe późniejsze loty, ani też zwalniać tego przewoźnika z obowiązku wypłaty odszkodowania na podstawie art. 4 ust. 3 rzeczonego rozporządzenia pasażerom, którym odmówiono przyjęcia na pokład na loty czarterowane po ustaniu wspomnianych okoliczności.**

Podpisy