

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 19 listopada 2009 r.*

W sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07

mających za przedmiot wnioski o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczeń w trybie prejudycjalnym, złożone przez Bundesgerichtshof (Niemcy) i przez Handelsgericht Wien (Austria) postanowieniami z dnia 17 lipca i 26 czerwca 2007 r., które wpłynęły do Trybunału odpowiednio w dniach 30 sierpnia i 18 września 2007 r., w postępowaniach:

Christopher Sturgeon,

Gabriel Sturgeon,

Alana Sturgeon

przeciwko

Condor Flugdienst GmbH (C-402/07),

* Język postępowania: niemiecki.

STURGEON I IN.

oraz

Stefan Böck,

Cornelia Lepuschitz

przeciwko

Air France SA (C-432/07),

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes trzeciej izby, pełniący obowiązki prezesa czwartej izby,
R. Silva de Lapuerta, E. Juhász, G. Arestis i J. Malenovský (sprawozdawca), sędziowie,

rzecznik generalny: E. Sharpston,
sekretarz: R. Şereş, administrator,

uwzględniając procedurę pisemną i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 24 września
2008 r.,

I - 10955

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu C. Sturgeona, G. Sturgeona oraz A. Sturgeon przez R. Schmida, Rechtsanwalt,

- w imieniu S. Böcka oraz C. Lepuschitz przez M. Wukoschitza, Rechtsanwalt,

- w imieniu Condor Flugdienst GmbH przez C. Marko oraz C. Döringa, Rechtsanwälte,

- w imieniu Air France SA przez O. Borodajkewycza, Rechtsanwalt,

- w imieniu rządu austriackiego przez E. Riedla, działającego w charakterze pełnomocnika,

- w imieniu rządu greckiego przez S. Chalę oraz D. Tsagkaraki, działające w charakterze pełnomocników,

- w imieniu rządu francuskiego przez G. de Bergues'a oraz A. Hare, działających w charakterze pełnomocników,

- w imieniu rządu włoskiego przez I.M. Braguglię, działającego w charakterze pełnomocnika, wspieranego przez W. Ferrante, avvocato dello Stato,

- w imieniu rządu polskiego przez M. Dowgielewicza, działającego w charakterze pełnomocnika,

- w imieniu rządu szwedzkiego przez A. Falk, działającą w charakterze pełnomocnika,

- w imieniu rządu Zjednoczonego Królestwa przez T. Harris działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez D. Bearda, barrister,

- w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez R. Vidala-Puiga oraz P. Dejmek, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 2 lipca 2009 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wnioski o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczą wykładni art. 2 lit. 1) oraz art. 5, 6 i 7 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 Wnioski te zostały złożone w ramach sporów między, po pierwsze, C. Sturgeonem i jego rodziną (zwanymi dalej „członkami rodziny Sturgeon”) a przewoźnikiem lotniczym Condor Flugdienst GmbH (zwanym dalej „Condor”) (sprawa C-402/07) oraz, po drugie, S. Böckiem i C. Lepuschitz a przewoźnikiem lotniczym Air France SA (zwanym dalej „Air France”) (sprawa C-432/07) w przedmiocie odmowy ze strony tych przewoźników lotniczych wypłaty odszkodowania na rzecz wymienionych pasażerów, których przybycie do docelowego portu lotniczego nastąpiło z odpowiednio 25- i 22-godzinnymi opóźnieniami w stosunku do planowej godziny przylotu.

Ramy prawne

- 3 Motywy od pierwszego do czwartego rozporządzenia nr 261/2004 przewidują:

„(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.

- (3) Pomimo iż 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)] 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”.

4 Zgodnie z motywem piętnastym rozporządzenia nr 261/2004:

„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 tego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, stanowi:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

l) »odwołanie« oznacza nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce”.

6 Artykuł 5 tego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie”, przewiduje:

„1. W przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

a) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 8; oraz

[...]

- c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7, chyba że:

[...]

- 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.

[...]

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.

[...]”.

7 Artykuł 6 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Opóźnienie”, ma następujące brzmienie:

„1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowego startu:

- a) o dwie lub więcej godzin w przypadku lotów do 1500 kilometrów; lub
- b) o trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów wewnątrzspółnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości pomiędzy 1500 a 3500 kilometrów; lub
- c) o cztery lub więcej godzin w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

pasażerowie otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego:

- i) pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2; oraz
- ii) gdy oczekiwany w sposób uzasadniony czas odlotu nastąpi co najmniej dzień po terminie poprzednio zapowiedzianego odlotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

- iii) gdy opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin, pomoc określoną w art. 8 ust. 1 lit. a).

2. W każdym przypadku pomoc jest oferowana w ramach limitów czasowych określonych powyżej w odniesieniu do poszczególnego przedziału odległości”.

8 Artykuł 7 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, przewiduje:

„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 wewnątrzspółnotowych 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 wewnątrzspółnotowych 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%.

[...]”.

- 9 Artykuł 8 ust. 1 omawianego rozporządzenia stanowi, że w przypadku odwołania do tego artykułu pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy zwrotem biletu i lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu zgodnie z lit. a) tego ustępu, albo zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, zgodnie z lit. b) i c) tego ustępu.

- 10 Na podstawie art. 9 rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku odwołania do tego artykułu, pasażerowie otrzymują bezpłatnie, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a), przekąski oraz posiłki w ilościach adekwatnych do czasu oczekiwania, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. b) i c) — zakwaterowanie w hotelu i transport pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania, oraz, zgodnie z art. 9 ust. 2 tego rozporządzenia — możliwość bezpłatnego wykonania dwóch rozmów telefonicznych, lub bezpłatnego wysłania dwóch wiadomości dalekopisem, faksem, lub pocztą elektroniczną.

Postępowania przed sądami krajowymi i pytania prejudycjalne

Sprawa C-402/07

- 11 Członkowie rodziny Sturgeon dokonali u przewoźnika Condor rezerwacji lotu na trasie Frankfurt nad Menem (Niemcy) — Toronto (Kanada) i z powrotem.
- 12 Lot powrotny na trasie Toronto–Frankfurt nad Menem miał planowo odbyć się w dniu 9 lipca 2005 r. o godzinie 16.20. Po dokonaniu odprawy pasażerowie tego lotu zostali poinformowani, że został on odwołany, co podano również na tablicy odlotów lotniska. Odebrali odprawiony bagaż, a następnie zostali przewiezieni do hotelu, w którym spędzili noc. Następnego dnia pasażerowie ci zostali odprawieni przy stanowisku innego przewoźnika lotniczego na lot o tym samym numerze co numer widniejący na ich potwierdzeniu rezerwacji. W rozkładzie lotów Condora nie było lotu o tym samym numerze przewidzianego na tamten dzień. Pasażerowie otrzymali inne miejsca niż przypisane im poprzedniego dnia. Również rezerwacja nie została zmieniona na rezerwację na lot obsługiwany przez innego przewoźnika. Przyłot samolotu do Frankfurtu nad Menem nastąpił w dniu 11 lipca 2005 r. około godz. 7, czyli z mniej więcej 25-godzinnym opóźnieniem w stosunku do planowej godziny przybycia.

- 13 Członkowie rodziny Sturgeon doszli do wniosku, w świetle opisanych powyżej okoliczności, a w szczególności ponad 25-godzinne opóźnienia, że ich lot nie był opóźniony, lecz odwołany.
- 14 Członkowie rodziny Sturgeon wnieśli do Amtsgericht Rüsselsheim (Niemcy) powództwo przeciwko Condorowi, domagając się, po pierwsze, odszkodowania w wysokości 600 EUR na osobę, a po drugie, dodatkowej rekompensaty, jako że ich zdaniem poniesiona szkoda nie wynika z opóźnienia, tylko z odwołania lotu.
- 15 Condor wniósł o oddalenie wniesionego powództwa, utrzymując, że sporny lot był opóźniony, a nie odwołany. Na etapie postępowania przedsądowego Condor tłumaczył to opóźnienie wystąpieniem huraganu nad Morzem Karaibskim, w toku postępowania natomiast przypisał je usterkom technicznym samolotu i chorobie personelu pokładowego.
- 16 Amtsgericht Rüsselsheim orzekł, że lot nie był odwołany, lecz opóźniony, i z tego względu oddalił podnoszone przez członków rodziny Sturgeon roszczenia odszkodowawcze. Powodowie wnieśli odwołanie od tego orzeczenia do Landgericht Darmstadt, który utrzymał w mocy rozstrzygnięcie wydane w pierwszej instancji.
- 17 Członkowie rodziny Sturgeon wnieśli następnie kasację do Bundesgerichtshof.

18 Uznawszy, że wynik tego postępowania zależy od wykładni art. 2 lit. l) i art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, Bundesgerichtshof postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy dla wykładni pojęcia odwołania decydujące jest, czy zrezygnowano z uprzednio planowanego lotu, tak że opóźnienie, niezależnie od jego rozmiarów, nie stanowi odwołania, jeżeli linie lotnicze nie zrezygnowały z przeprowadzenia uprzednio planowanego lotu?
- 2) W przypadku udzielenia na pytanie pierwsze odpowiedzi przeczącej: jakie są kryteria, by stwierdzić, że opóźnienia planowanego lotu nie należy już traktować jako opóźnienie, lecz jako odwołanie? Czy odpowiedź na to pytanie zależy od rozmiarów opóźnienia?”.

Sprawa C-432/07

19 S. Böck i C. Lepuschitz dokonali u przewoźnika Air France rezerwacji lotu liniowego na trasie Wiedeń (Austria) — miasto Meksyk (Meksyk) przez Paryż (Francja) i z powrotem.

20 Lot na trasie miasto Meksyk–Paryż, którym podróżować mieli S. Böck i C. Lepuschitz, miał planowo odbyć się w dniu 7 marca 2005 r. o godzinie 21.30. W chwili dokonywania odprawy zainteresowani zostali niezwłocznie poinformowani, że ich lot został odwołany i odprawa nie została dokonana. Odwołanie lotu było konsekwencją zmiany rozkładu lotów między miastem Meksyk a Paryżem w wyniku usterki technicznej maszyny, która miała obsługiwać połączenie między Paryżem a miastem Meksyk, oraz poszanowania przepisowego czasu odpoczynku załogi samolotu.

- 21 Aby dotrzeć wcześniej do celu podróży, S. Böck i C. Lepuschitz przyjęli ze strony Air France ofertę podróży lotem obsługiwany przez przewoźnika lotniczego Continental Airlines, którego wylot był przewidziany następnego dnia, 8 marca 2005 r. o godz. 12.20. Ich bilety zostały najpierw anulowane, a następnie na stanowisku Continental Airlines wydano im nowe bilety.
- 22 Pozostali pasażerowie lotu na trasie miasto Meksyk–Paryż, którzy nie skorzystali z lotu obsługiwane przez Continental Airlines, opuścili miasto Meksyk w towarzystwie kilku dodatkowych pasażerów w dniu 8 marca 2005 r. o godz. 19.35. Lot ten, którego pierwotny numer kończył się literą „A”, był lotem dodatkowym względem lotu liniowego również obsługiwane przez Air France tego dnia.
- 23 S. Böck i C. Lepuschitz przybyli do Wiednia z prawie 22-godzinnym opóźnieniem w stosunku do rozkładu lotów.
- 24 Zainteresowani wnieśli do Bezirksgericht für Handelsachen Wien (Austria) powództwo przeciwko Air France, domagając się na podstawie art. 5 i art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 kwoty 600 EUR na osobę tytułem odszkodowania za odwołanie ich lotu. Sąd ten oddalił ich powództwo, argumentując, że pomimo oczywistego opóźnienia lotu rozporządzenie nr 261/2004 nie pozwala przyjąć, że miało miejsce jego odwołanie. S. Böck i C. Lepuschitz wnieśli odwołanie od tego orzeczenia do Handelsgericht Wien.

25 W tych okolicznościach Handelsgericht Wien postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału Sprawiedliwości z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

- „1) Czy art. 5 w związku z art. 2 lit. l) i art. 6 rozporządzenia [...] nr 261/2004 [...] należy interpretować w ten sposób, iż opóźnienie odlotu o 22 godziny stanowi »opóźnienie« w rozumieniu art. 6?
- 2) Czy art. 2 lit. l) rozporządzenia [...] nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że przypadki, gdy pasażerowie odbywają lot w znacząco późniejszym czasie (22 godziny) i jest to lot o rozszerzonym numerze lotu (pierwotny numer lotu uzupełniony o »A«), przy czym uczestnikami lotu jest jedynie część, mimo iż znaczna, pasażerów posiadających pierwotnie rezerwację oraz dodatkowo pasażerowie nieposiadający pierwotnie rezerwacji, nie stanowią »opóźnienia« lecz »odwołanie«?

W przypadku udzielenia odpowiedzi twierdzącej na pytanie drugie:

- 3) Czy art. 5 ust. 3 rozporządzenia [...] nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że awaria techniczna samolotu i związana z nią zmiana planu lotów stanowią nadzwyczajne okoliczności (których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków)?”.

26 Na mocy postanowienia Prezesa Trybunału z dnia 19 października 2007 r. sprawy C-402/07 i C-432/07 zostały połączone do celów procedury pisemnej i ustnej, jak również do celów wydania wyroku.

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

27 Powodowie w postępowaniach przed sądami krajowymi domagają się odpowiednio od Condora i od Air France wypłaty odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 z tego względu, że wspomniani przewoźnicy przetransportowali ich do docelowego portu lotniczego z opóźnieniami wynoszącymi odpowiednio 25 i 22 godziny względem planowej godziny przybycia. Condor i Air France utrzymują, że powodowie nie mają prawa do jakiegokolwiek odszkodowania, ponieważ, po pierwsze, przedmiotowe loty nie zostały odwołane, lecz były opóźnione, a po drugie, że rozporządzenie nr 261/2004 przewiduje prawo do odszkodowania wyłącznie w przypadku odwołania lotu. Ponadto przewoźnicy ci twierdzą, że opóźnione przybycie tych lotów było następstwem usterek technicznych statków powietrznych, objętych „nadzwyczajnymi okolicznościami” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, co zwalnia ich z obowiązku wypłaty odszkodowania.

28 Wobec powyższego, aby udzielić sądom krajowym użytecznych odpowiedzi, zadane pytania należy rozumieć w ten sposób, że służą co do zasady ustaleniu, czy:

- opóźnienie lotu, jeżeli jest duże, należy uznać za odwołanie lotu w rozumieniu art. 2 lit. 1) i art. 5 rozporządzenia nr 261/2004;
- artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania przewidzianego w art. 7 tego rozporządzenia pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów,
- problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, jest objęty „nadzwyczajnymi okolicznościami” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004.

W przedmiocie pierwszej części pytań prejudycjalnych dotyczących pojęcia opóźnienia

- 29 Rozporządzenie nr 261/2004 nie zawiera definicji „opóźnienia lotu”. Pojęcie to może jednak zostać sprecyzowane przez odwołanie do kontekstu, w jaki się wpisuje.
- 30 W tym względzie należy przypomnieć, po pierwsze, że „lot” w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004 oznacza operację transportu lotniczego wykonywaną przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę (wyrok z dnia 10 lipca 2008 r. w sprawie C-173/07 Emirates Airlines, Zb.Orz. s. I-5237, pkt 40). Trasa stanowi zatem zasadniczy element lotu, który wykonywany jest zgodnie z rozkładem uprzednio opracowanym przez przewoźnika.
- 31 Ponadto z art. 6 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że ustawodawca wspólnotowy posłużył się wyrażeniem „opóźnienie lotu”, które występuje wyłącznie w odniesieniu do planowej godziny odlotu i które zakłada w konsekwencji, że po godzinie odlotu pozostałe czynniki wpływające na lot powinny pozostać niezmienione.
- 32 Lot jest zatem „opóźniony” w rozumieniu art. 6 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli jest wykonywany zgodnie z pierwotnie przewidzianym rozkładem i jeżeli rzeczywista godzina jego startu jest opóźniona w stosunku do planowej godziny startu.
- 33 Po drugie, należy zaznaczyć, że zgodnie z art. 2 lit. 1) rozporządzenia nr 261/2004 w odróżnieniu od opóźnienia lotu jego odwołanie jest konsekwencją faktu, że lot pierwotnie przewidziany nie został wykonany. Wynika z tego, że loty odwołane i loty opóźnione stanowią dwie całkiem odrębne kategorie lotów. Nie można zatem wyprowadzić z tego rozporządzenia wniosku, że opóźniony lot może zostać uznany za „odwołany lot” tylko z tego powodu, że opóźnienie się przedłużyło, nawet znacznie.

34 Co za tym idzie, opóźniony lot, niezależnie od czasu trwania opóźnienia, nawet gdy jest ono duże, nie może zostać uznany za odwołany, jeżeli następuje odlot zgodnie z pierwotnie przewidzianym rozkładem.

35 W tych okolicznościach, ponieważ przewóz pasażerów jest realizowany w ramach lotu, którego godzina startu jest opóźniona względem godziny startu pierwotnie przewidzianej, lot może zostać uznany za „odwołany” tylko wtedy, gdy przewoźnik lotniczy zapewnia przewóz pasażerów w ramach alternatywnego lotu, którego pierwotny rozkład różni się od rozkładu lotu pierwotnie przewidzianego.

36 Tak więc możliwe jest co do zasady przyjąć, że doszło do odwołania lotu, jeżeli pierwotnie przewidziany opóźniony lot zostaje przeniesiony na inny lot, czyli w razie odstąpienia od rozkładu pierwotnego lotu i dołączenia przez jego pasażerów do pasażerów lotu również przewidzianego w rozkładzie, niezależnie od lotu, na który przeniesieni pasażerowie mieli rezerwację.

37 Nie można natomiast co do zasady przyjąć, że miało miejsce opóźnienie lub odwołanie lotu na podstawie komunikatu „opóźniony” lub „odwołany” podanego na lotniskowej tablicy lotów lub informacji udzielonej przez personel przewoźnika lotniczego. Podobnie czynnika rozstrzygającego nie stanowi zasadniczo okoliczność, że pasażerowie odbierają swoje bagaże lub otrzymują nowe karty pokładowe. Wskazane okoliczności nie są bowiem związane z obiektywną charakterystyką lotu jako takiego. Można je przypisać błędom w kwalifikacji lub specyfice konkretnego lotniska lub też mogą być podyktowane długością czasu oczekiwania i koniecznością spędzenia przez dany pasażerów nocy w hotelu.

38 Nie jest również rozstrzygająca, co do zasady, przesłanka, by skład grupy pasażerów pierwotnie posiadających rezerwację był absolutnie identyczny ze składem grupy przewożonej w terminie późniejszym. W zakresie bowiem, w jakim opóźnienie względem pierwotnie przewidzianej godziny odlotu się przedłuża, liczba pasażerów wchodzących w skład pierwszej z tych grup może się zmniejszyć ze względu na fakt, że niektórzy pasażerowie otrzymali propozycję zmiany planu podróży na alternatywny lot,

a inni odmówili, z przyczyn osobistych, podróży opóźnionym lotem. Przeciwnie, w zakresie, w jakim zwolniły się miejsca na lot pierwotnie przewidziany, nie ma przeszkód, by przewoźnik przyjął, przed odlotem samolotu, którego lot jest opóźniony, dodatkowych pasażerów.

- 39 Wobec powyższego na pierwszą część zadanych pytań należy odpowiedzieć, że art. 2 lit. l) oraz art. 5 i 6 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że opóźniony lot, niezależnie od czasu trwania opóźnienia, nawet gdy jest ono duże, nie może zostać uznany za odwołany, jeżeli jest realizowany zgodnie z pierwotnie przewidzianym przez przewoźnika lotniczego rozkładem.

W przedmiocie drugiej części pytań prejudycjalnych dotyczących prawa do odszkodowania w przypadku opóźnienia

- 40 Artykuł 5 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że w przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy, mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 tego rozporządzenia.

- 41 Z brzmienia rozporządzenia nr 261/2004 nie wynika natomiast wyraźnie, by pasażerowie opóźnionych lotów korzystali z takiego prawa. Niemniej, jak Trybunał podkreślił w swoim orzecznictwie, przy dokonywaniu wykładni przepisu prawa wspólnotowego należy brać pod uwagę nie tylko jego brzmienie, lecz także kontekst, w jakim został umieszczony, oraz cele regulacji, której stanowi on część (zob. w szczególności wyroki: z dnia 19 września 2000 r. w sprawie C-156/98 Niemcy przeciwko Komisji, Rec. s. I-6857, pkt 50; z dnia 7 grudnia 2006 r. w sprawie C-306/05 SGAE, Zb.Orz. s. I-11519, pkt 34).

- 42 Części normatywnej wspólnotowego aktu prawnego nie można bowiem oderwać od jego uzasadnienia i musi być ona interpretowana w razie potrzeby z uwzględnieniem motywów, które doprowadziły do wydania aktu (wyrok z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie C-298/00 P Włochy przeciwko Komisji, Rec. s. I-4087, pkt 97 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 43 Tymczasem należy zauważyć, że chociaż możliwość powołania się na „nadzwyczajne okoliczności” pozwalające przewoźnikom lotniczym uwolnić się od zapłaty odszkodowania ustanowionego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 jest przewidziana wyłącznie w art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, który dotyczy odwołania lotu, motyw piątnasty tego rozporządzenia wskazuje jednak, że to uzasadnienie może również znaleźć zastosowanie, gdy decyzja kierownictwa lotów w stosunku do danego samolotu spowodowała danego dnia powstanie „dużego opóźnienia [lub] przełożenie lotu na następny dzień”. Skoro pojęcie dużego opóźnienia jest użyte w kontekście nadzwyczajnych okoliczności, należy uznać, że ustawodawca również powiązał je z prawem do odszkodowania.
- 44 Założenie to znajduje w sposób dorozumiany potwierdzenie w celu rozporządzenia nr 261/2004, jako że z jego motywów od pierwszego do czwartego, a zwłaszcza z motywu drugiego wynika, że służy ono zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych, którzy stanęli wobec problemu odmowy przyjęcia na pokład oraz odwołania lub opóźnienia lotów, co stanowi dla nich poważne problemy i niedogodności związane z transportem lotniczym.
- 45 Koncepcja taka jest tym bardziej słuszna, że przepisy przyznające prawa pasażerom lotniczym, w tym przepisy przyznające prawo do odszkodowania, powinny być interpretowane szeroko (zob. podobnie wyrok z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 Wallentin-Hermann, Zb.Orz. s. I-11061, pkt 17).
- 46 Wobec powyższego nie można z góry zakładać, że pasażerowie opóźnionych lotów są pozbawieni prawa do odszkodowania i dla potrzeb przyznania tego prawa nie mogą być traktowani jak pasażerowie odwołanych lotów.

- 47 Następnie należy podkreślić, że zgodnie z ogólną zasadą wykładni wspólnotowy akt prawny powinien być interpretowany, tak dalece jak to możliwe, w sposób, który nie podważa jego ważności (zob. podobnie wyrok z dnia 4 października 2001 r. w sprawie C-403/99 *Włochy przeciwko Komisji*, Rec. s. I-6883, pkt 37). Podobnie spośród kilku możliwych wykładni przepisu prawa wspólnotowego pierwszeństwo należy dać wykładni zapewniającej jego skuteczność (zob. w szczególności wyroki: z dnia 22 września 1988 r. w sprawie 187/87 *Kraj Saary i in.*, Rec. s. 5013, pkt 19; z dnia 24 lutego 2000 r. w sprawie C-434/97 *Komisja przeciwko Francji*, Rec. s. I-1129, pkt 21).
- 48 Ponadto każdy akt prawa wspólnotowego powinien być interpretowany zgodnie z całością prawa pierwotnego, w tym z zasadą równego traktowania, która wymaga, aby porównywalne sytuacje nie były traktowane w odmienny sposób, a sytuacje odmienne nie były traktowane w sposób jednakowy, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (wyroki: z dnia 14 grudnia 2004 r. w sprawie C-210/03 *Swedish Match*, Zb.Orz. s. I-11893, pkt 70; z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 *IATA i ELFAA*, Zb.Orz. s. I-403, pkt 95).
- 49 Biorąc pod uwagę cel rozporządzenia nr 261/2004, który polega na podniesieniu poziomu ochrony pasażerów lotniczych poprzez naprawienie szkód przez nich poniesionych w ramach transportu lotniczego, porównania sytuacji objętych tym rozporządzeniem należy dokonywać w szczególności stosownie do rodzaju i wagi poszczególnych problemów i niedogodności, wobec których stanęli zainteresowani pasażerowie (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie *IATA i ELFAA*, pkt 82, 85, 97, 98).
- 50 W niniejszym przypadku należy dokonać porównania sytuacji pasażerów lotów opóźnionych i pasażerów lotów odwołanych.
- 51 W tym względzie należy przypomnieć, że rozporządzenie nr 261/2004 ma na celu naprawienie szkód w sposób ujednoczony i natychmiastowy, co przybiera formę różnych rodzajów działań będących przedmiotem systemów pomocy w przypadku odmowy przyjęcia na pokład oraz odwołania lub dużego opóźnienia lotów (ww. wyrok w sprawie *IATA i ELFAA*, pkt 43).

- 52 Za pomocą takich działań rozporządzenie nr 261/2004 realizuje cel, jakim jest zadośćuczynienie, między innymi, szkodzie polegającej na stracie czasu danych pasażerów, która może, ze względu na jej nieodwracalny charakter, zostać złagodzona jedynie przez odszkodowanie.
- 53 Należy stwierdzić w tym względzie, że taka szkoda dotyczy zarówno pasażerów lotów odwołanych, jak i pasażerów lotów opóźnionych, jeżeli przed dotarciem do celu są oni zmuszeni poświęcić na podróż więcej czasu, niż zostało to pierwotnie określone przez przewoźnika lotniczego.
- 54 W konsekwencji należy przyjąć, że pasażerowie, których lot został odwołany, oraz pasażerowie, których lot jest opóźniony, ponoszą analogiczną szkodę, polegającą na stracie czasu, a co za tym idzie, do celów stosowania prawa do odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 znajdują się w sytuacjach porównywalnych.
- 55 Uściślając, sytuacja pasażerów lotów opóźnionych nie różni się bynajmniej od sytuacji pasażerów lotów odwołanych, których plan podróży został zmieniony zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 i którzy mogą zostać poinformowani o odwołaniu lotu w ostateczności w chwili przybycia na lotnisko (zob. wyrok z dnia 9 lipca 2009 r. w sprawie C-204/08 Rehder, Zb.Orz. s. I-6073, pkt 19).
- 56 Po pierwsze bowiem, te dwie kategorie pasażerów zostają poinformowane co do zasady w tym samym momencie o zajściu, które czyni ich transport lotniczy trudniejszym. Po drugie, nawet jeśli zostają oni przewiezieni do ich miejsca docelowego, przybywają do niego w terminie późniejszym niż pierwotnie przewidziany i ponoszą w konsekwencji analogiczną stratę czasu.

- 57 Co za tym idzie, pasażerom, których plan podróży został zmieniony zgodnie z art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004, przysługuje prawo do odszkodowania przewidzianego w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli przewoźnik nie zaoferował im zmiany planu podróży, umożliwiającej im wylot nie wcześniej niż godzinę przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowym czasie przylotu. Pasażerowie ci nabywają więc prawo do odszkodowania, jeżeli poniesiona przez nich strata czasu jest równa co najmniej trzem godzinom w stosunku do czasu trwania transportu pierwotnie przewidzianego przez przewoźnika.
- 58 Gdyby natomiast przyjąć, że pasażerowie opóźnionych lotów nie nabywają prawa do odszkodowania, byłiby oni traktowani w sposób mniej korzystny, mimo że w takim przypadku ponoszą analogiczną stratę czasu w ramach transportu, wynoszącą co najmniej trzy godziny.
- 59 Tymczasem brak jest względów obiektywnych, które mogłyby uzasadnić taką różnicę w traktowaniu.
- 60 Jako że szkody poniesione przez pasażerów lotniczych w przypadku odwołania lub dużego opóźnienia lotów są analogiczne, nie można, nie naruszając zasady równości traktowania, traktować odmiennie pasażerów lotów opóźnionych i pasażerów lotów odwołanych. Takie podejście jest tym bardziej uzasadnione w kontekście celu rozporządzenia nr 261/2004, jakim jest wzmocnienie ochrony wszystkich pasażerów lotniczych.
- 61 W tych okolicznościach należy stwierdzić, że pasażerowie lotów opóźnionych mogą powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu.

62 Takie rozwiązanie jest zresztą zgodne z motywem piętnastym rozporządzenia nr 261/2004. Jak bowiem zostało zauważone w pkt 43 niniejszego wyroku, należy uznać, że na podstawie tego motywu ustawodawca również powiązał „duże opóźnienie” z prawem do odszkodowania. Należy zauważyć tymczasem, że to pojęcie odpowiada opóźnieniu, któremu ustawodawca przypisuje określone skutki prawne. Ponieważ art. 6 tego rozporządzenia przypisuje takie skutki prawne już w przypadku niektórych lotów opóźnionych o dwie godziny, motyw piętnasty wspomnianego rozporządzenia obejmuje bez wątplenia opóźnienia o co najmniej trzy godziny.

63 Należy uściślić, że kwota odszkodowania należnego pasażerowi na podstawie art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 może zostać obniżona o 50%, jeżeli spełnione są przesłanki określone w art. 7 ust. 2 tego rozporządzenia. Mimo że ten ostatni przepis odnosi się tylko do przypadku zmiany planu podróży pasażera, należy przyjąć, że przewidziane obniżenie kwoty odszkodowania jest wypadkową samego opóźnienia, którego pasażerowie doświadczyli, przy czym brak jest przeszkód, by stosować ten przepis *mutatis mutandis* do odszkodowań wypłacanych na rzecz pasażerów opóźnionych lotów. Wynika z tego, że kwota odszkodowania należnego pasażerowi opóźnionego lotu, który przybywa do swojego miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po godzinie przybycia pierwotnie przewidzianej, może zostać obniżone — zgodnie z art. 7 ust. 2 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 — o 50%, jeżeli opóźnienie wynosi, w odniesieniu do lotu nieobjętego art. 7 ust. 2 lit. a) i b), mniej niż cztery godziny.

64 Wniosku przedstawionego w pkt 61 niniejszego wyroku nie podważa fakt, że art. 6 rozporządzenia nr 261/2004 przewiduje różne formy pomocy dla pasażerów opóźnionych lotów, zgodnie z art. 8 i 9 tego rozporządzenia.

65 Jak bowiem Trybunał już orzekł, rozporządzenie nr 261/2004 przewiduje różne formy działań mających na celu naprawienie, w sposób ujednociony i natychmiastowy, poszczególnych szkód, które stanowią niedogodności wynikające z opóźnień w transporcie lotniczym pasażerów (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 43, 45).

- 66 Środki te mają charakter autonomiczny w tym znaczeniu, że mają odmienne cele i służą złagodzeniu różnych rodzajów szkód, które takie opóźnienia powodują.
- 67 W związku z powyższym należy przypomnieć, że przyjmując rozporządzenie nr 261/2004 ustawodawca zamierzał również dokonać wyważenia interesów pasażerów lotniczych i przewoźników lotniczych. Ustanowiwszy określone prawa na rzecz tych pasażerów, przewidział równocześnie w motywie piętnastym i w art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia, że przewoźnicy lotniczy nie są zobowiązani do wypłaty odszkodowania, jeżeli są w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.
- 68 Ponadto należy stwierdzić, że zobowiązania nałożone przez rozporządzenie nr 261/2004 nie ograniczają prawa przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od jakiegokolwiek osoby, w tym osoby trzeciej, która spowodowała opóźnienie, jak przewiduje to art. 13 tego rozporządzenia. Tego rodzaju odszkodowanie może w związku z tym zmniejszyć lub nawet wyeliminować obciążenie finansowe przewoźników wynikające z ich zobowiązań. Ponadto nie wydaje się nierozsądne, by — z zastrzeżeniem wskazanego prawa do odszkodowania — były one ponoszone bezpośrednio przez przewoźników lotniczych, z którymi zainteresowani pasażerowie są związani umową przewozu, uprawniającą ich do odbycia lotu, który nie powinien być ani odwołany, ani opóźniony (ww. wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 90).
- 69 Mając na względzie powyższe, na drugą część pytań prejudycjalnych należy odpowiedzieć, że art. 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Niemniej, takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo

podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.

W przedmiocie trzeciego pytania w sprawie C-432/07 dotyczącego nadzwyczajnych okoliczności wynikających z problemu technicznego, który wystąpił w statku powietrznym

70 Trybunał orzekł już, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty „nadzwyczajnymi okolicznościami” w rozumieniu tego przepisu, chyba że problem ten jest następstwem zdarzeń, które — ze względu na swój charakter lub źródło — nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza zakresem jego skutecznej kontroli (ww. wyrok w sprawie Wallentin-Hermann, pkt 34).

71 Taki sam wniosek nasuwa się w razie powołania się na art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 w odniesieniu do opóźnienia lotu.

72 Zatem na pytanie trzecie w sprawie C-432/07 należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty „nadzwyczajnymi okolicznościami” w rozumieniu tego przepisu, chyba że problem ten jest następstwem zdarzeń, które — ze względu na swój charakter lub źródło — nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza zakresem jego skutecznej kontroli.

W przedmiocie kosztów

73

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 (czwarta izba) orzeka, co następuje:

- 1) **Artykuł 2 lit. 1) oraz art. 5 i 6 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 należy interpretować w ten sposób, że opóźniony lot, niezależnie od czasu trwania opóźnienia, nawet gdy jest ono duże, nie może zostać uznany za odwołany, jeżeli jest realizowany zgodnie z pierwotnie przewidzianym przez przewoźnika lotniczego rozkładem.**

- 2) **Artykuły 5, 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że do celów stosowania prawa do odszkodowania pasażerów opóźnionych lotów można traktować jak pasażerów odwołanych lotów oraz że mogą oni powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 tego rozporządzenia, jeżeli z powodu tych lotów poniosą stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli przybędą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu. Niemniej takie opóźnienie nie rodzi po stronie pasażerów prawa do odszkodowania, jeżeli przewoźnik lotniczy jest w stanie dowieść, że odwołanie lub duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków, to jest okoliczności, które pozostają poza zakresem skutecznej kontroli przewoźnika lotniczego.**

- 3) Artykuł 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że problem techniczny, który wystąpił w statku powietrznym, skutkujący odwołaniem lotu, nie jest objęty „nadzwyczajnymi okolicznościami” w rozumieniu tego przepisu, chyba że problem ten jest następstwem zdarzeń, które — ze względu na swój charakter lub źródło — nie wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności danego przewoźnika lotniczego i pozostają poza zakresem jego skutecznej kontroli.

Podpisy