Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 4 października 2012 r.*

Transport lotniczy — Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 — Odszkodowanie dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład — Pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład" — Anulowanie przez przewoźnika karty pokładowej z powodu zakładanego opóźnienia wcześniejszego lotu, na który odprawa pasażerów nastąpiła jednocześnie z danym lotem dokonywanym przez tego samego przewoźnika

W sprawie C-321/11

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña (Hiszpania) postanowieniem z dnia 29 marca 2011 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 28 czerwca 2011 r., w postępowaniu:

Germán Rodríguez Cachafeiro,

María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor

przeciwko

Iberia, Líneas Aéreas de España SA,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

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

rzecznik generalny: V. Trstenjak,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Iberia, Líneas Aéreas de España SA przez J. Bejerana Fernándeza, procurador,

— w imieniu rządu francuskiego przez G. de Bergues'a oraz M. Perrota, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu rządu fińskiego przez H. Leppo, działającą w charakterze pełnomocnika,

* Język postępowania: hiszpański.

— w imieniu Komisji Europejskiej przez K. Simonssona oraz R. Vidala Puiga, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 2 lit. j), art. 3 ust. 2 i art. 4 ust. 3 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 przedstawiony w ramach postępowania pomiędzy G. Rodríguezem Cachafeirem i M. Martínez-Reboredo Varelą-Villamor a przedsiębiorstwem lotniczym Iberia, Líneas Aéreas de España SA (zwanym dalej „Iberia") w wyniku odmowy przez to przedsiębiorstwo przyznania im odszkodowania za odmowę przyjęcia na pokład lotu łączącego Madryt (Hiszpania) z Santo Domingo (Republika Dominikańska).

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 weszło w życie w dniu 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 (WE), niezależnie od państwa, w którym ma siedzibę przewoźnik lotniczy, narodowości pasażera oraz miejsca przeznaczenia".

Rozporządzenie nr 261/2004

4 Motywy 1, 3, 4, 9 i 10 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] 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".

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 podróżnymi;

[…]".

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, stawią 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 rozporządzenia nr 261/2004, 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 7 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania", stanowi w ust. 1:

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

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1 500 kilometrów;

b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1 500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1 500 do 3 500 kilometrów;

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

[…]".

9 Artykuły 8 i 9 rzeczonego rozporządzenia w związku z jego art. 4 przewidują prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży pasażerów, a także prawo do opieki dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

10 G. Rodríguez Cachafeiro oraz M. Martínez-Reboredo Varela-Villamor, powodowie w postępowaniu przed sądem krajowym, zakupili niezależnie od Iberii bilet lotniczy na trasie A Coruña (Hiszpania)–Santo Domingo. Bilet ten obejmował dwa loty: lot IB 513, A Coruña–Madryt w dniu 4 grudnia 2009 r. (w godzinach 13.30–14.40), oraz lot IB 6501, Madryt–Santo Domingo w tym samym dniu (w godzinach 16.05–19.55).

11 Na stanowisku odprawy biletowo-bagażowej Iberii na lotnisku w A Coruña powodowie w postępowaniu przed sądem krajowym na warunkach przewidzianych w art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 odprawili swoje bagaże bezpośrednio do końcowego miejsca przeznaczenia i każdemu z nich wydane zostały dwie karty pokładowe odpowiadające kolejnym dwóm lotom.

12 Pierwszy z lotów doznał opóźnienia wynoszącego jedną godzinę i dwadzieścia pięć minut. Zakładając, że opóźnienie to doprowadzi do spóźnienia się pasażerów na ich lot łączony w Madrycie, Iberia o godzinie 15.17 anulowała ich karty pokładowe na drugi lot przewidziany na godzinę 16.05. Sąd odsyłający podnosi, że po ich przybyciu do Madrytu stawili się oni przy wskazanej bramie wejścia na

pokład w chwili, w której przedsiębiorstwo lotnicze dokonywało ostatniego wezwania pasażerów. Pracownicy Iberii odmówili im jednak wejścia na pokład z tego powodu, że ich karty pokładowe zostały anulowane, a ich miejsca przydzielone innym pasażerom.

13 Powodowie w postępowaniu przed sądem krajowym czekali do następnego dnia w celu udania się do Santo Domingo innym lotem i dolecieli do końcowego miejsca przeznaczenia z dwudziestosiedmiogodzinnym opóźnieniem.

14 W dniu 23 lutego 2010 r. G. Rodríguez Cachafeiro i M. Martínez-Reboredo Varela-Villamor wnieśli do Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña pozew, wnosząc, zgodnie z przepisami art. 4 ust. 3 i art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, o nakazanie Iberii wypłaty dla każdego z nich z osobna odszkodowania w kwocie 600 EUR z tytułu „odmowy przyjęcia na pokład". Iberia nie zgodziła się z tymi roszczeniami, podnosząc, że okoliczności, na podstawie których wniesiono pozew do tego sądu, nie stanowiły „odmowy przyjęcia na pokład", lecz powinny być oceniane jako spóźnienie na połączenie z lotem, ponieważ decyzja o odmowie przyjęcia powodów na pokład nie może zostać przypisana nadmiernej rezerwacji (overbooking), lecz była uzasadniona opóźnieniem wcześniejszego lotu.

15 Sąd krajowy podniósł ponadto, że Iberia przyznała odszkodowanie przewidziane w art. 4 ust. 3 i w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 siedmiu pasażerom, którym odmówiono przyjęcia na pokład spornego lotu Madryt–Santo Domingo.

16 W tych okolicznościach sąd krajowy zastanawia się, czy pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład" obejmuje wyłącznie sytuacje, w których loty stanowiły przedmiot pierwotnej nadmiernej rezerwacji, czy też pojęcie to może zostać rozciągnięte na inne sytuacje, takie jak sytuacja powodów przed sądem krajowym.

17 W tych okolicznościach Juzgado de lo Mercantil nº 2 de A Coruña postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy przypadek, kiedy przewoźnik lotniczy odmawia przyjęcia na pokład z tego powodu, iż pierwszy etap podróży wskazany na bilecie doznał opóźnienia, za które przewoźnikowi temu można przypisać winę, i błędnie założył on, iż pasażerowie nie przybędą o czasie na drugi lot, co pozwala na to, aby ich miejsca zostały zajęte przez innych pasażerów, można uznać za objęty pojęciem »odmowa przyjęcia na pokład« w rozumieniu art. 2 lit. j) w związku z art. 3 ust. 2 i art. 4 ust. 3 [rozporządzenia nr 261/2004]?".

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

18 Przez swoje pytanie sąd krajowy zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z jego art. 3 ust. 2 powinien być interpretowany w ten sposób, że pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład" obejmuje sytuację, w której w ramach jednej umowy przewozu obejmującej kilka rezerwacji na bezpośrednio następujące po sobie loty, w stosunku do których dokonywana jest jednoczesna odprawa, przewoźnik lotniczy odmawia przyjęcia na pokład niektórych pasażerów z tego powodu, że pierwszy lot objęty ich rezerwacją doznał opóźnienia, za który winę ponosi ów przewoźnik, oraz że błędnie przewidział on, iż pasażerowie ci nie stawią się we właściwym czasie do wejścia na pokład celem odbycia drugiego lotu.

19 W tym zakresie należy przypomnieć, że na podstawie art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 kwalifikacja jako „odmowa przyjęcia na pokład" oznacza, że przewoźnik lotniczy odmawia przewozu pasażerów danym lotem, pomimo że stawili się oni do wejścia na pokład zgodnie z warunkami ustanowionymi w art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia, chyba że odmowa przyjęcia na pokład jest racjonalnie uzasadniona, w szczególności przyczynami wymienionymi w rzeczonym art. 2 lit. j).

20 W sprawie przed sądem krajowym pytanie przedstawione przez sąd odsyłający opiera się na założeniu, iż powodowie stawili się u wejścia na pokład na lot Madryt–Santo Domingo zgodnie z warunkami ustanowionymi w art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004. Ponadto z akt sprawy wynika, że skarżącym tym odmówiono wejścia na pokład tego lotu nie z powodu rzekomego braku przestrzegania tych warunków, lecz ze względu na to, że ich rezerwacja została anulowana z powodu zarejestrowanego opóźnienia ich wcześniejszego lotu, łączącego A Coruñę z Madrytem.

21 Bez względu na ewentualne skutki związane z tym, że z powodu rzeczonego opóźnienia powodowie w postępowaniu przed sądem krajowym dotarli do miejsca końcowego przeznaczenia (Santo Domingo) z dwudziestosiedmiogodzinnym opóźnieniem w stosunku do godziny przewidzianej podczas dokonywania przez nich rezerwacji podróży, należy zauważyć, że jeżeli chodzi o powody, które doprowadziły przewoźnika lotniczego do odmowy przyjęcia na pokład pasażera posiadającego rezerwację, który stawił się prawidłowo u wejścia na pokład, treść art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 nie wiąże tej odmowy z sytuacją nadmiernej rezerwacji na dany lot stworzonej przez danego przewoźnika ze względów gospodarczych.

22 Odnośnie do kontekstu rzeczonego przepisu oraz celów zamierzonych przez uregulowanie, którego stanowi on część, w szczególności 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 r. [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, uzupełniając luki prawne rozporządzenia nr 295/91, które ograniczało się do ustanowienia na podstawie jego art. 1 minimalnych wspólnych zasad stosowanych do pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład na lot regularny objęty nadmierną liczbą rezerwacji.

23 To w tym kontekście rzeczony prawodawca poprzez art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 zniósł w definicji pojęcia „odmowy przyjęcia na pokład" każde odniesienie do powodu, dla którego dany przewoźnik odmawia przewozu pasażera.

24 Czyniąc w ten sposób, prawodawca Unii rozciągnął zakres rzeczonej 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.

25 Taką wykładnię umacnia stwierdzenie, zgodnie z którym ograniczenie zakresu pojęcia „odmowy przyjęcia na pokład" tylko do przypadków nadmiernej rezerwacji miałoby w praktyce ten skutek, że zmniejszałoby wyraźnie ochronę przyznaną pasażerom na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 i byłoby w związku z tym sprzeczne z przewidzianym w motywie 1 tego rozporządzenia celem, 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; a także z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 Wallentin-Hermann, Zb.Orz. s. I-11061, pkt 18).

26 Z powyższego wynika, że przyjęcie, iż pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład" obejmuje jedynie przypadki nadmiernej rezerwacji, oznaczałoby pozbawienie pasażerów znajdujących się w sytuacji takiej jak powodowie 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 rzeczonego rozporządzenia.

27 Z uwagi na powyższe odmowa przyjęcia na pokład przez przewoźnika lotniczego w okolicznościach takich jak w postępowaniu przed sądem krajowym powinna co do zasady być objęta zakresem pojęcia „odmowy przyjęcia na pokład" w rozumieniu art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004.

28 Niemniej jednak należy upewnić się, tak jak to przewiduje rzeczony przepis, że taka odmowa nie jest racjonalnie uzasadniona „w szczególności przyczynami związanymi ze zdrowiem, wymogami bezpieczeństwa lub niewłaściwymi dokumentami podróżnymi".

29 W tym zakresie należy stwierdzić, że posługując się przysłówkiem „w szczególności", prawodawca unijny miał zamiar przedstawić niewyczerpującą listę sytuacji, w których taka odmowa przyjęcia na pokład może być racjonalnie uzasadniona.

30 Ponadto z takiego sformułowania nie można wywnioskować, że odmowy przyjęcia na pokład z powodów operacyjnych takich jak sporny w postępowaniu przed sądem krajowym są racjonalnie uzasadnione.

31 W rzeczywistości bowiem sąd krajowy odnosi się do okoliczności, iż w ramach jednej umowy przewozu obejmującej kilka rezerwacji na dwa bezpośrednio następujące po sobie loty, na które odprawa dokonywana jest jednocześnie, pierwszy z tych lotów doznaje opóźnienia, za które winę ponosi ów przewoźnik, który błędnie przewidział, że pasażerowie ci nie stawią się we właściwym czasie do wejścia na pokład celem odbycia drugiego lotu, wskutek czego zezwolił innym pasażerom na zajęcie miejsc, które powinny zostać zajęte przez pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład.

32 Taki powód odmowy nie jest porównywalny z powodami wymienionymi w art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ winy za powstanie takiego powodu nie można przypisać pasażerom, którym odmówiono przyjęcia na pokład.

33 Ponadto nie można dopuścić do tego, aby przewoźnik lotniczy mógł znacznie poszerzać sytuacje, w których mógłby w uzasadniony sposób odmówić pasażerom przyjęcia na pokład. Prowadziłoby to w nieunikniony sposób do pozbawienia takiego pasażera wszelkiej ochrony, co byłoby sprzeczne z celem rozporządzenia nr 261/2004, jakim jest zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerów poprzez szeroką wykładnię przyznanych im praw.

34 W sytuacji takiej jak w postępowaniu przed sądem krajowym prowadziłoby to ponadto do nakazania pasażerom ponoszenia poważnych trudności i niedogodności związanych z odmową przyjęcia na pokład nawet wówczas, gdy winę za ową odmowę w każdym razie ponosi sam przewoźnik, który bądź to ponosi winę za opóźnienie pierwszego wykonywanego przez niego lotu, bądź błędnie stwierdził, że odnośni pasażerowie nie będą w stanie stawić się na czas u wejścia na pokład kolejnego lotu, bądź też dokonał sprzedaży biletów na kolejne loty, w stosunku do których błędnie założył, że pasażerowie na nie nie zdążą.

35 Odmowa przyjęcia na pokład taka jak w postępowaniu przed sądem krajowym nie może w związku z tym zostać racjonalnie uzasadniona i powinna być zatem zaklasyfikowana jako „odmowa przyjęcia na pokład" w rozumieniu art. 2 lit. j) rzeczonego rozporządzenia.

36 Z uwagi na powyższe na przedstawione pytanie należy odpowiedzieć, że art. 2 lit. j) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 3 ust. 2 tego rozporządzenia powinien być interpretowany w ten sposób, że pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład" obejmuje sytuację, w której w ramach jednej umowy przewozu obejmującej kilka rezerwacji na bezpośrednio następujące po sobie loty, na które odprawa dokonywana jest jednocześnie, przewoźnik lotniczy odmawia przyjęcia na pokład niektórych pasażerów z tego powodu, iż pierwszy lot objęty rezerwacją doznał opóźnienia, za które winę ponosi ów przewoźnik, który błędnie przewidział, że pasażerowie ci nie stawią się we właściwym czasie do wejścia na pokład celem odbycia drugiego lotu.

W przedmiocie kosztów

37 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:

Artykuł 2 lit. j) 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, w związku z art. 3 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 powinien być interpretowany w ten sposób, że pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład" obejmuje sytuację, w której w ramach jednej umowy przewozu obejmującej kilka rezerwacji na bezpośrednio następujące po sobie loty, na które odprawa dokonywana jest jednocześnie, przewoźnik lotniczy odmawia przyjęcia na pokład niektórych pasażerów z tego powodu, iż pierwszy lot objęty rezerwacją doznał opóźnienia, za które winę ponosi ów przewoźnik, który błędnie przewidział, że pasażerowie ci nie stawią się we właściwym czasie do wejścia na pokład celem odbycia drugiego lotu.

Podpisy