



## Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (dziewiąta izba)

z dnia 4 września 2014 r. \*

Odesłanie prejudycjalne — Transport lotniczy — Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 — Artykuły 2, 5 i 7 — Prawo do odszkodowania w przypadku dużego opóźnienia lotu — Wielkość opóźnienia — Pojęcie „czasu przylotu“

W sprawie C-452/13

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landesgericht Salzburg (Austria) postanowieniem z dnia 31 lipca 2013 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 12 sierpnia 2013 r., w postępowaniu:

**Germanwings GmbH**

przeciwko

**Ronny'emu Henningowi,**

TRYBUNAŁ (dziewiąta izba),

w składzie: M. Safjan, prezes izby, J. Malenovský (sprawozdawca) i A. Prechal, sędziowie,

rzecznik generalny: Y. Bot,

sekretarz: K. Malacek, administrator,

uwzględniając pisemny etap postępowania i po przeprowadzeniu rozprawy w dniu 7 maja 2014 r.,  
rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu R. Henninga przez A. Skribego, Rechtsanwalt,
- w imieniu rządu niemieckiego przez T. Henzgo oraz J. Kemper, działających w charakterze pełnomocników,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez W. Möllsa oraz N. Yerrell, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wyduje następujący

\* Język postępowania: niemiecki.

## Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni pojęcia „czasu przylotu” w rozumieniu art. 2, 5 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 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między przewoźnikiem lotniczym Germanwings GmbH (zwanym dalej „Germanwings”) a R. Henningiem w przedmiocie wyrażonej przez tego przewoźnika odmowy wypłacenia R. Henningowi odszkodowania z tytułu opóźnienia, z jakim jego lot miał przybyć na lotnisko Kolonia/Bonn (Niemcy).

### Ramy prawne

- 3 Artykuł 2 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Definicje”, ma następujące brzmienie:

#### „Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

- h) »miejsce docelowe« oznacza miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu; alternatywne dostępne loty łączone nie są brane pod uwagę, jeżeli zachowany jest planowany czas przylotu”.

- 4 Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Odwołanie”, przewiduje:

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

[...]

- 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 [by] było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków.

[...]”.

5 Artykuł 6 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Opóźnienie”, stanowi:

„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 wewnątrzwspólnotowych 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;
- 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”.

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

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

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

[...]

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 [...]

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

[...]

4. Odległości podane w ust. 1 i 2 mierzone są metodą trasy po ortodromie”.

### **Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne**

7 R. Henning wykupił w Germanwings bilet na lot z Salzburga (Austria) na lotnisko Kolonia/Bonn. Rezerwacja przewidywała odlot z lotniska w Salzburgu w dniu 11 maja 2012 r. o godzinie 13.30 i przylot na lotnisko Kolonia/Bonn w tym samym dniu o godzinie 14.40. Odległość między tymi dwoma lotniskami, mierzona metodą trasy po ortodromie, wynosi mniej niż 1500 kilometrów.

- 8 W dniu 11 maja 2012 r. samolot R. Henninga wystartował z lotniska w Salzburgu z opóźnieniem. Samolot przyziemił na drodze startowej lotniska Kolonia/Bonn o godzinie 17.38. Samolot osiągnął pozycję postojową jednakże dopiero o godzinie 17.43, czyli 3 godziny i 3 minuty po planowej godzinie przylotu. Drzwi samolotu zostały otwarte wkrótce potem.
- 9 R. Henning utrzymuje, że miejsce docelowe zostało osiągnięte z opóźnieniem względem planowej godziny przylotu przekraczającym 3 godziny. W konsekwencji twierdzi, że jest uprawniony, na mocy art. 5–7 rozporządzenia nr 261/2004, do odszkodowania w wysokości 250 EUR. Germanwings wskazuje natomiast, że rzeczywistym czasem przylotu był moment, w którym koła maszyny dotknęły płyty lotniska Kolonia/Bonn, a tym samym opóźnienie względem planowej godziny przylotu wynosiło jedynie 2 godziny 58 minut, w związku z czym nie ma mowy o prawie do odszkodowania.
- 10 Sąd pierwszej instancji przyjął, że rzeczywistym czasem przylotu, jaki należy wziąć pod uwagę, był moment, w którym pierwsze drzwi samolotu zostały otwarte celem umożliwienia pasażerom opuszczenia go. Co za tym idzie sąd ten zasądził od Germanwings na rzecz R. Henninnga odszkodowanie w wysokości 250 EUR. Od wyroku tego przewoźnik lotniczy wniósł apelację do sądu odsyłającego.
- 11 W tych okolicznościach Landesgericht Salzburg postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:
- „Który moment jest miarodajny dla pojęcia »czas przylotu« użytego w art. 2, 5 i 7 rozporządzenia [nr 261/2004]:
- a) moment osadzenia samolotu na drodze kołowania [drodze startowej] (»touchdown«);?
  - b) moment, w którym samolot osiągnął swoją pozycję postojową i zaciągnięto hamulce postojowe względnie umocowano klocki hamujące („czas in-block”);
  - c) moment otwarcia drzwi samolotu;
  - d) moment określony przez strony w ramach prywatnej autonomii?”.

### **W przedmiocie pytania prejudycjalnego**

- 12 Za pomocą przytoczonego pytania sąd odsyłający zmierza w istocie do ustalenia, czy art. 2, 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „czasu przylotu” używane do celów określenia wielkości opóźnienia, którego doświadczyli pasażerowie danego lotu, oznacza moment, w którym koła samolotu dotykają drogi startowej docelowego lotniska, moment, w którym samolot osiąga pozycję postojową i zaciągnięto hamulce postojowe lub umocowano klocki hamujące, moment otwarcia drzwi samolotu czy też moment określony przez strony za wspólnym porozumieniem.
- 13 Tytułem wstępu należy zauważyć, że omawiane rozporządzenie przewiduje dwie odrębne sytuacje opóźnienia lotu.
- 14 Po pierwsze, w niektórych kontekstach, takich jak kazus opóźnienia lotu opisany w art. 6 rozporządzenia nr 261/2004, rzeczne rozporządzenie odnosi się do opóźnienia lotu w stosunku do planowej godziny odlotu.

- 15 Po drugie, w innych kontekstach, takich jak przewidziane w art. 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004, rozporządzenie odnosi się do opóźnienia lotu stwierdzonego przy przylocie. Z artykułów tych wynika, że aby określić wielkość takiego opóźnienia, należy porównać planową godzinę przylotu samolotu z godziną, w której rzeczywiście osiągnął on cel.
- 16 Rozporządzenie nr 261/2004 nie definiuje tymczasem owego rzeczywistego czasu przylotu. Jednakże zarówno wymogi jednolitego stosowania prawa Unii, jak i zasada równości traktowania wskazują na to, że treści przepisu prawa Unii, który nie zawiera wyraźnego odesłania do prawa państw członkowskich w celu określenia jego znaczenia i zakresu, należy zwykle nadawać w całej Unii Europejskiej autonomiczną wykładnię (zob. podobnie wyrok Ekro, 327/82, EU:C:1984:11, pkt 11).
- 17 Z powyższego wynika, że pojęcie „rzeczywistego czasu przylotu” należy interpretować w taki sposób, aby zapewnić jego jednolite stosowanie w Unii.
- 18 Co za tym idzie, jedną z możliwości rozważanych przez sąd odsyłający, a mianowicie ewentualność zdefiniowania tego pojęcia przez zainteresowanych na drodze umownej, należy, wobec braku wszelkich wskazań w tym względzie w rozporządzeniu nr 261/2004, z góry wykluczyć.
- 19 Następnie należy przypomnieć, że Trybunał orzekł już, iż pasażerowie lotów o dużym opóźnieniu, to jest wynoszącym co najmniej trzy godziny, mają prawo – na wzór pasażerów, których pierwotny lot został odwołany i którym przewoźnik lotniczy nie jest w stanie zaproponować zmiany planu podróży na warunkach przewidzianych w art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia nr 261/2004 – do odszkodowania na podstawie art. 7 tego rozporządzenia, zważywszy, że również ponoszą oni nieodwracalną stratę czasu (zob. podobnie wyrok Folkerts C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 32 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 20 W trakcie lotu pasażerowie pozostają bowiem odosobnieni w zamkniętej przestrzeni, pod dyrektywami i nadzorem przewoźnika lotniczego, gdzie – ze względów technicznych i bezpieczeństwa – ich możliwości komunikacji ze światem zewnętrznym są poważnie ograniczone. W takich warunkach pasażerowie nie mogą kontynuować prowadzenia aktywności osobistej, rodzinnej, społecznej lub zawodowej. Dopiero po zakończeniu lotu mogą podjąć na nowo swą zwyczajową aktywność.
- 21 O ile tego typu niedogodności należy uznać za niemożliwe do uniknięcia, kiedy czas trwania lotu nie przekracza przewidzianego okresu, inaczej ma się sprawa w razie opóźnienia, jako że spędzony w opisanych w punkcie poprzednim warunkach czas wykraczający ponad przewidziany czas lotu stanowi „czas stracony” w świetle faktu, że pasażerowie nie mogą wykorzystać go do realizacji celów, jakie zawiodły ich do udania się w pożądanym przez nich momencie do wybranego miejsca.
- 22 Wynika stąd, że pojęcie „rzeczywistego czasu przylotu” należy rozumieć, w kontekście rozporządzenia nr 261/2004, jako odpowiadające chwili, w której sytuacja opisana w pkt 20 niniejszego wyroku dobiega końca.
- 23 Należy stwierdzić w tym względzie, że co do zasady sytuacja pasażerów lotu nie zmienia się istotnie ani w momencie, w którym koła samolotu dotykają drogi startowej docelowego lotniska, ani w momencie, w którym samolot osiąga pozycję postojową i zaciągnięto hamulce postojowe lub umocowano klocki hamujące, gdyż pasażerowie wówczas nadal pozostają poddani różnym ograniczeniom, w zamkniętej przestrzeni, w której się znajdują.
- 24 Dopiero w chwili, gdy pasażerowie mają prawo opuścić maszynę i gdy wydawane jest w tym celu polecenie otwarcia drzwi samolotu, mogą oni co do zasady podjąć na nowo zwyczajowe aktywności bez konieczności doświadczenia tych ograniczeń.

- 25 Z powyższych rozważań wynika, że art. 2, 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „czasu przylotu” używane do celów określenia wielkości opóźnienia, którego doświadczyli pasażerowie danego lotu, odpowiada chwili, w której co najmniej jedno z drzwi samolotu otwierają się, przy założeniu, że w owym momencie pasażerowie mają prawo opuścić maszynę.
- 26 Wniosku tego nie podważa okoliczność, że szereg europejskich rozporządzeń, jak również niektóre dokumenty Międzynarodowego Zrzeszenia Przewoźników Powietrznych (IATA) odnoszą się do pojęcia „rzeczywistego czasu przylotu” jako chwili osiągnięcia przez samolot pozycji postojowej. Owe rozporządzenia i dokumenty realizują bowiem cele związane z zasadami nawigacji powietrznej, a w szczególności przydzielania czasu na start i lądowanie, które różnią się od celów rozporządzenia nr 261/2004. W konsekwencji definicji, jakie akty te formułują, nie można uznać za wymierne do celów interpretacji odpowiadających im pojęć w kontekście rozporządzenia nr 261/2004, którego celem jest wyłącznie przyznanie minimalnych praw pasażerom, którzy doświadczają różnych niedogodności z tytułu odmowy przyjęcia ich na pokład wbrew ich woli, odwołania lub opóźnienia ich lotu.
- 27 Mając na uwadze całość powyższych rozważań, na pytanie zadane przez sąd odsyłający należy odpowiedzieć, że art. 2, 5 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „czasu przylotu” używane do celów określenia wielkości opóźnienia, którego doświadczyli pasażerowie danego lotu, oznacza moment, w którym co najmniej jedno z drzwi samolotu otwierają się, przy założeniu, że w owym momencie pasażerowie mają prawo opuścić maszynę.

#### **W przedmiocie kosztów**

- 28 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

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

**Artykuły 2, 5 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 należy interpretować w ten sposób, że pojęcie „czasu przylotu” używane do celów określenia wielkości opóźnienia, którego doświadczyli pasażerowie danego lotu, oznacza moment, w którym co najmniej jedno z drzwi samolotu otwierają się, przy założeniu, że w owym momencie pasażerowie mają prawo opuścić maszynę.**

Podpisy