

WYROK TRYBUNAŁU (trzecia izba)

z dnia 13 października 2011 r.*

W sprawie C-83/10

mającej za przedmiot wnioszek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Pontevedra (Hiszpania) postanowieniem z dnia 1 lutego 2010 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 11 lutego 2010 r., w postępowaniu:

Aurora Sousa Rodríguez,

Yago López Sousa,

Rodrigo Manuel Puga Lueiro,

Luis Ángel Rodríguez González,

María del Mar Pato Barreiro,

* Język postępowania: hiszpański.

Manuel López Alonso,

Yaiza Pato Rodríguez

przeciwko

Air France SA,

TRYBUNAŁ (trzecia izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes izby, J. Malenovský (sprawozdawca), R. Silva de Lapuerta, E. Juhász i D. Šváby, sędziowie,

rzecznik generalny: E. Sharpston,
sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu A. Sousy Rodríguez, Y. Lópeza Sousy, R.M. Pugi Lueira, L.A. Rodrígueza González, M. Pato Barreiro, M. Lópeza Alonsa i Y. Pato Rodríguez przez J. Portelę Leirosa, Procurador de los Tribunales, wspieranego przez J. González Péréza, abogado,

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

- w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez M. Russo, avvocato dello Stato,

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

- w imieniu rządu Zjednoczonego Królestwa przez S. Hathawaya, działającego w charakterze pełnomocnika, wspieranego przez D. Bearda, barrister,

- w imieniu Komisji Europejskiej przez L. Lozano Palacios oraz K. Simonssona, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 28 czerwca 2011 r.,

wydaje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 2 lit. 1) i art. 12 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 siedmioma pasażerami przewoźnika lotniczego Air France SA (zwanego dalej „Air France”) a Air France w przedmiocie odszkodowania z tytułu szkody, jaką mieli oni ponieść wskutek dużych opóźnień i niedogodności spowodowanych problemami technicznymi samolotu należącego do tego przewoźnika w ramach lotu na trasie Paryż (Francja) – Vigo (Hiszpania).

Ramy prawne

Prawo międzynarodowe

- 3 Wspólnota Europejska wzięła udział w międzynarodowej konferencji dyplomatycznej w sprawie prawa lotniczego odbywającej się w Montrealu w dniach 10–28 maja 1999 r., której wynikiem było przyjęcie w dniu 28 maja 1999 r. Konwencji w sprawie ujednoczenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (zwanej dalej „konwencją montrealską”), a następnie tę konwencję podpisała w dniu 9 grudnia 1999 r.
- 4 W dniu 5 kwietnia 2001 r. Rada Unii Europejskiej przyjęła decyzję 2001/539/WE w sprawie zawarcia przez Wspólnotę Europejską Konwencji w sprawie ujednoczenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencji montrealskiej) (Dz.U. L 194, s. 38). Konwencja ta weszła w życie w odniesieniu do Unii Europejskiej w dniu 28 czerwca 2004 r.

- 5 Artykuł 19 konwencji montrealskiej, zatytułowany „Opóźnienie”, zawarty w jej rozdziale III, zatytułowanym „Odpowiedzialność przewoźnika i zakres odszkodowania za szkody”, stanowi:

„Przewoźnik ponosi odpowiedzialność za szkodę wynikłą z opóźnienia w przewozie lotniczym osób, bagażu lub ładunku. Jednakże przewoźnik nie ponosi odpowiedzialności za szkodę wynikłą z opóźnienia, jeśli udowodni, że on sam oraz jego pracownicy i agenci podjęli wszystkie rozsądnie konieczne środki, aby uniknąć szkody, lub że niemożliwe było podjęcie przez nich takich środków”.

- 6 Zawarty również w rozdziale III wspomnianej konwencji art. 22, zatytułowany „Granice odpowiedzialności odnoszące się do opóźnienia, bagażu i ładunku”, stanowi w ust. 1:

„W przypadku szkody wynikłej z opóźnienia określonej w artykule 19 w przewozie osób odpowiedzialność przewoźnika jest w przypadku każdego pasażera ograniczona do 4150 specjalnych praw ciągnięcia”.

- 7 Artykuł 29 konwencji montrealskiej, zatytułowany „Podstawa roszczeń”, przewiduje:

„W przewozie osób, bagażu i ładunku jakiegokolwiek powództwo dla uzyskania odszkodowania, jakkolwiek uzasadnione, zarówno na podstawie niniejszej konwencji jak i z umowy lub deliktu, może zostać wszczęte wyłącznie z zastrzeżeniem warunków i takich granic odpowiedzialności, jak określone w niniejszej konwencji [...]”.

Prawo Unii

Rozporządzenie (WE) nr 2027/97

- 8 Artykuł 1 rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 z dnia 9 października 1997 r. w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do transportu lotniczego pasażerów i ich bagażu (Dz.U. L 285, s. 1), zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. L 140, s. 2) (zwanego dalej „rozporządzeniem nr 2027/97”), stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie wprowadza w życie odpowiednie postanowienia konwencji montrealskiej [...]”.

- 9 Artykuł 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97 stanowi:

„Odpowiedzialność przewoźnika lotniczego Wspólnoty w odniesieniu do pasażerów i ich bagażu podlega postanowieniom konwencji montrealskiej określającym tę odpowiedzialność”.

Rozporządzenie nr 261/2004

10 Motywy 10 i 17 rozporządzenia nr 261/2004 mają następujące brzmienie:

„(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.

[...]

(17) Pasażerom, których loty są opóźnione o określony czas, powinno się udzielić odpowiedniej opieki oraz powinni oni mieć możliwość rezygnacji ze swoich lotów i otrzymania zwrotu należności za bilety albo kontynuowania podróży na satysfakcjonujących warunkach”.

11 Artykuł 1 ust. 1 omawianego rozporządzenia, zatytułowany „Przedmiot”, stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie przyznaje, na warunkach wymienionych poniżej, minimalne prawa dla pasażerów, w następujących sytuacjach:

a) odmowy przyjęcia na pokład wbrew ich woli;

b) odwołania ich lotu;

c) opóźnienia ich lotu”.

¹² Artykuł 2 lit. l) tego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje”, przewiduje:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

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

¹³ Artykuł 5 ust. 1–3 rozporządzenia nr 261/2004, 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;

b) otrzymują pomoc od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2, jak również, w przypadku zmiany trasy, gdy racjonalnie spodziewany czas startu nowego lotu ma nastąpić co najmniej jeden dzień po planowym starcie odwołanego lotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

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

i) zostali poinformowani o odwołaniu co najmniej dwa tygodnie przed planowym czasem odlotu; lub

ii) zostali poinformowani o odwołaniu w okresie od dwóch tygodni do siedmiu dni przed planowym czasem odlotu i zaoferowano im zmianę planu podróży umożliwiającą im wylot najpóźniej dwie godziny przed planowym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej cztery godziny po planowym czasie przylotu; lub

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.

2. Gdy pasażerowie zostali poinformowani o odwołaniu, otrzymują oni wyjaśnienie dotyczące możliwości alternatywnego połączenia.

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”.

14 Artykuł 6 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Opóźnienie”, stanowi:

„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)”.

- 15 Artykuł 7 ust. 1 omawianego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, stanowi, co następuje:

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

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

[...]”

- 16 Artykuł 8 tego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży”, przewiduje:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy:

- a) – zwrotem w terminie siedmiu dni, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, pełnego kosztu biletu po cenie, za jaką został kupiony, za część lub części nieodbytej podróży oraz za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakimkolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, wraz z, gdy jest to odpowiednie
- lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie;

- b) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie; lub

- c) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc.

[...].

3. Jeżeli w przypadku gdy miasto lub region jest obsługiwane przez kilka lotnisk, obsługujący przewoźnik lotniczy oferuje pasażerowi lot na inne lotnisko niż to, do którego została zrobiona rezerwacja, obsługujący przewoźnik lotniczy ponosi koszt transportu pasażera z tego innego lotniska na lotnisko, do którego została zrobiona rezerwacja lub na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem”.

- ¹⁷ Artykuł 9 ust. 1 i 2 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do opieki”, ma następujące brzmienie:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie otrzymują bezpłatnie:

- a) posiłki oraz napoje w ilościach adekwatnych do czasu oczekiwania;

b) zakwaterowanie w hotelu w przypadku:

— gdy występuje konieczność pobytu przez jedną albo więcej nocy, lub

— gdy zachodzi konieczność pobytu dłuższego niż planowany przez pasażera;

c) transport pomiędzy lotniskiem a miejscem zakwaterowania (hotelem lub innym).

2. Ponadto pasażerom bezpłatnie przysługują dwie rozmowy telefoniczne lub dwa dalekopisy, dwie przesyłki faksowe lub e-mailowe”.

¹⁸ Artykuł 12 ust. 1 tego rozporządzenia, zatytułowany „Dalsze odszkodowanie”, stanowi:

„Niniejsze rozporządzenie nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie na podstawie niniejszego rozporządzenia może zostać potrącone z takiego odszkodowania”.

Postępowanie przed sądem krajowym i pytania prejudycjalne

- 19 Powodowie w postępowaniu krajowym zawarli z Air France umowę przewozu lotniczego na trasie Paryż (Francja) – Vigo (Hiszpania) w ramach lotu 5578 obsługiwane-go przez tego przewoźnika. Wspomniany lot miał rozpocząć się w dniu 25 września 2008 r. o godz. 19.40 na lotnisku Paryż-Charles de Gaulle.
- 20 Samolot wystartował planowo, lecz po kilku minutach pilot podjął decyzję o powrocie do miejsca wylotu – na lotnisko Charles de Gaulle z powodu problemu technicznego statku powietrznego. Z akt sprawy w postępowaniu krajowym nie wynika w żaden sposób, by po powrocie na lotnisko wylotu samolot następnie ponownie wystartował i osiągnął, z opóźnieniem, miejsce przeznaczenia.
- 21 Trojgu pasażerom omawianego lotu zaproponowano lot następnego dnia, 26 września 2008 r., o godz. 7.05 z lotniska Paryż-Orly do Porto (Portugalia), skąd dostali się do Vigo taksówką. Kolejnemu pasażerowi zaproponowano lot tego samego dnia z Paryża do Vigo przez Bilbao. Co się tyczy pozostałych pasażerów, Air France dokonał dla nich rezerwacji na lot Paryż–Vigo również w dniu 26 września 2008 r., o tej samej godzinie co lot zawrócony z powodu awarii (godz. 19.40). Z jednym wyjątkiem żaden z pasażerów lotu wyznaczonego na dzień poprzedni nie został zakwaterowany na koszt Air France ani nie otrzymał jakiejkolwiek pomocy ze strony tego przewoźnika lotniczego.
- 22 Siedmiu pasażerów lotu 5578, a mianowicie powodowie w postępowaniu krajowym, wniosło do Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Pontevedra (sądu gospodarczego nr 1 w Pontevedrze) przeciwko Air France powództwo o odszkodowanie z tytułu niewykonania umowy przewozu lotniczego.

23 Powodowie w postępowaniu krajowym wnoszą o zasądzenie na ich rzecz odszkodowania, o którym mowa w art. 7 rozporządzenia nr 261/2004, w przewidzianej w tym artykule zryczałtowanej kwocie 250 EUR dla każdego z nich. Jeden z powodów domaga się ponadto zwrotu poniesionych przez niego kosztów przejazdu taksówką z lotniska w Porto do Vigo. Kolejny z powodów żąda zwrotu kosztów posiłków na lotnisku w Paryżu i kosztów dodatkowej względem pierwotnych założeń doby spędzonej przez jego psa w hotelu dla zwierząt. Wreszcie wszyscy powodowie wnoszą o zasądzenie od Air France na ich rzecz dodatkowej kwoty tytułem zadośćuczynienia za krzywdę, jaką mieli ponieść.

24 W tych okolicznościach Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Pontevedra postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy pojęcie odwołania [lotu] w znaczeniu określonym w art. 2 lit. 1) [rozporządzenia nr 261/2004] należy interpretować w ten sposób, że oznacza ono wyłącznie brak planowego odlotu, czy że oznacza ono również jakąkolwiek okoliczność, która powoduje, że wspomniany lot, na który dokonano rezerwacji, rozpocznie się, lecz samolot nie dotrze do miejsca przeznaczenia, w tym w razie przymusowego powrotu z powodów technicznych na lotnisko wylotu?

2) Czy pojęcie dalszego odszkodowania, o którym mowa w art. 12 [rozporządzenia nr 261/2004], należy interpretować w ten sposób, że dopuszcza ono, by w przypadku odwołania lotu sąd krajowy przyznał odszkodowanie, a także zadośćuczynienie, z tytułu niewykonania umowy przewozu lotniczego, zgodnie z ustalonymi w krajowych uregulowaniach i orzecznictwie kryteriami dotyczącymi niewykonania umów, czy też przeciwnie, odszkodowanie to powinno dotyczyć wyłącznie poniesionych przez pasażerów i właściwie udokumentowanych kosztów, które

nie zostały pokryte w należyty sposób przez przewoźnika lotniczego, zgodnie z wymogami art. 8 i 9 [rozporządzenia nr 261/2004], chociaż nie powołano się na te przepisy, czy też wreszcie te dwa pojęcia dalszego odszkodowania są ze sobą zgodne?”

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

- 25 Sąd odsyłający, stojąc wobec konieczności ustalenia – do celów zasądzenia odszkodowania na rzecz pasażerów na podstawie przepisów art. 5 w związku z art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 – czy omawiany lot może zostać uznany za „odwołany” w rozumieniu art. 2 lit. l) tego rozporządzenia, zwraca się z pytaniem, czy, co do istoty, pojęcie odwołania (lotu) dotyczy wyłącznie sytuacji, gdy odlot danego samolotu wcale nie następuje, czy obejmuje ono również przypadek, w którym ten samolot wprawdzie wystartował, ale był zmuszony zawrócić na lotnisko wylotu wskutek usterki technicznej.
- 26 Tytułem wstępu należy przypomnieć, że art. 2 lit. l) wspomnianego rozporządzenia definiuje „odwołanie” jako „nieodbycie się lotu, który był uprzednio planowany i na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce”. Aby móc ustalić znaczenie pojęcia odwołania (lotu), należy więc najpierw wyjaśnić znaczenie pojęcia lotu w kontekście tego przepisu.
- 27 W tym względzie Trybunał orzekł już, że „lot” oznacza co do istoty operację transportu lotniczego, stanowiąc tym samym w pewien sposób „odcinek” tego transportu, obsługiwany 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). Trybunał dodał ponadto, że trasa stanowi zasadniczy element lotu, który wykonywany jest zgodnie z rozkładem uprzednio opracowanym przez przewoźnika (wyrok z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 Strugeon i in., Zb.Orz. s. I-10923, pkt 30).

- 28 Zważywszy że „trasa” oznacza drogę, jaką samolot pokonuje z lotniska wylotu do lotniska przybycia zgodnie z ustaloną chronologią, nie wystarczy – by uznać lot za wykonany – że samolot wystartował zgodnie z przewidzianą trasą, trzeba jeszcze, by osiągnął miejsce przeznaczenia wyznaczone w ramach tej trasy. Tymczasem okoliczność, że start samolotu miał miejsce, lecz samolot następnie wrócił na lotnisko wylotu, nie osiągnąwszy miejsca przeznaczenia wyznaczonego w ramach trasy, skutkuje tym, że pierwotnie planowany lot nie może zostać uznany za wykonany.
- 29 Następnie, z zawartej w art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 definicji nie wynika w żaden sposób, by – poza faktem, że pierwotnie przewidziany lot się nie odbył – „odwołanie” tego lotu w rozumieniu wspomnianego artykułu wymagało przyjęcia wyraźnej decyzji o jego odwołaniu.
- 30 Trybunał wyjaśnił w tej kwestii, że możliwe jest co do zasady przyjęcie, 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 (ww. wyrok w sprawie Sturgeon i in., pkt 36).
- 31 W takiej sytuacji nie jest bynajmniej konieczne, by wszyscy pasażerowie, którzy dokonali rezerwacji na pierwotnie przewidziany lot, zostali przewiezieni w ramach innego lotu. Jedyną istotną kwestią w tym zakresie jest indywidualna sytuacja każdego tak przewiezionego pasażera, czyli fakt, że w odniesieniu do danego pasażera zaniechano pierwotnego rozkładu lotu.

- 32 Należy w tym względzie zauważyć, że zarówno art. 1 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, jak i jego motywy 10 i 17 w różnych wersjach językowych rozporządzenia nawiązują do odwołania „ich” lotu.
- 33 Nie ulega wątpliwości, że wszyscy powodowie w postępowaniu krajowym zostali przeniesieni na inne loty, zaplanowane dnia następnego po przewidzianym dniu odlotu, pozwalające im dostać się do ostatecznego celu podróży, czyli do Vigo, przy czym niektórzy z nich korzystali po drodze z przesiadki. „Ich” pierwotnie przewidziany lot musi zatem zostać uznany za „odwołany”.
- 34 Wreszcie należy zauważyć, że przyczyna, dla której samolot był zmuszony zawrócić na lotnisko wylotu i w konsekwencji nie osiągnął miejsca przeznaczenia, jest pozbawiona znaczenia dla kwalifikacji „odwołania” w rozumieniu przywołanej powyżej definicji zawartej w art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004. Przyczyna ta jest bowiem istotna jedynie dla określenia, w kontekście ustalania odszkodowania z tytułu szkody poniesionej przez pasażerów w wyniku odwołania ich lotu, czy w danym przypadku to odwołanie „jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można [by] było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków” w rozumieniu art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, w której to sytuacji odszkodowanie nie jest należne.
- 35 Mając na względzie powyższe rozważania, na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że pojęcie odwołania (lotu) określone w art. 2 lit. l) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w okolicznościach takich jak będące przedmiotem postępowania krajowego, dotyczy ono nie tylko sytuacji, gdy odlot danego samolotu wcale nie następuje, ale obejmuje również przypadek, w którym ten samolot wprawdzie wystartował, ale następnie z jakichkolwiek względów był zmuszony zawrócić na lotnisko wylotu, a jego pasażerowie zostali przeniesieni na inne loty.

W przedmiocie pytania drugiego

- ³⁶ Za pomocą pytania drugiego sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy w ramach dalszego odszkodowania przewidzianego w art. 12 rozporządzenia nr 261/2004 sąd krajowy może zasądzić od przewoźnika lotniczego odszkodowanie z tytułu wszelkiego rodzaju szkody, w tym krzywdy, w związku z niewykonaniem umowy przewozu lotniczego, i zgodnie z krajowymi przepisami. Sąd ten oczekuje od Trybunału w szczególności wyjaśnienia, czy takie dalsze odszkodowanie może obejmować wydatki, jakie pasażerowie musieli ponieść wskutek uchybienia przez przewoźnika lotniczego obowiązkom pomocy i opieki, które na nim ciążyą na mocy art. 8 i 9 rozporządzenia nr 261/2004.
- ³⁷ Tytułem wstępu należy przypomnieć, że art. 1 rozporządzenia nr 261/2004 podkreśla, że uprawnienia przyznane przez to rozporządzenie pasażerom w transporcie lotniczym w razie odmowy przyjęcia na pokład wbrew ich woli, odwołania ich lotu lub opóźnienia ich lotu mają charakter minimalny. Ponadto art. 12 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Dalsze odszkodowanie”, przewiduje, że akt ten nie narusza praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. W artykule tym dodano również, iż odszkodowanie przyznane na podstawie omawianego rozporządzenia może zostać potrącone z takiego dalszego odszkodowania.
- ³⁸ Z przepisów tych wynika, że odszkodowanie przyznane pasażerom w transporcie lotniczym na podstawie art. 12 rozporządzenia nr 261/2004 służy uzupełnieniu stosowania rozwiązań przewidzianych przez to rozporządzenie w taki sposób, by pasażerowie otrzymali rekompensatę za całość szkód, jakich doznali w wyniku uchybienia przez przewoźnika lotniczego jego zobowiązaniom umownym. Przepis ten pozwala także sądowi krajowemu zasądzić od przewoźnika lotniczego odszkodowanie z tytułu szkody poniesionej przez pasażerów w związku z niewykonaniem umowy przewozu lotniczego w oparciu o podstawę prawną inną niż rozporządzenie nr 261/2004, to jest, w szczególności, na warunkach przewidzianych w konwencji montrealskiej lub prawie krajowym.

- 39 W tym zakresie należy przypomnieć, że Trybunał orzekł już, że ustandaryzowane i natychmiastowe rozwiązania podejmowane na mocy rozporządzenia nr 261/2004 nie stanowią same w sobie przeszkody w wystąpieniu przez zainteresowanych pasażerów – w sytuacji gdy to samo uchybienie przez przewoźnika lotniczego jego zobowiązaniom umownym wyrządzi im ponadto szkody otwierające prawo do odszkodowania – dodatkowo z powodztwem o naprawienie tych szkód, na warunkach określonych przez konwencję montrealską (zob. podobnie wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA, Zb.Orz. s. I-403, pkt 47).
- 40 W szczególności postanowienia art. 19, 22 i 29 konwencji montrealskiej, mające zastosowanie, na podstawie art. 3 ust. 1 rozporządzenia nr 2027/97, do odpowiedzialności przewoźnika lotniczego mającego siedzibę na terytorium państwa członkowskiego, precyzują przesłanki, zgodnie z którymi – w następstwie opóźnienia lub odwołania lotu – zainteresowani pasażerowie mogą dochodzić, tytułem zindywidualizowanego naprawienia szkody, odszkodowań od przewoźników lotniczych odpowiedzialnych za szkodę wynikającą z niewykonania umowy przewozu lotniczego.
- 41 W tej kwestii warto przypomnieć, że w wyroku z dnia 6 maja 2010 r. w sprawie C-63/09 Walz, Zb.Orz. s. I-4239, pkt 29, Trybunał orzekł, że pojęcie szkody, o którym mowa w rozdziale III konwencji montrealskiej, należy rozumieć jako obejmujące zarówno szkodę o charakterze materialnym, jak i krzywdę. Wynika z tego, że szkoda dająca prawo do odszkodowania na podstawie art. 12 rozporządzenia nr 261/2004 może mieć nie tylko charakter materialny, ale także moralny.
- 42 Natomiast tytułem dalszego odszkodowania na mocy art. 12 rozporządzenia nr 261/2004 sąd krajowy nie może nakazać przewoźnikowi lotniczemu zwrotu na rzecz pasażerów, których lot był opóźniony lub odwołany, wydatków, jakie musieli oni ponieść w związku z uchybieniem przez tego przewoźnika lotniczego obowiązkowi zapewnienia pomocy (zwrot kosztów biletu lub zmiana planu podróży do ostatecznego miejsca przeznaczenia, pokrycie kosztów transferu między lotniskiem przybycia

a lotniskiem pierwotnie przewidzianym) oraz obowiązku opieki (koszty posiłków, zakwaterowania i komunikacji), które na nim ciąży na mocy art. 8 i 9 wspomnianego rozporządzenia.

- 43 Roszczenia pasażerów w transporcie lotniczym wynikające z uprawnień im przyznanych przez rozporządzenie nr 261/2004, takich jak uprawnienia przewidziane w art. 8 i 9 tego rozporządzenia, nie mogą zostać uznane za wchodzące w zakres „dalszego” odszkodowania w rozumieniu określonym w pkt 38 niniejszego wyroku.
- 44 Jednakże, jeżeli przewoźnik lotniczy uchybia zobowiązaniom, które na nim ciąży na mocy art. 8 i 9 rozporządzenia nr 261/2004, pasażerowie są uprawnieni do wystąpienia z żądaniem odszkodowania na podstawie przesłanek wskazanych w tych dwóch artykułach.
- 45 Wreszcie, zważywszy, że sąd odsyłający podniósł kwestię tego, czy ustanowione w art. 8 i 9 rozporządzenia nr 261/2004 prawa pasażerów są uzależnione od faktu, czy pasażerowie powołali się na nie, należy podkreślić, że – jak wskazała rzecznik generalna w pkt 61 opinii – rozporządzenie nr 261/2004 nie wyklucza w żaden sposób przyznania odszkodowania z tytułu uchybienia obowiązkom zapewnienia opieki i pomocy wynikającym z jego art. 8 i 9 z tego powodu, że przepisy te nie zostały wymienione przez pasażerów.
- 46 Mając na względzie powyższe rozważania, na pytanie drugie należy odpowiedzieć, że pojęcie dalszego odszkodowania, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia nr 261/2004, należy interpretować w ten sposób, że pozwala sądowi krajowemu zasądzić, na warunkach przewidzianych w konwencji montrealskiej lub w prawie krajowym, odszkodowanie z tytułu poniesionej szkody, w tym krzywdy, w związku z niewykonaniem umowy przewozu lotniczego. Pojęcie dalszego odszkodowania nie może natomiast służyć sądowi krajowemu za podstawę prawną nakazania przewoźnikowi

lotniczemu zwrotu na rzecz pasażerów, których lot był opóźniony lub odwołany, wydatków, jakie musieli oni ponieść w związku z uchybieniem przez tego przewoźnika lotniczego obowiązkowi zapewnienia pomocy i opieki, które na nim ciąży na mocy art. 8 i 9 wspomnianego rozporządzenia.

W przedmiocie kosztów

- ⁴⁷ 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 odwołania (lotu) określone w art. 2 lit. 1) 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 w okolicznościach takich jak będące przedmiotem postępowania krajowego dotyczy ono nie tylko sytuacji, gdy odlot danego samolotu wcale nie następuje, ale obejmuje również przypadek, w którym ten samolot wprawdzie wystartował, ale następnie z jakichkolwiek względów był zmuszony zawrócić na lotnisko wylotu, a jego pasażerowie zostali przeniesieni na inne loty.

- 2) Pojęcie dalszego odszkodowania, o którym mowa w art. 12 rozporządzenia nr 261/2004, należy interpretować w ten sposób, że pozwala sądowi krajowemu zasądzić, na warunkach przewidzianych w konwencji w sprawie ujednolicenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego lub w prawie krajowym, odszkodowanie z tytułu poniesionej szkody, w tym krzywdy, w związku z niewykonaniem umowy przewozu lotniczego. Pojęcie dalszego odszkodowania nie może natomiast służyć sądowi krajowemu za podstawę prawną nakazania przewoźnikowi lotniczemu zwrotu na rzecz pasażerów, których lot był opóźniony lub odwołany, wydatków, jakie musieli oni ponieść w związku z uchybieniem przez tego przewoźnika lotniczego obowiązkom zapewnienia pomocy i opieki, które na nim ciążyą na mocy art. 8 i 9 wspomnianego rozporządzenia.

Podpisy