



Kontakty z Mediami i
Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 45/12
Luksemburg, 19 kwietnia 2012 r.

Opinia rzecznika generalnego w sprawie C-22/11
Finnair Oyj / Timy Lassooy

Zdaniem rzecznika generalnego Yves'a Bota, przewoźnik lotniczy ma obowiązek wypłacić odszkodowanie na rzecz pasażerów, jeżeli spotkali się oni z odmową przyjęcia na pokład ze względu na reorganizację ich lotu wskutek strajku na lotnisku, który miał miejsce dwa dni wcześniej i wpłynął na poprzedni lot

Jedynie odmowa przyjęcia na pokład uzasadniona względami związanymi z indywidualną sytuacją pasażerów może zwolnić przewoźnika lotniczego z tego obowiązku

W sytuacji, gdy pasażer spotyka się z odmową przyjęcia na pokład wbrew jego woli, przewoźnik lotniczy ma zgodnie z prawem Unii¹ obowiązek udzielenia mu pomocy oraz wypłaty na jego rzecz zryczałtowanego odszkodowania. Odmowa przyjęcia na pokład została zdefiniowana w prawie Unii jako odmowa przewozu pasażerów danym lotem, pomimo że stawili się oni prawidłowo do wejścia na pokład, chyba że odmowa taka jest racjonalnie uzasadniona, w szczególności względami zdrowotnymi, wymogami bezpieczeństwa lub posiadaniem niewłaściwych dokumentów podróży.

W następstwie strajku personelu lotniska w Barcelonie (Hiszpania) w dniu 28 lipca 2006 r. obsługiwany przez przewoźnika lotniczego Finnair lot z Barcelony do Helsinek regularnym połączeniem o godz. 11.40 musiał zostać odwołany. W konsekwencji Finnair postanowił dokonać reorganizacji swych lotów tak, aby pasażerowie odwołanego lotu nie oczekiwali zbyt długo na następny lot.

I tak, pasażerowie odwołanego lotu zostali przewiezieni do Helsinek (Finlandia) lotem w dniu następnym, 29 lipca 2006 r., o godz. 11.40 oraz specjalnym lotem czarterowym o godz. 21.40 tego samego dnia. W następstwie tej reorganizacji część pasażerów, którzy wykupili bilet na lot w dniu 29 lipca 2006 r. o godz. 11.40, musiała czekać na przewóz do Helsinek do dnia 30 lipca 2006 r., kiedy to zostali przewiezieni w ramach regularnego połączenia o godz. 11.40 oraz w ramach lotu o godz. 21.40, również specjalnie wycarterowanego na tę okazję. Podobnie, niektórzy pasażerowie, a wśród nich Timy Lassooy, którzy wykupili bilet na lot w dniu 30 lipca 2006 r. o godz. 11.40 i którzy stawili się prawidłowo do wejścia na pokład, zostali przewiezieni do Helsinek specjalnym lotem o godz. 21.40.

Uznawszy, że Finnair odmówił mu przyjęcia na pokład, T. Lassooy wniósł powództwo do fińskiego sądu o zasądzenie od wspomnianego przewoźnika na jego rzecz zryczałtowanego odszkodowania w wysokości 400 EUR, przewidzianego na mocy uregulowań europejskich w odniesieniu do lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1 500 kilometrów.

Korkein oikeus (sąd najwyższy, Finlandia), rozpoznający sprawę w ostatniej instancji, powziął wątpliwości co do wykładni pojęcia odmowy przyjęcia na pokład i zwrócił się do Trybunału Sprawiedliwości z pytaniami w tej kwestii.

W przedstawionej dzisiaj opinii rzecznik generalny Yves Bot podkreślił w pierwszej kolejności, że **pojęcie odmowy przyjęcia na pokład powinno być interpretowane szeroko i nie może zostać ograniczone do nadkompletu rezerwacji**. Wniosek taki wypływa nie tylko z prac

¹ Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 (Dz.U. L 46, s. 1).

przygotowawczych prowadzących do przyjęcia przepisów europejskich w tej dziedzinie, ale również z celu, który one realizują, jakim jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów w ruchu lotniczym.

Tymczasem przyjęcie, że pojęcie odmowy przyjęcia na pokład obejmuje jedynie przypadki nadkompletu rezerwacji, oznaczałoby pozbawienie pasażerów znajdujących się w sytuacji identycznej do tej, w jakiej znalazł się T. Lassooy wszelkiej ochrony. Lot, na który T. Lassooy miał rezerwację, odbył się bowiem w przewidzianym dniu i o przewidzianej godzinie. Co za tym idzie, gdyby przyjąć, że T. Lassooy nie spotkał się z odmową przyjęcia na pokład, nie mógłby się powoływać ani na przepisy dotyczące odwołania lotu, ani też na przepisy dotyczące opóźnienia. Tak więc nie mieściłby się on w żadnej z kategorii pozwalającej mu skorzystać ze środków ochronnych ustanowionych w odniesieniu do pasażerów w ruchu lotniczym napotykających poważne problemy i niedogodności. Przewoźnik lotniczy z kolei nie byłby zobowiązany nie tylko do wypłaty na jego rzecz odszkodowania z tytułu wyrządzonej szkody, ale również – i przede wszystkim – do udzielenia mu pomocy, czyli zaspokojenia na miejscu bieżących potrzeb takiego pasażera. Pasażer byłby pozostawiony samemu sobie, co stanowiłoby całkowite zaprzeczenie celu realizowanego przez uregulowanie europejskie, którym jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów w ruchu lotniczym. Taki stan rzeczy mógłby ponadto zachęcać niektórych przewoźników lotniczych do uchylania się od spełniania ciążących na nich obowiązków, jako że z łatwością mogliby posługiwać się pretekstem w postaci reorganizacji lotów lub wszelkich innych względów niż nadkomplet rezerwacji celem odmowy przyjęcia pasażera na pokład i uniknięcia wypłaty na jego rzecz odszkodowania, czy też roztoczenia nad nim opieki.

Następnie, rzecznik generalny zwrócił uwagę, że **odmowy przyjęcia na pokład nie można uzasadnić względami związanymi z reorganizacją lotów w następstwie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności**, takich jak strajk na lotnisku. Zdaniem rzecznika generalnego odmowa przyjęcia pasażerów na pokład **może zostać uzasadniona wyłącznie względami związanymi z indywidualną sytuacją tych pasażerów**.

Odmowa przyjęcia na pokład stanowi bowiem środek o charakterze indywidualnym podejmowany przez przewoźnika lotniczego w sposób arbitralny względem pasażera, który wszakże spełnia wszelkie przesłanki wymagane do celów przyjęcia go na pokład. Ten indywidualny środek traci swój charakter arbitralny jedynie wówczas, gdy sam pasażer dopuszcza się uchybienia, na przykład przedstawiając nieważne dowody tożsamości lub też gdy swoim zachowaniem stwarza zagrożenie dla bezpieczeństwa lotu lub innych pasażerów, na przykład jeżeli jest nietrzeźwy lub stosuje przemoc. W takich przypadkach pasażer nie może dochodzić jakiegokolwiek odszkodowania ani też roztoczenia nad nim opieki z tego względu, że decyzję o odmowie przyjęcia na pokład można przypisać jego zachowaniu. Natomiast decyzja o odmowie przyjęcia na pokład oparta na względach całkowicie zewnętrznych wobec danego pasażera nie może skutkować pozbawieniem go wszelkiej ochrony.

Ponadto, zważywszy że odpowiedzialnością za strajk na lotnisku w Barcelonie nie można obarczyć Finnairu, ów przewoźnik lotniczy jest uprawniony – jeżeli uzna, że nie powinien ponosić negatywnych konsekwencji wspomnianego strajku – do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem krajowym, odszkodowania od podmiotów odpowiedzialnych w tym zakresie.

Wykładnia taka **nie pozostaje w sprzeczności z zasadą równości traktowania**, nawet jeżeli los pasażera, któremu przewoźnik lotniczy odmówił przyjęcia na pokład w następstwie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności będzie bardziej pomyślny niż los pasażera, którego lot został odwołany lub opóźniony wskutek takich okoliczności, gdyż pierwszy z nich otrzyma odszkodowanie, a drugi nie. Zasada równego traktowania wymaga, by porównywalne sytuacje nie były traktowane w różny sposób i by różne sytuacje nie były traktowane w identyczny sposób, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione. Tymczasem, pasażerowie, których lot został odwołany lub opóźniony, nie znajdują się w takiej samej sytuacji co pasażerowie, którym przewoźnik lotniczy odmówił przyjęcia na pokład. O ile bowiem odmowa przyjęcia na pokład dotyczy jednego pasażera lub niektórych pasażerów, przypadki odwołania lub opóźnienia lotu dotyczą wszystkich pasażerów i jednakowo negatywnie wpływają na ich sytuację.

Ponadto, kiedy lot zostaje odwołany lub opóźniony w następstwie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności, przewoźnik lotniczy nie ma obowiązku wypłaty odszkodowania przewidzianego prawem Unii, jeżeli nie miał żadnej kontroli nad zaistniałymi zdarzeniami. Inaczej natomiast przedstawia się sytuacja, kiedy pasażer spotkał się z odmową przyjęcia na pokład w wyniku podjętej przez przewoźnika lotniczego decyzji o reorganizacji lotów w następstwie wystąpienia nadzwyczajnych okoliczności. Przez samą tę decyzję przewoźnik lotniczy przysparza jednemu pasażerowi lub niektórym pasażerom, wybranym w całkowicie przypadkowy sposób, problemów i niedogodności. Z tego powodu, zważywszy że poniesioną szkodę można przypisać przewoźnikowi lotniczemu, odszkodowanie pozostaje należne celem zniechęcenia go do stosowania takich praktyk i zachęcania do wzywania ochotników gotowych zrezygnować z ich rezerwacji.

UWAGA: Opinia rzecznika generalnego nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości. Zadanie rzeczników generalnych polega na przedkładaniu Trybunałowi, przy zachowaniu całkowitej niezależności, propozycji rozstrzygnięć prawnych w sprawach, które rozpatrują. Sędziowie Trybunału rozpoczynają właśnie obrady w tej sprawie. Wyrok zostanie wydany w terminie późniejszym.

UWAGA: Odesłanie prejudycjalne pozwala sądom państw członkowskich, w ramach rozpatrywanego przez nie sporu, zwrócić się do Trybunału z pytaniem o wykładnię prawa Unii lub o ocenę ważności aktu Unii. Trybunał Sprawiedliwości nie rozpoznaje sporu krajowego. Do sądu krajowego należy rozstrzygnięcie sprawy zgodnie z orzeczeniem Trybunału. Orzeczenie to wiąże w ten sam sposób inne sądy krajowe, które spotkają się z podobnym problemem.

Dokument nieoficjalny, sporządzony na użytek mediów, który nie wiąże Trybunału Sprawiedliwości.

[Pełny tekst](#) opinii jest publikowany na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia

Osoba odpowiedzialna za kontakty z mediami: Ireneusz Kolowca ☎ (+352) 4303 2793