



TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWYCH
UNII EUROPEJSKIEJ

TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚCI I PRAWA PASAŻERÓW W TRANSPORCIE LOTNICZYM



WPROWADZENIE

Począwszy od 1952 roku Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej (TSUE) czuwa nad przestrzeganiem i właściwym stosowaniem prawa Unii w państwach członkowskich. Z biegiem lat wydał on szereg wyroków, które wzmocniły integrację europejską, przyznając przy tym obywatelom prawa w coraz szerszym zakresie. Na kolejnych stronach zaprezentowano kilka ważnych wyroków Trybunału dotyczących praw pasażerów w transporcie lotniczym.



ZASADY OGÓLNE

Rocznie trzy miliardy pasażerów podróżują samolotem. W 2004 roku Unia przyjęła rozporządzenie o prawach w transporcie lotniczym pasażerów odlatających z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego lub lądujących na lotnisku w państwie członkowskim (rozporządzenie nr 261/2004). Trybunał regularnie dokonuje wykładni rzeczowego rozporządzenia, by zapewnić jego jednolite stosowanie we wszystkich państwach członkowskich. Trybunał udzielił w szczególności odpowiedzi na nieustannie powracające pytanie: w jakim przypadku i na jakich warunkach przewoźnik lotniczy powinien wypłacić odszkodowanie pasażerom?

Choć rozporządzenie z 2004 roku przewiduje, że jedynie pasażerowie lotu odwołanego, których plan podróży do ich miejsca docelowego uległ zmianie, mają prawo do odszkodowania, jeśli ich podróż ulegnie wydłużeniu o co najmniej trzy godziny w porównaniu z początkowo planowanym czasem trwania lotu, Trybunał stwierdził w 2009 roku, że również pasażerowie, których lot jest opóźniony o co najmniej trzy godziny, mają prawo do odszkodowania. Byłoby bowiem nieuzasadnione traktować inaczej pasażerów lotów opóźnionych, jeśli i oni dotrą do miejsca przeznaczenia z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem.

W tym samym wyroku Trybunał wyjaśnił, że w przypadku odwołania bądź dużego opóźnienia lotu przewoźnicy lotniczy mogą zwolnić się z obowiązku odszkodowawczego, jeśli wykażą, że odwołanie bądź duże opóźnienie lotu jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, które pozostają poza zakresem ich skutecznej kontroli i których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków ([wyrok z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon, C-402/07](#)).



NADZWYCZAJNE OKOLICZNOŚCI



Przewoźnicy lotniczy nie są zobowiązani do wypłaty na rzecz pasażerów odszkodowania w przypadku zaistnienia „nadzwyczajnych okoliczności”. Na przestrzeni lat Trybunał wyjaśnił i sprecyzował to pojęcie.

Trybunał wyjaśnił, że uderzenie w samolot pojazdu ze schodami do samolotu, a także, co do zasady, wystąpienie nieprzewidzianych problemów technicznych, takich jak uszkodzenie samolotu lub wymiana przedwcześnie wadliwej części, nie stanowią nadzwyczajnych okoliczności. W związku z tym przewoźnicy lotniczy nie mogą zostać zwolnieni z obowiązku odszkodowawczego, gdy problemy techniczne są nieuchronnie związane z funkcjonowaniem statku powietrznego i wpisują się w ramy normalnego wykonywania działalności przez przewoźnika lotniczego ([wyrok z dnia 17 września 2015 r., van der Lans, C-257/14](#)). Stwierdził on jednak, że pewne problemy techniczne można uznać za nadzwyczajne okoliczności (na przykład ukryte wady produkcyjne zagrażające bezpieczeństwu samolotów wchodzących w skład floty bądź uszkodzenia samolotów w wyniku aktów sabotażu lub terroryzmu) ([postanowienie z dnia 14 listopada 2014 r., Siewert i in., C-394/14](#)).

Trybunał stwierdził również, że zamknięcie części europejskiej przestrzeni powietrznej w następstwie wybuchu islandzkiego wulkanu Eyjafjallajökull stanowiło nadzwyczajną okoliczność, podobnie jak zderzenie samolotu z ptakiem oraz czas trwania kontroli bezpieczeństwa przeprowadzonej przez uprawnionego specjalistę w związku z owym zderzeniem (wyroki: [z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh, C-12/11](#); [z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15](#)).



OPÓŹNIENIA

Trybunał wielokrotnie wyjaśniał kwestie dotyczące lotów opóźnionych o trzy godziny bądź więcej. W szczególności sprecyzował on sposób obliczania opóźnienia oraz wpływ przesiadek na opóźnienia.

W 2014 roku Trybunał wskazał, że czasem rzeczywistego przylotu jest chwila, w której co najmniej jedno z drzwi samolotu zostają otwarte. W istocie, pasażerowie mogą na nowo podjąć swoje aktywności bez ograniczeń dopiero z chwilą, gdy mają prawo opuścić samolot ([wyrok z dnia 4 września 2014 r., Germanwings, C-452/13](#)). Trybunał wyjaśnił również, że jeśli opóźnienie jest jednocześnie skutkiem okoliczności nadzwyczajnych oraz innych okoliczności, za które odpowiada przewoźnik lotniczy, opóźnienie wynikłe z okoliczności nadzwyczajnych należy odliczyć od całkowitego opóźnienia danego lotu. Jeśli w wyniku tego odliczenia opóźnienie lotu w miejscu przybycia wynosi trzy godziny bądź więcej, pasażerowie mają wówczas prawo do odszkodowania ([wyrok z dnia 4 maja 2017 r., Pešková i Peška, C-315/15](#)).

W 2013 roku Trybunał wskazał ponadto, że prawo do odszkodowania nie wymaga istnienia opóźnienia przy wylocie. Aby powstało prawo do odszkodowania, wystarczy, by przybycie do miejsca docelowego pasażera było opóźnione o trzy godziny bądź więcej, niezależnie od tego, czy opóźnienie to wynika z opóźnienia pierwszego lotu, czy też, w przypadku lotu łączonego, z opóźnienia jednego z kolejnych lotów ([wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts, C-11/11](#)). Ponadto w 2017 r. Trybunał sprecyzował, że decydujące dla ustalenia wysokości należnego odszkodowania pojęcie odległości obejmuje, w przypadku połączeń lotniczych obejmujących loty łączone, wyłącznie odległość między pierwszym miejscem odlotu a miejscem docelowym i że odległość ta powinna być obliczana w oparciu o metodę ortodromiczną ([wyrok z dnia 7 września 2017 r., Bossen i in., C-559/16](#)).



**ODWOŁANIA LUB ODMOWY PRZYJĘCIA
NA POKŁAD**

Podobnie jak w przypadku opóźnień, Trybunał zetknął się ze szczególnymi przypadkami, kiedy musiał rozstrzygnąć, czy lot został odwołany, czy też przewoźnik lotniczy niesłusznie odmówił przyjęcia pasażera na pokład.

Trybunał stwierdził, że jeśli samolot nigdy nie dotarł do celu, lecz musiał zawrócić na lotnisko, z którego wyleciał, a pasażerowie musieli go opuścić, lot należało uznać za odwołany, i to mimo że jego pasażerowie zostali przeniesieni na inny lot udający się do planowego miejsca przeznaczenia. Jako że początkowy lot uznaje się za odwołany, pasażerowie mają w takim przypadku prawo do odszkodowania ([wyrok z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in., C-83/10](#)).

Trybunał orzekł również, że pojęcie odmowy przyjęcia na pokład nie ogranicza się do przypadków dokonania przez przewoźnika nadmiernej liczby rezerwacji w stosunku do liczby miejsc na pokładzie. Zaistnienie nadzwyczajnych okoliczności, takich jak strajk, prowadzące przewoźnika lotniczego do reorganizacji lotów następujących po locie odwołanym, nie może uzasadniać odmowy przyjęcia na pokład pasażerów, którzy zarezerwowali miejsce na owe późniejsze loty. Przewoźnik lotniczy udostępniający miejsce takiego pasażera osobie, której lot ucierpiał wskutek strajku, bezprawnie odmawia temu pasażerowi przyjęcia na pokład, tak że ma on prawo do odszkodowania ([wyrok z dnia 4 października 2012 r., Finnair, C-22/11](#)).



OBOWIĄZKI PRZEWOŹNIKÓW LOTNICZYCH



Zgodnie z rozporządzeniem z 2004 roku przewoźnicy lotniczy muszą wypłacić odszkodowanie pasażerom, których lot został odwołany lub jest opóźniony lub którym bezprawnie odmówią przyjęcia na pokład. Rozporządzenie przewiduje odszkodowanie zryczałtowane w wysokości 250–600 EUR, w zależności od przewidzianej odległości, którą przemierza samolot. Ponadto przewoźnicy lotniczy mają obowiązek udzielenia pasażerom pomocy (w szczególności zwrot należności za bilet lub zmiana planu podróży do miejsca docelowego) oraz zapewnienia opieki (koszty posiłków, zakwaterowania i rozmów telefonicznych). Trybunał wielokrotnie uściślał zakres powyższych obowiązków.

W 2011 roku Trybunał stwierdził, że jeśli zryczałtowane odszkodowanie przewidziane w rozporządzeniu z 2004 roku nie pokrywa w całości zarówno szkody o charakterze materialnym, jak i krzywdy poniesionej przez pasażerów, pasażerowie mogą domagać się od przewoźnika lotniczego dodatkowego odszkodowania w granicach określonych w prawie międzynarodowym oraz w prawie krajowym. Trybunał stwierdził w ten sposób, że we wspomnianych granicach pasażerowie winni móc uzyskać całkowite odszkodowanie za poniesioną szkodę ([wyrok z dnia 13 października 2011 r., Sousa Rodríguez i in., C-83/10](#)).

Jeśli przewoźnik lotniczy nie wywiązuje się z obowiązku pomocy i opieki, pasażerowie mogą domagać się zwrotu kwot, których pokrycie było niezbędne, odpowiednie i rozsądne w celu zaradzenia brakowi opieki niezapewnionej im przez przewoźnika lotniczego. Trybunał wyjaśnił ponadto, że co prawda nadzwyczajne okoliczności zwalniają przewoźników lotniczych z obowiązku wypłaty odszkodowania, lecz nie zwalniają ich z obowiązku udzielenia pomocy i zapewnienia opieki ([wyrok z dnia 31 stycznia 2013 r., McDonagh, C-12/11](#)).



BAGAŽE

Jeśli chodzi o bagaże, Trybunał ustalił maksymalną kwotę, jakiej pasażer może się domagać tytułem odszkodowania za szkodę o charakterze materialnym oraz krzywdę wynikłą ze zniszczenia lub z utraty bagaży. Rozważył również, czy przewoźnicy lotniczy mogą obciążać pasażerów ceną przewozu bagaży.

Zgodnie z konwencją montrealską z 1999 roku odpowiedzialność przewoźnika lotniczego w razie zniszczenia lub utraty bagażu jest ograniczona do kwoty około 1300 EUR. Trybunał wyjaśnił, że granica ta obejmuje wszystkie rodzaje szkód, to znaczy zarówno szkodę materialną, jak i krzywdę. Trybunał uznał, że granica odpowiedzialności odnosi się do całej szkody wyrządzonej danemu pasażerowi, niezależnie od jej rodzaju ([wyrok z dnia 6 maja 2010 r., Walz, C-63/09](#)).

Trybunał stwierdził ponadto, że cena przewozu bagaży może zostać doliczona do ceny biletu lotniczego, tak jak jest to praktykowane przez większość niskobudżetowych przewoźników lotniczych. Trybunał zastrzegł jednak, że bagaże przewożone w kabinie nie mogą podlegać dodatkowej opłacie, jako że stanowią konieczny element przewozu pasażerów ([wyrok z dnia 18 września 2014 r., Vueling Airlines, C-487/12](#)).



REZERWACJE LOTÓW

Trybunał miał nadto okazję wielokrotnie wyjaśnić reguły, jakich sprzedawcy biletów na przewóz lotniczy muszą przestrzegać, składając oferty sprzedaży biletów za pośrednictwem strony internetowej.

W 2012 roku Trybunał stwierdził, że sprzedawcy przewozów lotniczych nie mają prawa doliczać domyślnie do ceny biletu ubezpieczenia od „kosztów rezygnacji z lotu”. W istocie ubezpieczenie takie stanowi opcjonalną dopłatę do ceny, którą zgodnie z rozporządzeniem z 2008 roku w sprawie wykonywania przewozów lotniczych należy zakomunikować pasażerowi w sposób wyraźny na początku procesu rezerwacji, zaś jej akceptacja winna wynikać z wyraźnego działania kupującego ([wyrok z dnia 19 lipca 2012 r., ebooker.com Deutschland, C-112/11](#)).

To samo rozporządzenie z 2008 roku stanowi nadto, że należy zawsze wskazać ostateczną cenę, jaką należy zapłacić. Trybunał stwierdził, że ostateczną cenę, jaką należy zapłacić, trzeba wskazać dla każdej usługi oferowanej tytułem przewozu lotniczego, w tym przy pierwszej informacji o cenach. Obowiązek ten służy między innymi temu, by klienci mieli możliwość skutecznego porównania cen przewozów lotniczych wykonywanych przez poszczególnych przewoźników lotniczych ([wyrok z dnia 15 stycznia 2015 r., Air Berlin, C-573/13](#)).





TRYBUNAŁ SPRAWIEDLIWOŚĆ
UNII EUROPEJSKIEJ

Dyrekcja Komunikacji

Wydział Publikacji i Mediów Elektronicznych

Październik 2017 r.

