



Kontakty z Mediami i
Informacja

Trybunał Sprawiedliwości Unii Europejskiej
KOMUNIKAT PRASOWY nr 111/11
Luksemburg, 13 października 2011 r.

Wyrok w sprawie C-83/10
Aurora Sousa Rodríguez i in. / Air France SA

W razie odwołania lotu, pasażerowie mogą dochodzić, pod określonymi warunkami, poza odszkodowaniem za poniesioną szkodę, zadośćuczynienia za doznaną krzywdę

Ponadto pasażer może domagać się świadczeń należnych z tytułu odwołania lotu, jeżeli jego samolot wystartował, ale następnie z jakichkolwiek względów był zmuszony zawrócić na lotnisko wylotu, a pasażer ten został przeniesiony na inny lot

Rozporządzenie w sprawie odszkodowań dla pasażerów w transporcie lotniczym¹ ustanawia **ustandaryzowane rozwiązania**, które przewoźnicy lotniczy mają obowiązek wprowadzić w życie w stosunku do ich pasażerów w razie odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotu. Rozporządzenie stanowi jednak, że nie narusza ono praw pasażerów do dochodzenia dalszego odszkodowania. Odszkodowanie przyznane na podstawie rozporządzenia może zostać potrącone z ewentualnego dalszego odszkodowania, o które mogą wystąpić pasażerowie.

Do ustandaryzowanych rozwiązań przewidzianych przez rozporządzenie w razie odwołania lotu należy prawo pasażerów do zwrotu kosztów biletu lub zmiany planu podróży. Ponadto, w czasie oczekiwania przez pasażerów na późniejszy lot przewoźnik lotniczy jest zobowiązany zapewnić im odpowiednią opiekę (na przykład zakwaterowanie, posiłki, możliwość wykonania rozmów telefonicznych). Wreszcie, jeżeli lot został odwołany bez uprzedzenia lub z bardzo krótkim wyprzedzeniem, a nie występują nadzwyczajne okoliczności, pasażerowie są również uprawnieni do zryczałtowanego odszkodowania, którego wysokość uzależniona jest od długości trasy planowanego lotu.

Równoległe **konwencja montrealaska**² precyzuje przesłanki dochodzenia przez pasażerów, tytułem **zindywidualizowanej rekompensaty**, odszkodowań od przewoźników lotniczych z powodu odwołanego lotu. W szczególności, wspomniana konwencja ogranicza odpowiedzialność przewoźnika z tytułu odwołania lotu do 4 150 specjalnych praw ciągnięcia (SDR) na pasażera³.

Rodzina Pato Rodríguez, rodzina López Sousa oraz Rodrigo Manuel Puga Lueiro mieli rezerwację na lot Air France z Paryża (Francja) do Vigo (Hiszpania) w dniu 25 września 2008 r. Samolot wystartował o przewidzianej godzinie, jednak ze względu na usterkę techniczną zawrócił na lotnisko Charles de Gaulle wkrótce po starcie⁴. W odniesieniu do tych siedmiu pasażerów została

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).

² Konwencja w sprawie ujednoczenia niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego, zawarta w Montrealu w dniu 28 maja 1999 r., podpisana przez Wspólnotę Europejską w dniu 9 grudnia 1999 r. i zatwierdzona w jej imieniu decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 (Dz.U. L 194, s. 39). Konwencja ta została wprowadzona w życie rozporządzeniem 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), zmienionym rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 maja 2002 r. (Dz.U. L 140, s. 2).

³ Specjalne prawa ciągnięcia, o których mowa w konwencji montrealskiej, uznaje się za odnoszące się do specjalnych praw ciągnięcia określonych przez Międzynarodowy Fundusz Walutowy (MFW). Należy dokonać przeliczenia tych kwot na waluty krajowe. Na dzień 15 września 2011 r. 4150 SDR odpowiadało kwocie około 4750 EUR.

⁴ W pytaniu prejudycjalnym sąd hiszpański nie sprecyzował jednak, czy samolot następnie ponownie wystartował z niektórymi pasażerami i dotarł, z opóźnieniem, do miejsca przeznaczenia, czy przeciwnie, nie wystartował ponownie.

następnie dokonana rezerwacja na inne loty na następny dzień, lecz jedynie Rodrigo Manuel Puga Lueiro otrzymał w międzyczasie pomoc od przewoźnika lotniczego. Rodzinie Pato Rodríguez zmieniono plan podróży – zarezerwowano lot do Porto (Portugalia), skąd musiała wziąć taksówkę do Vigo, w którym to mieście ma miejsce zamieszkania.

Wspomnianych siedmiu pasażerów wystąpiło do sądu z powództwem o zasądzenie na rzecz każdego z nich odszkodowania z tytułu odwołania lotu w wysokości 250 EUR. Ponadto rodzina Pato Rodríguez zażądała 170 EUR tytułem zwrotu kosztów transportu taksówką i 650 EUR na osobę tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę. Rodzina López Sousa także wniosła, dla każdego z jej podróżujących członków, o zasądzenie 650 EUR tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę oraz zwrotu kosztów posiłków na lotnisku w Paryżu i kosztów dodatkowej doby spędzonej przez jej psa w hotelu dla zwierząt. Rodrigo Manuel Puga Lueiro domagał się 300 EUR tytułem zadośćuczynienia za doznaną krzywdę.

W tym kontekście Juzgado de lo Mercantil n° 1 de Pontevedra (sąd gospodarczy nr 1 w Pontevedrze, Hiszpania), do którego wniesiono powództwo, zwrócił się do Trybunału Sprawiedliwości o wyjaśnienie, czy omawiany przypadek może zostać uznany za „odwołanie” lotu. Ponadto sąd hiszpański pragnie ustalić, czy „dodatkowe odszkodowanie”, którego mogą dochodzić pasażerowie, obejmuje wszelkiego rodzaju szkodę, w tym krzywdę, i czy wspomniane odszkodowanie odnosi się także do wydatków, jakie pasażerowie musieli ponieść wskutek naruszenia przez przewoźnika lotniczego ciężących na nim obowiązków pomocy i opieki.

W wydanym dzisiaj wyroku Trybunał dokonał, po pierwsze, wykładni pojęcia odwołania (lotu) w ten sposób, że dotyczy ono nie tylko sytuacji, gdy odlot danego samolotu wcale nie następuje. Pojęcie to obejmuje bowiem również przypadek, w którym samolot wprawdzie wystartował, ale następnie, z jakichkolwiek względów, był zmuszony zawrócić na lotnisko wylotu, a jego pasażerowie zostali przeniesieni na inne loty.

Trybunał wskazał w tym względzie, że 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.

Ponadto, Trybunał zauważył, że **do celów oceny, czy miało miejsce „odwołanie” (lotu), konieczne jest dokonanie analizy indywidualnej sytuacji każdego przewożonego pasażera**, to jest zbadanie, czy w odniesieniu do danego pasażera zaniechano pierwotnego rozkładu lotu. Tak więc, by stwierdzić odwołanie lotu, nie jest bynajmniej konieczne, by wszyscy pasażerowie, którzy dokonali rezerwacji na pierwotnie przewidziany lot zostali przewiezieni w ramach innego lotu.

Co za tym idzie, jako że siedmiu pasażerów, których dotyczy omawiana sprawa, zostało w celu osiągnięcia ostatecznego miejsca przeznaczenia (Vigo) przeniesionych na inne loty, zaplanowane na dzień następujący po dniu przewidzianego wylotu, Trybunał orzekł, że „ich” pierwotnie przewidziany lot musi zatem zostać uznany za „odwołany”.

Po drugie, Trybunał wyjaśnił, że pojęcie dalszego odszkodowania pozwala sądowi krajowemu na zasądzenie zadośćuczynienia za krzywdę doznaną w związku z niewykonaniem umowy przewozu lotniczego, na zasadach przewidzianych w konwencji montrealskiej lub w prawie krajowym.

Trybunał jest bowiem zdania, że „dalsze odszkodowanie” służy uzupełnieniu stosowania ustandaryzowanych i natychmiastowych rozwiązań przewidzianych przez rozporządzenie nr 261/2004. Co za tym idzie, to „dalsze odszkodowanie” umożliwia otrzymanie przez pasażerów rekompensaty za całość szkody i krzywdy poniesionych wskutek naruszenia przez przewoźnika lotniczego jego zobowiązań umownych, na warunkach i w granicach przewidzianych w konwencji montrealskiej lub w prawie krajowym.

Po trzecie, Trybunał dodał, że **kiedy przewoźnik lotniczy narusza obowiązek zapewnienia pomocy** (zwrot kosztów biletu lub zmiana planu podróży do ostatecznego miejsca przeznaczenia,

pokrycie kosztów transferu między lotniskiem przybycia a lotniskiem pierwotnie przewidzianym) **oraz obowiązek pokrycia kosztów ciężący na nim na mocy rozporządzenia** (koszty posiłków, zakwaterowania i komunikacji), **pasażerowie są uprawnieni do wystąpienia z żądaniem odszkodowania. Niemniej jednak**, w zakresie w jakim te odszkodowania wynikają bezpośrednio z rozporządzenia, **nie mogą zostać uznane za należące do „dalszego odszkodowania”**.

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 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](#) wyroku znajduje się na stronie internetowej CURIA w dniu ogłoszenia

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

Nagranie wideo z ogłoszenia wyroku jest dostępne przez „[Europe by Satellite](#)” ☎ (+32) 2 2964106