

Dagmara Kuźniar-Kwiatek\*

# Wytyczne interpretacyjne Komisji Europejskiej dotyczące zdarzeń nadających prawa na podstawie rozporządzenia (WE) nr 261/2004 ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów

## Spis treści

- I. Wprowadzenie
- II. Zdarzenia nadające prawa na podstawie rozporządzenia nr 261/2004
  1. Odmowa przyjęcia na pokład
  2. Odwołanie
  3. Opóźnienie
  4. Umieszczenie w klasie wyższej lub niższej
- III. Podsumowanie

## Streszczenie

Artykuł przedstawia Wytyczne interpretacyjne Komisji Europejskiej do rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w zakresie zdarzeń nadających prawa pasażerom linii lotniczych na podstawie tego aktu. Przedmiotem analizy jest zatem: odmowa przyjęcia na pokład, odwołanie, opóźnienie i umieszczenie w klasie wyższej lub niższej. Problematyka ta, jako dotycząca żywotnych interesów osób korzystających z usług przewoźników lotniczych, znalazła odzwierciedlenie w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości. Wytyczne nawiązują do utrwalonej praktyki orzeczniczej i przedstawiają spójną wykładnię przepisów rozporządzenia nr 261/2004. Celem artykułu jest przybliżenie założeń interpretacyjnych Komisji w kwestiach najczęściej poruszanych przez zainteresowane podmioty.

**Słowa kluczowe:** rozporządzenie nr 261/2004; prawa pasażerów linii lotniczych; Komisja Europejska.

**JEL:** K23

## I. Wprowadzenie

Dnia 10 czerwca 2016 r. Komisja Europejska opublikowała Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład

\* Adiunkt w Zakładzie Prawa Międzynarodowego i Prawa Europejskiego na Wydziale Prawa i Administracji Uniwersytetu Rzeszowskiego; e-mail: dagmara\_k@poczta.fm.

albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów (dalej: Wytyczne) oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady<sup>1</sup>. Dokument ujednocila interpretację prawodawstwa UE w zakresie praw pasażerów linii lotniczych i odpowiedzialności przewoźników, które poddawane jest rozbieżnej wykładni w państwach członkowskich. W ten sposób Komisja Europejska realizuje założenia „Europejskiej strategii w dziedzinie lotnictwa” z dnia 7 grudnia 2015 r. w celu ściślejszego stosowania przez krajowe organy wykonawcze praw określonych w rozporządzeniu zgodnie z wykładnią Trybunału Sprawiedliwości UE<sup>2</sup>.

W zawiadomieniu publikującym Wytyczne wyjaśnia się, że dotyczą one kwestii najczęściej poruszanych przez krajowe organy, pasażerów i ich stowarzyszenia, Parlament Europejski i przedstawicieli branży i zastępują poprzednie informacje zamieszczane na stronie internetowej Komisji. Ich celem nie jest natomiast odniesienie się do wszystkich przepisów w sposób wyczerpujący czy stworzenie nowych regulacji<sup>3</sup>.

Wśród przepisów, którym Komisja poświęciła szczególną uwagę, znalazły się te określające zdarzenia nadające prawa na podstawie rozporządzenia nr 261/2004. Regulacja wymienia je w art. 1, przyznając minimalne prawa dla pasażerów w sytuacji odmowy przyjęcia na pokład wbrew woli, odwołania lotu czy jego opóźnienia oraz w art. 10 stanowiącym o prawach związanych z umieszczeniem w klasie wyższej lub niższej.

## II. Zdarzenia nadające prawa na podstawie rozporządzenia nr 261/2004

### 1. Odmowa przyjęcia na pokład

Zachowując chronologię zawartą w rozporządzeniu, Wytyczne w pierwszej kolejności analizują pojęcie „odmowy przyjęcia na pokład” zdefiniowane w art. 2 lit. j). Zgodnie z nim termin ten należy rozumieć jako odmowę przewozu pasażerów danym lotem, mimo że stawili się do wejścia na pokład zgodnie z warunkami ustanowionymi w art. 3 ust. 2, chyba że odmowa przyjęcia na pokład jest uzasadniona w szczególności przyczynami wiążącymi się ze zdrowiem, wymogami bezpieczeństwa lub niewłaściwymi dokumentami podróznymi. Regulacja odnosi się do często stosowanej w przewozach lotniczych praktyki *overbookingu*, z którą rozporządzenie wiąże odpowiedzialność po stronie przewoźnika, a której ten może uniknąć, gdy zaistnieją uzasadnione przyczyny odmowy przewozu pasażerów danym lotem, wskazane w art. 2 lit. j).

Zgodnie z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości Komisja wyjaśnia, że przewoźnik jest zobowiązany do wypłaty odszkodowania nie tylko w przypadku zawyżonej liczby rezerwacji, ale również w razie odmowy przyjęcia na pokład z przyczyn operacyjnych<sup>4</sup>. Stanowisko to dotyczy *de facto* sytuacji, w której przewoźnik lotniczy dokonuje reorganizacji lotu w wyniku okoliczności, na które nie miał wpływu (np. strajk) i odmawia przyjęcia na pokład pasażera, który prawidłowo

<sup>1</sup> Zawiadomienie Komisji Europejskiej „Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów oraz rozporządzenia Rady (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego z tytułu wypadków lotniczych zmienionego rozporządzeniem (WE) nr 889/2002 Parlamentu Europejskiego i Rady z 10.06.2016 r., Dz. Urz. UE C 214/5 z 15.06.2016 r.

<sup>2</sup> Komunikat Komisji do Parlamentu Europejskiego, Rady, Europejskiego Komitetu Ekonomiczno-Społecznego i Komitetu Regionów „Europejska strategia w dziedzinie lotnictwa”, COM(2015) 598 final z 7.12.2015 r., s. 13, pkt 2.5.

<sup>3</sup> Zawiadomienie Komisji Europejskiej..., s. 2.

<sup>4</sup> Ibidem, s. 3.

się stawił<sup>5</sup>. Uwzględnienie obok przyczyn ekonomicznych, tych niezwiązanych z pasażerami, a mających charakter operacyjny, wypełnia dość poważną lukę w przepisach rozporządzenia i ujednocila warunki działalności przewoźników na rynku lotniczym, realizując przy tym cel, jakim jest zagwarantowanie wysokiego poziomu ochrony pasażerów poprzez szeroką wykładnię nadanych im praw<sup>6</sup>.

Komisja zaznacza również, że w sytuacji odmowy przewozu w celu odbycia przez pasażera podróży powrotnej ze względu na odwołanie przez przewoźnika lotniczego lotu do miejsca docelowego i dokonania zmiany trasy pasażera na inny lot, mamy do czynienia z odmową przyjęcia na pokład, co w konsekwencji stanowi podstawę do uzyskania dodatkowego odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego. Definicja z art. 2 lit. j) nie obejmuje jednak przypadku, w którym pasażer, posiadający rezerwację na lot do miejsca docelowego oraz lot powrotny, nie został wpuszczony na pokład w celu odbycia podróży powrotnej, ponieważ nie odbył pierwszego lotu. Nie jest również odmową przyjęcia na pokład sytuacja, gdy pasażer, który posiada rezerwację na loty następujące po sobie nie został wpuszczony na pokład, gdyż nie odbył poprzedniego lotu. Zauważa się, że oba przypadki wynikają z warunków związanych z zakupionym biletem. Komisja zaznacza jednak, że tego rodzaju praktyka może być zakazana przez prawo krajowe<sup>7</sup>.

Do sytuacji, które nie mogą być kwalifikowane jako odmowa przyjęcia na pokład Wytyczne zaliczają dalej zmianę trasy na inny lot, gdy pierwotny lot pasażera, posiadającego potwierdzoną rezerwację, jest opóźniony i odmowę odbycia lotu osobie podróżującej ze zwierzęciem domowym bez odpowiedniej dokumentacji. Jeżeli jednak pasażerowi odmówiono przyjęcia na pokład z powodu błędu obsługi naziemnej w trakcie kontroli dokumentów podróży, w tym wiz, mamy do czynienia z odmową przyjęcia na pokład w myśl art. 2 lit. j). Komisja podkreśla, że dla uniknięcia sytuacji, w której pasażerom niesłusznie odmawia się wejścia na pokład, przewoźnicy lotniczy powinni korzystać z bazy danych Timatic IATA i zasięgać opinii organów publicznych (ambasad i ministerstw spraw zagranicznych) zainteresowanych państw w celu kontroli dokumentów podróży i wymogów wizowych dla państw przeznaczenia. Państwa członkowskie powinny zatem upewniać się, że udostępniają pełne i aktualne informacje dotyczące dokumentów podróży, zwłaszcza jeśli chodzi o wymogi wizowe i zwolnienie z nich<sup>8</sup>.

Dodatkowo, w odniesieniu do osób niepełnoprawnych i osób o ograniczonej sprawności ruchowej Komisja odsyła do rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą<sup>9</sup>. Uwagę Komisji zwraca art. 4, który gwarantuje prawo do zwrotu kosztów lub zmiany planu podróży zgodnie z art. 8 rozporządzenia nr 261/2004 w razie odmowy wstępu na pokład ze względu na niepełnosprawność lub ograniczoną sprawność ruchową. Komisja odsyła również do wytycznych dotyczących stosowania rozporządzenia nr 1107/2006 w zakresie obowiązku publikowania informacji na temat wszelkich ograniczeń przewozu osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej lub na temat

<sup>5</sup> Zob. wyr. TS z dnia 4 października 2012 r. w sprawie C-22/11 *Finnair Oyj przeciwko T. Lassooy*, ECLI:EU:C:2012:604, pkt 26 i 41.

<sup>6</sup> Na temat szerokiej wykładni praw przyznanych pasażerom na mocy rozporządzenia nr 261/2004 uzasadnionej koniecznością zagwarantowania wysokiego poziomu ochrony zob. m.in. wyr. TS z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 *IATA i ELFAA przeciwko Wielkiej Brytanii*, ECLI:EU:C:2006:10, pkt 69; wyr. TS z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 *F. Wallentin-Hermann przeciwko Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA*, ECLI:EU:C:2008:771, pkt 18.

<sup>7</sup> Zawiadomienie Komisji Europejskiej..., s. 3.

<sup>8</sup> Ibidem, s. 4.

<sup>9</sup> Dz. Urz. UE L 204 z 26.07.2006 r.

przewozu ich sprzętu medycznego, sprzętu ułatwiającego poruszanie się bądź tzw. materiałów niebezpiecznych<sup>10</sup>. Informacje muszą bowiem mieć dostępny format i być bezpłatnie udostępniane publicznie, tak by możliwe było świadome przygotowanie się do lotu, a tym samym ograniczenie sytuacji, w których przewoźnik odmawia wejścia na pokład samolotu<sup>11</sup>. Podkreślić należy, że sankcjonowanie zaniechania obowiązku poinformowania nie powinno być postrzegane jako naruszenie wysokiego standardu ochrony osoby dysfunkcyjnej, jej uprawnienia nie mają bowiem charakteru absolutnego (Wroński, 2015, s. 177). Zapewnienie dostępu do informacji leży nie tylko w interesie pasażera linii lotniczych, lecz także samego przewoźnika, który tym samym w sposób uzasadniony i niezawiniony odmawia przyjęcia na pokład, a więc zabezpiecza się przed ewentualną odpowiedzialność z tego tytułu.

Warto jeszcze zauważyć, że interpretacja definicji zawartej w art. 2 lit. j) chroni prawa pasażerów linii lotniczych, takie jak prawo do odszkodowania na podstawie art. 7, prawo wyboru między zwrotem należności za bilet, zmianą planu podróży lub zmianą planu podróży na późniejszy termin w myśl art. 8 oraz prawo do opieki z art. 9 rozporządzenia. W ten sposób jest realizowany zarówno wysoki poziom ochrony pasażerów w ruchu lotniczym, jak i zapobiega się nieuczciwej praktyce przewoźników, którzy nie są zainteresowani w ponoszeniu kosztów wiążących się z nieuzasadnioną odmową przyjęcia na pokład. Wytyczne potwierdzają też zasadę, zgodnie z którą działania przewoźnika mogą być usprawiedliwione wyłącznie względami związanymi z indywidualną sytuacją pasażera. Przyjęcie za podstawę odmowy wpuszczenia na pokład innej przyczyny, niezależnej i niezwiązanej z osobą pasażera, nie może skutkować pozbawieniem go ochrony.

## 2. Odwołanie

Odwołanie definiuje art. 2 lit. l) rozporządzenia. Zgodnie z nim jest to nieodbycie lotu uprzednio planowanego, na który zostało zarezerwowane przynajmniej jedno miejsce. Komisja, powołując się na orzecznictwo Trybunału Sprawiedliwości, wyjaśnia, że odwołanie następuje, co do zasady, w razie odstąpienia od rozkładu pierwotnego lotu i dołączenia przez jego pasażerów do pasażerów lotu również przewidzianego w rozkładzie, niezależnie od lotu pierwotnego. Podkreśla przy tym, że art. 2 lit. l) nie stawia wymogu wyraźnej decyzji o odwołaniu lotu przez przewoźnika<sup>12</sup>. Zgodnie z przywołanym stanowiskiem nie można natomiast, co do zasady, uznać, że miało miejsce opóźnienie lub odwołanie lotu na podstawie komunikatu o opóźnieniu lub odwołaniu podanego na lotniskowej tablicy lotów lub informacji udzielonej przez personel przewoźnika lotniczego. O odwołaniu lotu nie rozstrzyga okoliczność, że pasażerowie odbierają swoje bagaże lub otrzymują nowe karty pokładowe. Nie jest to bowiem związane z obiektywną charakterystyką lotu jako takiego. Takie sytuacje można przypisać błędom w kwalifikacji lub specyfice konkretnego lotniska bądź mogą one wiązać się z długością oczekiwania i koniecznością spędzenia przez dany pasażerów nocy w hotelu<sup>13</sup>.

<sup>10</sup> Dokument Roboczy Służb Komisji Wytyczne interpretacyjne dotyczące rozporządzenia (WE) nr 1107/2006 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 5 lipca 2006 r. w sprawie praw osób niepełnosprawnych oraz osób o ograniczonej sprawności ruchowej podróżujących drogą lotniczą SWD(2012) 171 final.

<sup>11</sup> Ibidem, s. 7.

<sup>12</sup> Zawiadomienie Komisji Europejskiej ..., s. 5. Zob. wyr. TS z dnia 13 października 2011 r. w sprawie C-83/10 *S. Rodriguez i in. przeciwko Air France SA*, ECLI:EU:C:2011:652, pkt 29; wyr. TS z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 *Ch. Sturgeon i in. przeciwko Condor Flugdienst GmbH i S. Böck, C. Lepuschitz przeciwko Air France SA*, ECLI:EU:C:2009:716, pkt 36.

<sup>13</sup> Wyr. TS z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 *Ch. Sturgeon i in. przeciwko...*, pkt 37.

Wytyczne zestawiają pojęcie odwołania lotu i opóźnienia, które nie jest zdefiniowane w rozporządzeniu nr 261/2004, wskazując na częste nadużywanie przez przewoźników lotniczych terminu „opóźniony” dla określenia sytuacji, która *de facto* jest odwołaniem lotu. Dokument zwraca uwagę, że kryterium zmiany numeru lotu nie zawsze jest decydujące dla uznania lotu za odwołany. Jako przykład podaje sytuację, w której odlot następuje dnia następnego i zostaje mu przypisany numer rejsu z adnotacją dla odróżnienia od lotu o tym samym numerze rejsu wykonywanego kolejnego dnia. W tym przypadku lot może być nadal traktowany jako opóźniony, a nie odwołany. Dlatego należy to oceniać odrębnie dla każdego lotu<sup>14</sup>. Takie stanowisko jest spójne z orzecznictwem Trybunału Sprawiedliwości, w którym zaznacza się, że w odróżnieniu od opóźnienia lotu odwołanie jest konsekwencją niewykonania pierwotnie przewidzianego lotu. Dlatego dla uznania lotu za odwołany nie jest wystarczające nawet znaczne opóźnienie, jeżeli lot jest realizowany zgodnie z rozkładem pierwotnie przewidzianym przez przewoźnika lotniczego<sup>15</sup>.

Komisja zaznacza, że jako odwołanie lotu należy kwalifikować przypadek, gdy statek powietrzny wystartował, ale z jakiegokolwiek powodu został zmuszony do powrotu do portu lotniczego odlotu, a pasażerowie tego statku zostali przeniesieni na inny lot. Fakt, że samolot nie osiągnął miejsca docelowego wyznaczonego w ramach trasy skutkuje tym, że pierwotnie planowany lot nie może zostać uznany za wykonany<sup>16</sup>. Warto zauważyć, że istotne jest tutaj pojęcie „trasy”. Dlatego Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnił, że „trasa oznacza drogę, jaką samolot pokonuje z lotniska wylotu do lotniska przybycia zgodnie z ustaloną chronologią”, a w związku z tym „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”<sup>17</sup>.

Wytyczne pozwalają traktować w taki sam sposób, jak odwołanie, loty przekierowane, czyli takie „gdzie pasażer ostatecznie przylatuje do portu lotniczego, który nie odpowiada portowi lotniczemu wskazanemu jako miejsce docelowe zgodnie z pierwotnym planem podróży pasażera”<sup>18</sup>. Analogii nie można jednak stosować, jeżeli: a) przewoźnik lotniczy zaproponował pasażerowi zmianę planu podróży na porównywalnych warunkach przewozu, w najwcześniejszym możliwym terminie, do portu lotniczego w pierwotnym miejscu docelowym lub do jakiegokolwiek miejsca docelowego uzgodnionego z pasażerem; b) port lotniczy przylotu i port lotniczy pierwotnego miejsca docelowego obsługuje to samo miasto lub region. W obu przypadkach lot można uznać za opóźniony, natomiast w drugiej sytuacji przez analogię zastosowanie ma art. 8 ust. 3 rozporządzenia<sup>19</sup>.

Odwołanie lotu daje pasażerowi prawo do zwrotu należności, zmiany planu podróży lub powrotu zgodnie z art. 8 rozporządzenia, a także prawo do opieki, o której mówi art. 9 i prawo do odszkodowania zgodnie z art. 7. O odszkodowanie można ubiegać się, jeżeli przewoźnik nie poinformował o odwołaniu lotu z odpowiednim wyprzedzeniem, o czym stanowi art. 5 ust. 1 lit. c). Ciężar udowodnienia czy i kiedy pasażerowie zostali indywidualnie poinformowani o odwołaniu ich lotu spoczywa na przewoźniku (art. 5 ust. 4). Przewoźnik może również uchylić się od obowiązku wypłacenia odszkodowania, jeżeli jest w stanie dowieść, że odwołanie zostało spowodowane

<sup>14</sup> Zawiadomienie Komisji Europejskiej..., s. 5.

<sup>15</sup> Wyr. TS z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 *Ch. Sturgeon i in. przeciwko...*, pkt 33 i 39.

<sup>16</sup> Zawiadomienie Komisji Europejskiej..., s. 5. Zob. wyr. TS z dnia 13 października 2011 r. w sprawie C-83/10 *S. Rodriguez i in. przeciwko...*, pkt 28.

<sup>17</sup> *Ibidem*.

<sup>18</sup> Zawiadomienie Komisji Europejskiej..., s. 5.

<sup>19</sup> *Ibidem*, s. 5 i 6. W przypadku możliwości zastosowania przez analogię art. 8 ust. 3 przewoźnik lotniczy będzie ponosił koszty transportu pasażera z innego lotniska na to, do którego została zrobiona rezerwacja lub na inne pobliskie miejsce uzgodnione z pasażerem.

zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć, mimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków (art. 5 ust. 3). Przewoźnik musi zatem wykazać, że zaistniała sytuacja jest następstwem okoliczności wyjątkowych i niezależnych od niego, takich które stanowią siłę wyższą, wobec której nie mógł skutecznie podjąć odpowiednich środków zaradczych (na temat nadinterceptacji i nadużywania przesłanki „siły wyższej” przez przewoźników lotniczych: Konert, 2010, s. 231–233). Wytyczne sięgają w tym przedmiocie do dość bogatego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości, w którym odniesiono się do pojęcia „nadzwyczajnych okoliczności”<sup>20</sup> (zob. również: Konert, 2015, s. 91–104).

### 3. Opóźnienie

Rozporządzenie nr 261/2004 w art. 6 ust. 1 reguluje odpowiedzialność przewoźnika w związku z opóźnieniem lotu, uznając prawo pasażerów do opieki zgodnie z art. 9 oraz do zwrotu należności i lotu powrotnego zgodnie z art. 8 ust. 1 lit. a). Regulacja uzależnia prawa te od długości opóźnienia i długości trasy. Jednocześnie nie przewiduje prawa do zmiany planu podróży na mocy art. 8 ust. 1 lit. b), gdyż można uznać, że przewoźnik lotniczy próbuje w pierwszej kolejności zająć się przyczyną opóźnienia w celu zminimalizowania niedogodności dla pasażerów<sup>21</sup>.

Wytyczne wyraźnie wskazują, że opóźnienie przylotu wynoszące co najmniej trzy godziny daje te same prawa w zakresie odszkodowania, co odwołanie lotu. Tym samym przychyłono się do stanowiska Trybunału Sprawiedliwości, który w takich okolicznościach uznaje sytuację pasażerów lotów opóźnionych za porównywalną z sytuacją pasażerów lotów odwołanych<sup>22</sup>. Komisja zauważa, że Trybunał oparł się na art. 5 ust. 1 lit. c) ppkt (iii) rozporządzenia, który przewiduje między innymi prawo do odszkodowania dla pasażerów, których lot został odwołany i którym nie zaoferowano zmiany planu podróży umożliwiającej wylot nie więcej niż godzinę przed planowanym czasem odlotu i dotarcie do ich miejsca docelowego najwyżej dwie godziny po planowanym czasie przylotu. Założono więc, że prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 ma na celu zadośćuczynienie za stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny<sup>23</sup>.

Dla prawidłowej oceny opóźnienia konieczne jest jego zestawienie z planowanym czasem przylotu pasażera do miejsca docelowego w rozumieniu art. 2 lit. h), co w przypadku lotów łączonych oznacza miejsce ostatniego lotu danego pasażera<sup>24</sup>. Nie ma przy tym znaczenia czy przewoźnik obsługujący loty łączone jest przewoźnikiem unijnym lub spoza Unii. Jak podkreśla Komisja, istotne jest natomiast, by oceniać prawo do odszkodowania w przypadku dużego opóźnienia w momencie przylotu do miejsca docelowego wyłącznie w odniesieniu do lotów obsługiwanych przez przewoźników z UE<sup>25</sup>.

Ustalenie rzeczywistego czasu opóźnienia nie jest możliwe bez określenia czasu przylotu. Stąd Wytyczne przytaczają za Trybunałem Sprawiedliwości, że „czas przylotu to moment, w którym co

<sup>20</sup> Zob. Zawiadomienie Komisji Europejskiej..., s. 11 i tamże wyr. TS z dnia 22 grudnia 2008 r. w sprawie C-549/07 *F. Wallentin-Herman przeciwko Alitalia-Linee Aeree Italiane SpA*, ECLI:EU:C:2008:771, pkt 17, 22, 23, 25 i 43; wyr. TS z dnia 12 maja 2011 r. w sprawie C-294/10 *A. Eglitis, E. Ratknieks przeciwko Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija*, ECLI:EU:C:2008:771, pkt 37; wyr. TS z dnia 17 września 2015 r. w sprawie C-257/14 *Corina van der Lans przeciwko Koninklijke Luchtvaart Maatschappij NV*, ECLI:EU:C:2011:303, pkt 37 oraz postanowienie TS z dnia 14 listopada 2014 r. w sprawie C-394/14 *S. Siewert, E. Siewiert, N. Siewiert przeciwko Condor Flugdienst GmbH*, ECLI:EU:C:20014:2377, pkt 19–20.

<sup>21</sup> Zawiadomienie Komisji Europejskiej..., s. 6.

<sup>22</sup> Zob. wyr. TS z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 *Ch. Sturgeon i in. przeciwko...*, pkt 54 i 56.

<sup>23</sup> Zawiadomienie Komisji Europejskiej..., s. 10.

<sup>24</sup> Ibidem, s. 11.

<sup>25</sup> Ibidem.

najmniej jedno z drzwi samolotu otwierają się przy założeniu, że w owym momencie pasażerowie mają prawo opuścić maszynę<sup>26</sup>. W celu nienasuującego wątpliwości ustalenia czasu przylotu, Komisja uznała, że obsługujący przewoźnik lotniczy powinien rejestrować czas przylotu na podstawie np. oświadczenia podpisanego przez załogę lotniczą lub agenta obsługi naziemnej. Czas przylotu powinien zostać przekazany bezpłatnie na żądanie krajowemu organowi odpowiedzialnemu za egzekwowanie przepisów i pasażerom w razie, gdy obsługujący przewoźnik lotniczy powołuje się na czas przylotu jako dowód zgodności z rozporządzeniem<sup>27</sup>.

Zrównanie w prawach pasażerów lotów o dużym, wynoszącym co najmniej trzy godziny, opóźnieniu z pasażerami lotów odwołanych jest jak najbardziej zasadne, gdyż ponoszą oni nieodwracalną stratę czasu, czego skutkiem jest doświadczenie analogicznych niedogodności<sup>28</sup>. Jedyną adekwatną rekompensatą wobec powstałych w ten sposób szkód może być właśnie odszkodowanie. Inne podejście byłoby sprzeczne z zasadą równego traktowania (szerzej: Kuźniar-Kwiatek, 2015, s. 133–134; Wroński, 2015a, s. 164–166).

#### 4. Umieszczenie w klasie wyższej lub niższej

Umieszczenie w klasie wyższej lub niższej jest ostatnim zdarzeniem nadającym prawa na podstawie rozporządzenia nr 261/2004. W myśl art. 10 rozporządzenia przewoźnik nie może domagać się jakiegokolwiek dodatkowej zapłaty w razie umieszczenia pasażera w klasie wyższej (ust. 1). Z kolei umieszczenie pasażera w klasie niższej zobowiązuje przewoźnika lotniczego do zwrotu 30% ceny biletu w przypadku lotów do 1500 km, 50% ceny biletu w przypadku lotów od 1500 do 3500 km lub 75% ceny biletu przypadku lotów od 3500 km (ust. 2).

Regulacja art. 10 odnosi zmianę klasy przewozu na niższą lub wyższą do tej, na którą został wykupiony bilet. W Wytycznych Komisja Europejska zaznacza dodatkowo, że definicja umieszczenia w klasie niższej czy wyższej nie dotyczy „wszelkich korzyści oferowanych w ramach programu lojalnościowego lub innego programu komercyjnego oferowanego przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek”<sup>29</sup>.

### III. Podsumowanie

Rozporządzenie nr 261/2004 wprowadza jednolite zasady ochrony pasażerów linii lotniczych tradycyjnych, niskokosztowych czy czarterów. Przyjęcie tego aktu wynikało z potrzeby harmonizacji rozwiązań legislacyjnych i poprawy sytuacji pasażerów linii lotniczych w państwach członkowskich UE. Wcześniej obowiązujące rozporządzenie Rady (EWG) nr 295/91 z dnia 4 lutego 1991 r. ustanawiające wspólne zasady systemu odszkodowań dla pasażerów, którym odmówiono przyjęcia na pokład w regularnych przewozach lotniczych<sup>30</sup> nie sprostało temu zadaniu. W praktyce okazało się, że nowa regulacja również pozostawia wiele wątpliwości w przedmiocie gwarantowanych praw

<sup>26</sup> Ibidem, s. 6. Zob. wyr. TS z dnia 4 września 2014 r. w sprawie C-452/13 *Germanwings GmbH przeciwko R. Henningowi*, ECLI:EU:C:2014:2141, pkt 27.

<sup>27</sup> Zawiadomienie Komisji Europejskiej..., s. 6.

<sup>28</sup> Na tę okoliczność powoływał się niejednokrotnie TS w swoim orzecznictwie. Zob. wyr. TS z dnia 19 listopada 2009 r. w sprawach połączonych C-402/07 i C-432/07 *Ch. Sturgeon i in. przeciwko ...*, pkt 60 i 61; wyr. TS z dnia 23 października 2012 r. w sprawie połączonych C-581/10 i C-629/10 *E. Nelson, B. Ch. Nelson, B. Ch. Nelson przeciwko Deutsche Lufthansa AG i The Queen przeciwko Civil Aviation Authority*, ECLI:EU:C:2012:657, pkt 34 i 40; wyr. TS z dnia 26 lutego 2013 r. w sprawie C-11/11 *Air France SA przeciwko H.-G. Folkertsowi i I.-T. Folkerts*, ECLI:EU:C:2013:106, pkt 32.

<sup>29</sup> Zawiadomienie Komisji Europejskiej..., s. 6.

<sup>30</sup> Dz. Urz. WE L 36 z 8.2.1991 r.

pasażerów linii lotniczych i odpowiedzialności ich przewoźników. Stąd też Komisja Europejska złożyła w 2013 r. wniosek dotyczący rozporządzenia zmieniającego rozporządzenie nr 261/2004<sup>31</sup>.

Przedstawione Wytyczne interpretacyjne dokonują wykładni przepisów, których zastosowanie w praktyce było niejednoznaczne i znalazło swoje odzwierciedlenie w orzecznictwie Trybunału Sprawiedliwości. Należy zauważyć, że celem dokumentu nie jest zastąpienie ani uzupełnienie wniosku Komisji o zmianę rozporządzenia. Dokument zawiera natomiast istotne wskazówki tak dla pasażerów linii lotniczych, jak i przewoźników, chroniąc tym samym interesy i prawa obu podmiotów. Odniesienie się do zdarzeń nadających prawa utrwala praktykę orzeczniczą Trybunału i daje spójną wykładnię przepisów rozporządzenia nr 261/2004. Ma ona charakter funkcjonalny i realizuje takie cele aktu, jak zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów lotniczych i podniesienie standardów ochrony poprzez wzmocnienie ich praw. Umacnia również jedną z podstawowych zasad prawa Unii Europejskiej – zasadę pewności prawa. Dzięki temu rozporządzenie staje się bardziej czytelne dla organów krajowych i zwykłego odbiorcy, chcącego dochodzić swoich praw w związku z zaistnieniem stosownych okoliczności.

## Bibliografia

- Konert, A. (2010). *Odpowiedzialność cywilna przewoźnika lotniczego*. Warszawa: Wolters Kluwer.
- Konert, A. (2015). „Nadzwyczajne okoliczności” jako przesłanka zwalniająca z odpowiedzialności przewoźnika lotniczego. W: E. Dynia, P. Cieciński (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego* (s. 91–104). Rzeszów: Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej.
- Kuźniar-Kwiatek, D. (2015). Opóźnienie lotu a prawo do odszkodowania na podstawie 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 – przegląd wybranego orzecznictwa Trybunału Sprawiedliwości UE. *Internetowy Kwartalnik Antymonopolowy i Regulacyjny*, 2(5), 133–134.
- Wroński, G. (2015). Kilka uwag na temat ochrony osób niepełnosprawnych w prawie lotniczym – ogólna charakterystyka wybranych aktów normatywnych. W: E. Dynia, P. Cieciński (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego* (s. 164–166). Rzeszów: Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej.
- Wroński, J. (2015). Uprawnienia pasażerów w Unii Europejskiej w przypadku odmowy przyjęcia na pokład oraz opóźnienia lub odwołania lotu, gwarantowane rozporządzeniem 261/2004. W: E. Dynia, P. Cieciński (red.), *Aktualne problemy prawa lotniczego* (s. 164–166). Rzeszów: Oficyna Wydawnicza Politechniki Rzeszowskiej.

<sup>31</sup> Zob. Wniosek Komisji Europejskiej dotyczący rozporządzenia Parlamentu Europejskiego i Rady zmieniającego rozporządzenie (WE) nr 261/2004 ustanawiające wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia oraz rozporządzenie (WE) nr 2027/97 w sprawie odpowiedzialności przewoźnika lotniczego w odniesieniu do przewozu drogą powietrzną pasażerów i ich bagażu, COM (2013) 130 final, 18.03.2013.