Zbiór Orzeczeń

POSTANOWIENIE TRYBUNAŁU (dziewiąta izba)

z dnia 12 listopada 2020 r.*

Odesłanie prejudycjalne – Artykuł 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów – Artykuł 5 ust. 1 lit. c) – Artykuł 7 ust. 1 – Prawo do odszkodowania – Duże opóźnienie w chwili przylotu – Lot zarezerwowany u wspólnotowego przewoźnika lotniczego składający się z dwóch lotów wykonywanych przez różnych przewoźników lotniczych z państwa trzeciego do państwa członkowskiego – Duże opóźnienie spowodowane przez pierwszy lot zapewniony, w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączenia, przez przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego – Powództwo odszkodowawcze przeciwko przewoźnikowi wspólnotowemu

W sprawie C-367/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Amtsgericht Hamburg (sąd rejonowy w Hamburgu, Niemcy) postanowieniem z dnia 4 sierpnia 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 6 sierpnia 2020 r., w postępowaniu:

SP

przeciwko

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

TRYBUNAŁ (dziewiąta izba),

w składzie: D. Šváby (sprawozdawca), pełniący obowiązki prezesa izby, S. Rodin i K. Jürimäe, sędziowie,

rzecznik generalny: P. Pikamäe,

sekretarz: A. Calot Escobar,

postanowiwszy, po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem, zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem,

wydaje następujące

* Język postępowania: niemiecki.

Postanowienie

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 3 ust. 5, art. 5 ust. 1 lit. b) i c) oraz art. 7 ust. 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 (Dz.U. 2004, L 46, s. 1 – wyd. spec. w jęz. polskim, rozdz. 7, t. 8, s. 10).

2 Wniosek ów został złożony w ramach sporu pomiędzy pasażerem SP a przewoźnikiem lotniczym KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (zwanym dalej „KLM") w przedmiocie odmowy wypłacenia odszkodowania przez tego przewoźnika wspomnianemu pasażerowi, którego lot łączony doznał dużego opóźnienia w chwili przylotu.

Ramy prawne

3 Motyw 1 rozporządzenia nr 261/2004 stanowi:

„Działanie Wspólnoty w dziedzinie transportu lotniczego powinno mieć na celu, między innymi, zapewnienie wysokiego poziomu ochrony pasażerów. Ponadto powinno się w pełni zwracać uwagę na ogólne wymogi ochrony konsumentów".

4 Artykuł 2 lit. b) i c) tego rozporządzenia stanowi:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[…]

b) »obsługujący przewoźnik« oznacza przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierzającego wykonać lot zgodnie z umową zawartą z pasażerem lub działającego w imieniu innej osoby, prawnej lub fizycznej, mającej umowę [z] tym pasażerem;

c) »przewoźnik wspólnotowy« oznacza przewoźnika lotniczego z ważną licencją na prowadzenie działalności wydaną przez państwo członkowskie zgodnie z przepisami rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie wydawania licencji przewoźnikom lotniczym [(Dz.U. 1992, L 240, s. 1)]".

5 Artykuł 3 owego rozporządzenia, zatytułowany „Zakres zastosowania", przewiduje w ust. 1 i 5:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie:

[…]

b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju [państwie] trzecim i lądujących na lotnisku w państwie członkowskim, do którego ma zastosowanie traktat, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym kraju [państwie] trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym.

[…]

5. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie do każdego obsługującego przewoźnika lotniczego, który świadczy usługi transportowe na rzecz pasażerów spełniających wymogi ust. 1 i 2. Gdy obsługujący przewoźnik lotniczy, nie będąc związanym umową z pasażerem, wykonuje zobowiązania wynikające z niniejszego rozporządzenia, uważa się, że robi to w imieniu osoby związanej umową z pasażerem".

6 Artykuł 5 ust. 1 lit. c) owego rozporządzenia przewiduje:

„W przypadku odwołania lotu pasażerowie, których to odwołanie dotyczy:

[…]

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".

7 Artykuł 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 ma następujące brzmienie:

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

[…]

c) 600 EUR dla wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b).

[…]".

8 Artykuł 13 tego rozporządzenia stanowi:

„W przypadku gdy obsługujący przewoźnik lotniczy wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania nałożone na niego przez niniejsze rozporządzenie, przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo przewoźnika lotniczego do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od jakiejkolwiek innej osoby, w tym od osób trzecich. W szczególności niniejsze rozporządzenie w żaden sposób nie ogranicza prawa obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od organizatora wycieczek lub innej osoby, z którą przewoźnik podpisał umowę. Analogicznie przepisy niniejszego rozporządzenia nie mogą być interpretowane jako ograniczające prawo organizatora wycieczek lub osoby trzeciej, niebędącej pasażerem, z którym obsługujący przewoźnik lotniczy podpisał umowę, do dochodzenia, zgodnie z właściwym prawem, odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego".

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

9 SP dokonała potwierdzonej rezerwacji na lot przewidziany na dzień 8 czerwca 2019 r. na trasie z Nowego Jorku (Stany Zjednoczone) do Hamburga (Niemcy) z przesiadką w Amsterdamie (Niderlandy).

10 W ramach tego lotu łączonego, będącego przedmiotem jednej rezerwacji dokonanej u KLM, mającego przymiot „przewoźnika wspólnotowego" w rozumieniu art. 2 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, lot pomiędzy Nowym Jorkiem a Amsterdamem, wykonany w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń przez Delta Airlines, przewoźnika mającego siedzibę w państwie trzecim, doznał opóźnienia w chwili przylotu, które spowodowało, że lot łączony z Amsterdamu do Hamburga nie mógł być zapewniony zainteresowanym pasażerom, co spowodowało, że SP dotarła do miejsca przeznaczenia z opóźnieniem wynoszącym ponad 3 godziny.

11 Wobec odmowy wypłaty przez KLM odszkodowania przewidzianego w art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 SP wytoczyła powództwo przed sądem odsyłającym, Amtsgericht Hamburg (sądem rejonowym w Hamburgu, Niemcy).

12 Mając wątpliwości co do możliwości zastosowania rozporządzenia nr 261/2004 do danego lotu – pomimo wykładni przyjętej przez Trybunał w wyroku z dnia 11 lipca 2019 r., České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604) – Amtsgericht Hamburg (sąd rejonowy w Hamburgu) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 3 ust. 5 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w ramach lotu łączonego, składającego się z dwóch lotów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji, rozpoczynającego się z lotniska znajdującego się poza terytorium państw członkowskich (w państwie trzecim) i kończącego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, z przesiadką na lotnisku w innym [państwie członkowskim], poszkodowany pasażer, który przyleciał do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny, wynikającym z pierwszego lotu zapewnianego – w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń – przez przewoźnika mającego siedzibę w państwie trzecim, może wytoczyć powództwo o odszkodowanie na podstawie tego rozporządzenia przeciwko przewoźnikowi wspólnotowemu, u którego dokonał rezerwacji na ów lot jako całość, który realizował tylko drugi segment lotu?".

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

13 Zgodnie z art. 99 regulaminu postępowania przed Trybunałem Trybunał może w każdej chwili, na wniosek sędziego sprawozdawcy i po zapoznaniu się ze stanowiskiem rzecznika generalnego, orzec w formie postanowienia z uzasadnieniem, jeżeli, w szczególności, odpowiedź na pytanie prejudycjalne nie pozostawia żadnych uzasadnionych wątpliwości.

14 Ponieważ hipoteza ta jest spełniona w niniejszej sprawie, należy zastosować wspomniany wyżej przepis.

15 Poprzez swoje pytanie prejudycjalne sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 3 ust. 1 lit. b) i ust. 5 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w ramach lotu łączonego, składającego się z dwóch lotów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji, rozpoczynającego się z lotniska znajdującego się na terytorium państwa trzeciego i kończącego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, z przesiadką na lotnisku w innym państwie członkowskim, poszkodowany pasażer, który przyleciał do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny, wynikającym z pierwszego lotu, zapewnianego – w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń – przez przewoźnika mającego siedzibę w państwie trzecim, może wytoczyć powództwo o odszkodowanie na podstawie tego rozporządzenia przeciwko przewoźnikowi wspólnotowemu realizującemu drugi segment lotu.

16 Odpowiedź na to pytanie wymaga w pierwszej kolejności ustalenia, czy rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie do takiego lotu.

17 Zgodnie z jego art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie w szczególności do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w państwie trzecim i lądujących na lotnisku w państwie członkowskim, do którego ma zastosowanie traktat FUE, chyba że otrzymali oni korzyści lub odszkodowanie oraz udzielono im opieki w tym państwie trzecim, jeżeli przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym.

18 Z powyższego wynika, że stosowanie rozporządzenia nr 261/2004 do sytuacji takiej jak ta, o której mowa w tym przepisie, wymaga spełnienia trzech przesłanek, a mianowicie, po pierwsze: lot ma odbywać się z lotniska znajdującego się w państwie trzecim do lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, po drugie, lot ten ma być wykonany przez obsługującego przewoźnika lotniczego, a mianowicie, zgodnie z art. 2 lit. c) tego rozporządzenia, przewoźnika posiadającego ważną licencję na prowadzenie działalności wydaną przez państwo członkowskie, a po trzecie, dany pasażer nie może otrzymać w państwie trzecim korzyści, odszkodowania, względnie nie udzielono mu tam opieki (zob. podobnie wyrok z dnia 11 czerwca 2020 r., Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, pkt 33).

19 W odniesieniu do pierwszej z tych przesłanek Trybunał miał już okazję uściślić, że lot obejmujący kilka segmentów i będący przedmiotem jednej rezerwacji stanowi – do celów prawa pasażerów do odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004 – jedną całość, co oznacza, że możliwość stosowania tego rozporządzenia jest oceniana w świetle pierwszego miejsca odlotu i miejsca docelowego dla tego lotu (wyrok z dnia 11 lipca 2019 r., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, pkt 16 i przytoczone tam orzecznictwo).

20 Tak więc lot łączony, taki jak będący przedmiotem postępowania głównego, w odniesieniu do którego sąd odsyłający stwierdził, że był przedmiotem jednej rezerwacji i został wykonany z Nowego Jorku do Hamburga jako miejsca docelowego, należy uznać za wykonany z lotniska znajdującego się w państwie trzecim do lotniska znajdującego się w państwie członkowskim.

21 Co się tyczy drugiej z przesłanek, o których mowa w pkt 18 niniejszego postanowienia, Trybunał orzekł, że uznanie za „obsługującego przewoźnika lotniczego” w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 zakłada, po pierwsze, wykonanie danego lotu, a po drugie, istnienie umowy zawartej z pasażerem (wyrok z dnia 11 lipca 2019 r., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, pkt 23 i przytoczone tam orzecznictwo).

22 W tym kontekście uznał on w szczególności, że w taki sposób należy zakwalifikować przewoźnika lotniczego, który – podobnie jak KLM w postępowaniu głównym – realizuje jeden z lotów w ramach lotu łączonego, w ramach umowy przewozu zawartej przez tego przewoźnika z danym pasażerem (zob. podobnie wyrok z dnia 11 lipca 2019 r., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, pkt 24, 25).

23 W związku z tym lot łączony, w ramach którego jeden z lotów jest wykonywany przez przewoźnika takiego jak KLM, co do którego wykazano, że posiada ważną licencję na prowadzenie działalności wydaną przez państwo członkowskie, należy uznać za lot wykonywany przez obsługującego wspólnotowego przewoźnika lotniczego w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, niezależnie od okoliczności, że lot łączony został w części wykonany również przez przewoźnika niebędącego przewoźnikiem wspólnotowym.

24 Co się tyczy trzeciej przesłanki, o której mowa w pkt 18 niniejszego postanowienia, z wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w żaden sposób nie wynika, by dany pasażer otrzymał w Stanach Zjednoczonych korzyści, odszkodowanie, czy też by udzielono mu tam opieki.

25 W związku z tym, o ile dany pasażer nie otrzymał w Stanach Zjednoczonych korzyści, odszkodowania, czy też nie udzielono mu tam opieki, czego weryfikacji musi dokonać sąd odsyłający, lot łączony rozpoczynający się z lotniska znajdującego się na terytorium państwa trzeciego i kończący się na

lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, wykonywany w części przez wspólnotowego obsługującego przewoźnika lotniczego w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, w niniejszym przypadku przez KLM, należy do zakresu stosowania tego rozporządzenia.

26 W drugiej kolejności należy zatem ustalić, czy pasażer takiego lotu łączonego, będącego przedmiotem jednej rezerwacji, który dotarł z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem do miejsca docelowego, może wytoczyć powództwo o odszkodowanie przewidziane w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 przeciwko któremukolwiek przewoźnikowi lotniczemu, który zrealizował ów lot łączony, w tym przeciwko obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu, z którym pasażer zawarł umowę przewozu, lecz który nie realizował lotu będącego przyczyną opóźnienia.

27 W kwestii tej należy przypomnieć, że pasażerom opóźnionych lotów przysługuje prawo do odszkodowania przewidziane w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia, w przypadku gdy w chwili dotarcia do ich miejsca docelowego ponoszą oni stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny (zob. podobnie wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 61; a także, podobnie, z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 37).

28 W odniesieniu do osoby zobowiązanej do zapłaty odszkodowania należnego w przypadku dużego opóźnienia w chwili przylotu lotu łączonego, takiego jak rozpatrywany w postępowaniu głównym, Trybunał wyjaśnił, że każdy obsługujący przewoźnik lotniczy, który uczestniczy w wykonaniu co najmniej jednego segmentu lotu łączonego, jest zobowiązany do zapłaty tego odszkodowania niezależnie od tego, czy zrealizowany przez niego lot jest przyczyną dużego opóźnienia pasażera w chwili przybycia do miejsca docelowego (zob. podobnie wyrok z dnia 11 lipca 2019 r., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, pkt 20–26).

29 W tym względzie Trybunał stwierdził przede wszystkim, że loty łączone, składające się z jednego lub kilku segmentów, będące przedmiotem jednej rezerwacji, należy rozumieć jako całość, jak przypomniano w pkt 19 niniejszego postanowienia, co oznacza, że w ramach takich lotów obsługujący przewoźnik lotniczy, który wykonał drugi lot, nie może zasłaniać się nieprawidłowym wykonaniem wcześniejszego lotu realizowanego przez innego przewoźnika lotniczego (zob. podobnie wyrok z dnia 11 lipca 2019 r., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, pkt 27).

30 Następnie Trybunał przypomniał, że art. 3 ust. 5 zdanie drugie rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, iż gdy obsługujący przewoźnik lotniczy, nie będąc związanym umową z pasażerem, wykonuje zobowiązania wynikające z tego rozporządzenia, uważa się, że działa w imieniu osoby związanej umową z danym pasażerem. I tak w sytuacji takiej jak rozpatrywana w postępowaniu głównym, w której w ramach lotu łączonego składającego się z dwóch lotów będących przedmiotem jednej rezerwacji, pierwszy lot jest realizowany na podstawie umowy o wspólnej obsłudze połączenia przez obsługującego przewoźnika lotniczego innego niż obsługujący przewoźnik lotniczy, który zawarł umowę przewozu z odnośnym pasażerem i zrealizował drugi lot, ten ostatni przewoźnik pozostaje umownie związany z pasażerem i to nawet w odniesieniu do wykonania pierwszego lotu (zob. podobnie wyrok z dnia 11 lipca 2019 r., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, pkt 28, 29).

31 Trybunał wskazał ponadto, że rozwiązanie to jest uzasadnione celem zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów, o którym mowa w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004, w celu zagwarantowania, że przewożeni pasażerowie otrzymają odszkodowanie od obsługującego przewoźnika lotniczego, który zawarł z nimi umowę przewozu, bez konieczności uwzględnienia ustaleń poczynionych przez tego przewoźnika w kwestii wykonywania innych lotów składających się na sprzedawany przez niego lot łączony (zob. podobnie wyrok z dnia 11 lipca 2019 r., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, pkt 30).

32 Wreszcie Trybunał przypomniał, że zgodnie z art. 13 rozporządzenia nr 261/2004 zobowiązania nałożone na obsługującego przewoźnika lotniczego na mocy tego rozporządzenia pozostają bez uszczerbku dla jego prawa do dochodzenia odszkodowania, zgodnie z właściwym prawem krajowym, od jakiegokolwiek podmiotu, w tym osoby trzeciej, który spowodował, że przewoźnik uchybił spoczywającym na nim zobowiązaniom, co – w przypadku lotu łączonego, stanowiącego przedmiot jednej rezerwacji i wykonanego w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń – pozwala na to, by obsługujący przewoźnik lotniczy, który był zobowiązany do zapłaty na podstawie rozporządzenia nr 261/2004 odszkodowania z powodu dużego opóźnienia lotu, którego on sam nie wykonywał, do wystąpienia z powództwem regresowym wobec obsługującego przewoźnika lotniczego ponoszącego odpowiedzialność za przyczynę opóźnienia w celu uzyskania rekompensaty z tytułu tego obciążenia finansowego (wyrok z dnia 11 lipca 2019 r., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, pkt 31, 32).

33 Mając na uwadze powyższe rozważania, na przedstawione pytanie należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 3 ust. 1 lit. b) i art. 3 ust. 5 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w ramach lotu łączonego, składającego się z dwóch lotów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji, rozpoczynającego się z lotniska znajdującego się na terytorium państwa trzeciego i kończącego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, z przesiadką na lotnisku w innym państwie członkowskim, poszkodowany pasażer, który przyleciał do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny, wynikającym z pierwszego lotu, zapewnianego – w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń – przez przewoźnika mającego siedzibę w państwie trzecim, może wytoczyć powództwo o odszkodowanie na podstawie tego rozporządzenia przeciwko przewoźnikowi wspólnotowemu realizującemu drugi segment lotu.

W przedmiocie kosztów

34 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach.

Z powyższych względów Trybunał (dziewiąta izba) postanawia, co następuje:

Artykuł 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 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, w związku z art. 3 ust. 1 lit. b) i art. 3 ust. 5 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w ramach lotu łączonego, składającego się z dwóch lotów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji, rozpoczynającego się z lotniska znajdującego się na terytorium państwa trzeciego i kończącego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, z przesiadką na lotnisku w innym państwie członkowskim, poszkodowany pasażer, który przyleciał do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny, wynikającym z pierwszego lotu, zapewnianego – w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń – przez przewoźnika mającego siedzibę w państwie trzecim, może wytoczyć powództwo o odszkodowanie na podstawie tego rozporządzenia przeciwko przewoźnikowi wspólnotowemu realizującemu drugi segment lotu.

Podpisy