Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 7 kwietnia 2022 r.*

Odesłanie prejudycjalne – 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 – Lot łączony obejmujący dwa etapy – Duże opóźnienie w miejscu docelowym powstałe na drugim etapie tego lotu między dwoma lotniskami położonymi na terenie państwa trzeciego – Ważność owego rozporządzenia w świetle prawa międzynarodowego

W sprawie C-561/20

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (niderlandzkojęzyczny sąd do spraw gospodarczych w Brukseli, Belgia) postanowieniem z dnia 21 października 2020 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 26 października 2020 r., w postępowaniu:

Q,

R,

S

przeciwko

United Airlines Inc.,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: C. Lycourgos, prezes izby, S. Rodin (sprawozdawca), J.-C. Bonichot, L.S. Rossi i O. Spineanu-Matei, sędziowie,

rzecznik generalny: A. Rantos,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

* Język postępowania: niderlandzki.

rozważywszy uwagi, które przedstawili:

– w imieniu Q, R i S – B. Schaumont oraz J. De Man, advocaten,

– w imieniu United Airlines Inc. – M. Wouters, advocaat,

– w imieniu rządu belgijskiego – S. Baeyens, P. Cottin oraz C. Pochet, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu rządu polskiego – B. Majczyna, w charakterze pełnomocnika,

– w imieniu Parlamentu Europejskiego – L. Stefani oraz I. Terwinghe, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Rady Unii Europejskiej – N. Rouam oraz K. Michoel, w charakterze pełnomocników,

– w imieniu Komisji Europejskiej – A. Nijenhuis, K. Simonsson oraz P.-J. Loewenthal, w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 9 grudnia 2021 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy, po pierwsze, wykładni art. 3 ust. 1 lit. a) w związku z art. 6 i 7 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), oraz, po drugie, ważności rozporządzenia nr 261/2004 w świetle prawa międzynarodowego, a w szczególności zasady całkowitej i wyłącznej suwerenności państwa na swoim terytorium i w swojej przestrzeni powietrznej.

2 Ów wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym został złożony w ramach sporu między Q, R i S a United Airlines Inc. w przedmiocie zapłaty odszkodowania w związku z opóźnieniem lotu łączonego.

Ramy prawne

3 Motywy 1, 4, 7 i 8 rozporządzenia nr 261/2004 mają następujące brzmienie:

„(1) 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) W związku z powyższym, Wspólnota powinna podnieść standardy ochrony ustalone przez wyżej wymienione rozporządzenie, zarówno poprzez wzmocnienie praw pasażerów jak i zapewnienie przewoźnikom lotniczym działalności w ujednoliconych warunkach na zliberalizowanym rynku.

[…]

(7) Aby zapewnić efektywność stosowania niniejszego rozporządzenia, zobowiązania z niego wynikające powinny dotyczyć przewoźników lotniczych, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać loty, bez względu na to[, czy] samoloty są ich własnością, czy też są przedmiotem dzierżawy bezzałogowej (dry lease) lub załogowej (wet lease) lub na jakiejkolwiek innej podstawie.

(8) Niniejsze rozporządzenie nie powinno ograniczać praw obsługującego przewoźnika lotniczego do dochodzenia odszkodowania od jakiejkolwiek osoby, w tym od osób trzecich, zgodnie z obowiązującym prawem".

4 Artykuł 2 tego rozporządzenia, zatytułowany „Definicje", stanowi w lit. a)–c) i h):

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

a) »przewoźnik lotniczy« oznacza przedsiębiorstwo transportu lotniczego posiadające ważną licencję na prowadzenie działalności;

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)];

[…]

h) »miejsce docelowe« oznacza miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu; alternatywne dostępne loty łączone nie są brane pod uwagę, jeżeli zachowany jest planowany czas przylotu".

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

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie:

a) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat;

b) do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w kraju 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 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 tego rozporządzenia, zatytułowany „Odwołanie", stanowi w ust. 1 i 3:

„1. 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.

[…]

3. Obsługujący przewoźnik lotniczy nie jest zobowiązany do wypłaty rekompensaty przewidzianej w art. 7, jeżeli może dowieść, że odwołanie jest spowodowane zaistnieniem nadzwyczajnych okoliczności, których nie można było uniknąć pomimo podjęcia wszelkich racjonalnych środków".

7 Zgodnie z art. 6 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowanym „Opóźnienie":

„1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać, że lot będzie opóźniony w stosunku do planowego startu:

a) o dwie lub więcej godzin w przypadku lotów do 1500 kilometrów; lub

b) o trzy lub więcej godzin w przypadku wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości pomiędzy 1500 a 3500 kilometrów; lub

c) o cztery lub więcej godzin w przypadku wszystkich innych lotów niż loty określone w lit. a) lub b),

pasażerowie otrzymują od obsługującego przewoźnika lotniczego:

(i) pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. a) i art. 9 ust. 2; oraz

(ii) gdy oczekiwany w sposób uzasadniony czas odlotu nastąpi co najmniej dzień po terminie poprzednio zapowiedzianego odlotu, pomoc określoną w art. 9 ust. 1 lit. b) i c); oraz

(iii) gdy opóźnienie wynosi co najmniej pięć godzin, pomoc określoną w art. 8 ust. 1 lit. a).

2. W każdym przypadku pomoc jest oferowana w ramach limitów czasowych określonych powyżej w odniesieniu do poszczególnego przedziału odległości".

8 Artykuł 7 wskazanego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania", stanowi w ust. 1:

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

a) 250 EUR dla wszystkich lotów o długości do 1500 kilometrów;

b) 400 EUR dla wszystkich lotów wewnątrzwspólnotowych dłuższych niż 1500 kilometrów i wszystkich innych lotów o długości od 1500 do 3500 kilometrów;

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

[…]".

9 Artykuł 13 wspomnianego rozporządzenia, zatytułowany „Prawo do odszkodowania za poniesioną szkodę", 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 pytania prejudycjalne

10 Powodowie w postępowaniu głównym dokonali za pośrednictwem biura podróży jednej rezerwacji u przewoźnika wspólnotowego Deutsche Lufthansa AG (zwanego dalej „Lufthansą") na lot łączony z Brukseli (Belgia) do San José (Stany Zjednoczone) z międzylądowaniem w Newarku (Stany Zjednoczone).

11 Cały ów lot łączony został wykonany przez United Airlines, przewoźnika lotniczego z siedzibą w państwie trzecim. Powodowie w postępowaniu głównym dotarli do miejsca docelowego z 223-minutowym opóźnieniem.

12 Pismem z dnia 6 września 2018 r. spółka Happy Flights BVBA, na którą przeniesiono wierzytelność powodów w postępowaniu głównym, wezwała United Airlines do zapłaty odszkodowania w wysokości 600 EUR na osobę za to opóźnienie, czyli łącznej kwoty 1800 EUR, na podstawie rozporządzenia nr 261/2004.

13 W dniu 4 października 2018 r. United Airlines odpowiedziało Happy Flights podnosząc, że rozporządzenie to nie ma zastosowania, ponieważ do wspomnianego opóźnienia doszło podczas drugiego etapu omawianego lotu.

14 Pismem z dnia 5 października 2018 r. spółka Happy Flights odpowiedziała na pismo United Airlines, powołując się na orzecznictwo Trybunału, w celu zakwestionowania jego stanowiska i wezwania go do zapłaty odszkodowania, o którym mowa w pkt 12 niniejszego wyroku.

15 Pismem z dnia 10 października 2018 r. United Airlines udzieliło z kolei odpowiedzi spółce Happy Flights.

16 W dniu 11 października 2018 r. spółka Happy Flights skierowała do United Airlines wezwanie do zapłaty. Tego samego dnia United Airlines poinformowało Happy Flights, że podtrzymuje swoje stanowisko.

17 W dniu 3 maja 2019 r. spółka Happy Flights, wezwawszy ponownie United Airlines do dokonania zapłaty, poinformowała je, że scedowana na nią wierzytelność została ponownie przeniesiona na powodów w postępowaniu głównym.

18 W dniu 22 lipca 2019 r. powodowie w postępowaniu głównym wezwali United Airlines do stawienia się przed Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (niderlandzkojęzycznym sądem do spraw gospodarczych w Brukseli, Belgia), sądem odsyłającym, w celu nakazania mu zapłaty odszkodowania wskazanego w pkt 12 niniejszego wyroku wraz z odsetkami za zwłokę liczonymi od dnia 6 września 2018 r. oraz odsetkami przyznanymi przez sąd.

19 W tym kontekście sąd ten powziął wątpliwości co do odpowiedzi, jakiej należy udzielić na niektóre argumenty podniesione przez United Airlines, które dotyczą zarówno stosowania rozporządzenia nr 261/2004, jak i jego ważności.

20 W pierwszej kolejności United Airlines kwestionuje zastosowanie rozporządzenia nr 261/2004, gdy duże opóźnienie lotu ma miejsce podczas lotu rozpoczynającego się i kończącego na lotniskach położonych na terytorium państwa trzeciego, również w sytuacji, gdy chodzi o drugi i ostatni etap lotu łączonego, którego etap pierwszy rozpoczyna się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego.

21 W tym względzie, po pierwsze, sąd odsyłający wskazuje, że o ile wyrok z dnia 31 maja 2018 r., Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), który dotyczył opóźnienia powstałego podczas pierwszego etapu lotu łączonego obsługiwanego przez niewspólnotowego przewoźnika lotniczego z portu lotniczego znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, przemawia za możliwością zastosowania rozporządzenia nr 261/2004, o tyle wniosków płynących z tego wyroku nie można po prostu przenieść na rozpatrywaną przez ów sąd sprawę, ponieważ w niniejszym przypadku to

na drugim etapie rozpatrywanego lotu, rozpoczynającym się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa trzeciego, powstało opóźnienie, którego doznali powodowie w postępowaniu głównym.

22 Po drugie, sąd odsyłający zauważa, że w wyroku z dnia 11 lipca 2019 r., České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), Trybunał orzekł, iż rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie również do drugiego etapu lotu łączonego, gdy pierwszy etap tego lotu rozpoczął się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego. Sprawa, w której zapadł ów wyrok, dotyczyła kwestii, czy przewoźnik wspólnotowy, który realizował pierwszy etap owego lotu, mógł zostać zobowiązany do zapłaty odszkodowania na rzecz pasażera, który doznał dużego opóźnienia powstałego na drugim etapie tego lotu, faktycznie obsługiwanym przez przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego. Jednakże zdaniem tego sądu stan faktyczny owej sprawy różni się od stanu faktycznego zawisłego przed nim sporu tym, że nie dotyczy on żadnego przewoźnika wspólnotowego, ponieważ przewoźnik wspólnotowy, który wystawił bilety, a mianowicie Lufthansa, nie był nawet stroną w tym sporze. W konsekwencji rozwiązanie przyjęte przez Trybunał we wspomnianym wyroku również nie może zostać po prostu zastosowane do owego sporu.

23 W drugiej kolejności, co się tyczy kwestii ważności rozporządzenia nr 261/2004, sąd odsyłający wskazuje, iż United Airlines podnosi, że gdyby rozporządzenie to miało być stosowane w przypadku dużego opóźnienia powstałego podczas wykonanego w całości na terytorium państwa trzeciego drugiego etapu lotu łączonego, miałoby ono eksterytorialny zakres stosowania sprzeczny z prawem międzynarodowym. Dokładniej rzecz ujmując, zdaniem United Airlines zasada suwerenności stoi na przeszkodzie temu, by wspomniane rozporządzenie miało zastosowanie do sytuacji, która ma miejsce na terytorium państwa trzeciego, takiej jak sytuacja rozpatrywana w postępowaniu głównym, w której do opóźnienia doszło na terytorium Stanów Zjednoczonych, a jego skutki wystąpiły wyłącznie na tym terytorium. Gdyby to stanowisko United Airlines było słuszne, wówczas dla sądu odsyłającego powstaje pytanie o ważność tego rozporządzenia w świetle prawa międzynarodowego.

24 W tych okolicznościach Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (niderlandzkojęzyczny sąd do spraw gospodarczych w Brukseli) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującymi pytaniami prejudycjalnymi:

„1) Czy art. 3 ust. 1 lit. a) i art. 7 [rozporządzenia nr 261/2004], w rozumieniu nadanym im przez Trybunał, należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania pieniężnego od niewspólnotowego przewoźnika lotniczego, w sytuacji, gdy dotrze on do swojego miejsca docelowego z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem, które nastąpiło w trakcie ostatniego lotu, rozpoczynającego i kończącego się na terytorium państwa trzeciego, w trakcie którego nie miało miejsca międzylądowanie na terytorium państwa członkowskiego, a który odbył się w ramach lotu łączonego, rozpoczynającego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, a które to loty były faktycznie obsługiwane przez niewspólnotowego przewoźnika lotniczego i wszystkie one były przedmiotem jednej rezerwacji dokonanej przez pasażera u wspólnotowego przewoźnika, który jednak faktycznie nie obsługiwał tych lotów?

2) Czy w przypadku udzielenia na pierwsze pytanie odpowiedzi twierdzącej [rozporządzenie nr 261/2004], w rozumieniu nadanym mu w pytaniu pierwszym, narusza prawo międzynarodowe, a w szczególności zasadę całkowitej i wyłącznej suwerenności każdego państwa na jego terytorium i w jego przestrzeni powietrznej w ten sposób, że interpretacja ta powoduje, iż prawo Unii ma zastosowanie do sytuacji, która ma miejsce na terytorium państwa trzeciego?".

W przedmiocie pytań prejudycjalnych

W przedmiocie pytania pierwszego

25 Poprzez pytanie pierwsze sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 3 ust. 1 lit. a) w związku z art. 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażer lotu łączonego, składającego się z dwóch etapów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji u przewoźnika wspólnotowego, rozpoczynającego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego i kończącego się na lotnisku znajdującym się w kraju trzecim, poprzez inne lotnisko w tym kraju trzecim, jest uprawniony do odszkodowania od przewoźnika lotniczego z kraju trzeciego, który wykonał cały ów lot, jeżeli pasażer ten dotarł do miejsca docelowego z ponad trzygodzinnym opóźnieniem powstałym na drugim etapie tego lotu.

26 W celu udzielenia odpowiedzi na to pytanie należy przypomnieć, że zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 ma ono zastosowanie do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego.

27 Z jasnego brzmienia tego przepisu wynika zatem, że sytuacja pasażerów lotu łączonego, którzy odlatują z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, jest objęta zakresem stosowania rozporządzenia nr 261/2004.

28 Wniosku tego nie podważa ani fakt, że lot ów odbył się z międzylądowaniem na terytorium państwa trzeciego, ani to, że przewoźnik lotniczy, który wykonał lot, nie jest „przewoźnikiem wspólnotowym" w rozumieniu art. 2 lit. c) rozporządzenia.

29 Z utrwalonego orzecznictwa Trybunału wynika bowiem, 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 24 lutego 2022 r., Airhelp (Opóźnienie lotu alternatywnego), C-451/20, EU:C:2022:123, pkt 26 i przytoczone tam orzecznictwo].

30 Wynika z tego, że w zakresie, w jakim loty łączone, które były przedmiotem jednej rezerwacji, należy traktować jako całość dla celów prawa pasażerów do odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004, a możliwość zastosowania tego rozporządzenia do pasażerów tych lotów należy oceniać w świetle pierwszego miejsca odlotu i miejsca docelowego dla tych lotów, miejsce, w którym doszło do opóźnienia, nie ma – jak podkreślił rzecznik generalny w pkt 40 opinii – żadnego wpływu na to zastosowanie.

31 Ponadto, jak wynika z art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, realizacja lotu przez przewoźnika wspólnotowego stanowi przesłankę dla celów zastosowania tego rozporządzenia jedynie w odniesieniu do pasażerów korzystających z lotów rozpoczynających się na lotnisku

znajdującym się na terytorium państwa trzeciego i kończących się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego. Natomiast zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) owego rozporządzenia przesłanka ta nie jest wymagana w przypadku pasażerów korzystających z lotów rozpoczynających się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego.

32 Wreszcie, cel ochrony konsumentów realizowany przez rozporządzenie nr 261/2004 potwierdza wniosek zawarty w pkt 27 niniejszego wyroku. Jak podkreślił rzecznik generalny w pkt 41 opinii, dokonanie rozróżnienia w zależności od tego, czy opóźnienie powstało na pierwszym, czy na drugim etapie lotu łączonego będącego przedmiotem jednej rezerwacji, sprowadzałoby się do nieuzasadnionego rozróżnienia, w związku z czym United Airlines byłoby zobowiązane do wypłaty odszkodowania w przypadku opóźnienia, które nastąpiło na pierwszym etapie lotu, lecz nie byłoby do tego zobowiązane w przypadku opóźnienia, które nastąpiło na drugim etapie tego samego lotu, podczas gdy tego rodzaju lot łączony powinien zostać uznany za całość dla celów prawa do odszkodowania, a pasażerowie w obu przypadkach doznają tego samego opóźnienia w miejscu docelowym i w związku z tym również tych samych niedogodności.

33 W świetle powyższych rozważań należy stwierdzić, że lot łączony z Unii Europejskiej, taki jak rozpatrywany w postępowaniu głównym, jest objęty zakresem stosowania rozporządzenia nr 261/2004 na podstawie art. 3 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia.

34 Co się tyczy kwestii, czy przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego, który nie zawarł umowy przewozu z pasażerami lotu łączonego, lecz który zrealizował ten lot, może być zobowiązany do zapłaty odszkodowania na rzecz pasażerów przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004, z brzmienia art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 5 ust. 3 tego rozporządzenia wynika, że podmiotem zobowiązanym do zapłaty tego odszkodowania może być wyłącznie „obsługujący przewoźnik lotniczy” w rozumieniu art. 2 lit. b) tego rozporządzenia. Zgodnie z tym ostatnim ze wskazanych przepisów „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”.

35 Trybunał wyjaśnił, że definicja ta ustanawia dwie kumulatywne przesłanki uznania przewoźnika lotniczego za „obsługującego przewoźnika”, a mianowicie z jednej strony wykonanie danego lotu oraz z drugiej strony 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).

36 Jak bowiem wskazał w istocie rzecznik generalny w pkt 47 opinii, prawodawca Unii, przyjmując rozporządzenie nr 261/2004, zdecydował się na wyłączną odpowiedzialność obsługującego przewoźnika lotniczego w celu zapewnienia ochrony praw pasażerów lotniczych i pewności prawa w odniesieniu do wyznaczenia osoby, na której ciążą obowiązki nałożone przez to rozporządzenie.

37 Co się tyczy pierwszej przesłanki, zawiera ona pojęcie „lotu”, który stanowi jej element centralny. Trybunał orzekł już, że pojęcie to należy interpretować jako „operację transportu lotniczego, stanowiącą tym samym w pewien sposób »odcinek« tego transportu, obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę” (wyrok z dnia 4 lipca 2018 r., Wirth i in., C-532/17, EU:C:2018:527, pkt 19).

38 W związku z tym za obsługującego przewoźnika lotniczego należy uznać przewoźnika, który w ramach swojej działalności w zakresie transportu pasażerskiego podejmuje decyzję o przeprowadzeniu konkretnego lotu, włącznie z ustaleniem jego trasy, a tym samym o stworzeniu dla zainteresowanych oferty przewozu lotniczego. Podjęcie tego rodzaju decyzji

oznacza bowiem, że przewoźnik ten ponosi odpowiedzialność za wykonanie tego lotu, w tym między innymi za ewentualne odwołanie lub duże opóźnienie w przylocie (wyrok z dnia 4 lipca 2018 r., Wirth i in., C-532/17, EU:C:2018:527, pkt 20).

39 Co się tyczy drugiej przesłanki, należy przypomnieć, 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.

40 Wynika z tego, jak zauważył rzecznik generalny w pkt 49 opinii, że brak stosunku umownego między danymi pasażerami a obsługującym przewoźnikiem lotniczym jest pozbawiony znaczenia, o ile ten ostatni ustanowił swój własny stosunek umowny z przewoźnikiem lotniczym, który zawarł umowę z tymi pasażerami.

41 Tymczasem z akt sprawy przedłożonych Trybunałowi wynika, że z jednej strony United Airlines wykonało lot łączony będący przedmiotem postępowania głównego, a z drugiej strony lot ten został przeprowadzony w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń z Lufthansą.

42 W tych okolicznościach należy uznać, że United Airlines jest obsługującym przewoźnikiem lotniczym w rozumieniu art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, ponieważ zrealizowało rzeczony lot, działając w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń w imieniu Lufthansy, przewoźnika umownego w postępowaniu głównym.

43 Wreszcie, należy zauważyć, że z art. 13 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, iż obsługujący przewoźnik lotniczy, który wypłaca odszkodowanie lub wypełnia inne zobowiązania ciążące na nim na mocy tego rozporządzenia, zachowuje prawo do dochodzenia odszkodowania od każdej osoby, w tym od osób trzecich, zgodnie z mającym zastosowanie prawem krajowym.

44 Mając na względzie całość powyższych rozważań, na pytanie pierwsze należy odpowiedzieć, że art. 3 ust. 1 lit. a) w związku z art. 6 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażer lotu łączonego, składającego się z dwóch etapów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji u przewoźnika wspólnotowego, rozpoczynającego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego i kończącego się na lotnisku znajdującym się w kraju trzecim, poprzez inne lotnisko w tym kraju trzecim, jest uprawniony do odszkodowania od przewoźnika lotniczego z kraju trzeciego, który wykonał cały ów lot, działając w imieniu tego przewoźnika wspólnotowego, jeżeli pasażer ten dotarł do miejsca docelowego z ponad trzygodzinnym opóźnieniem powstałym na drugim etapie tego lotu.

W przedmiocie pytania drugiego

45 Poprzez pytanie drugie sąd odsyłający zmierza do ustalenia, czy rozporządzenie nr 261/2004 jest ważne w świetle zasady międzynarodowego prawa zwyczajowego, zgodnie z którą każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium, w zakresie w jakim rozporządzenie to stosuje się do pasażerów lotu łączonego rozpoczynającego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego i kończącego się na lotnisku znajdującym się na terytorium kraju trzeciego, gdy duże opóźnienie powstało na etapie tego lotu wykonywanym na terytorium tego państwa trzeciego.

46 Należy na wstępie przypomnieć, że jak wynika z art. 3 ust. 5 TUE, Unia przyczynia się do ścisłego przestrzegania i rozwoju prawa międzynarodowego. W związku z tym przyjmując określony akt, jest ona zobowiązana przestrzegać prawa międzynarodowego w całości, w tym międzynarodowego prawa zwyczajowego, które wiąże instytucje Unii (wyrok z dnia 21 grudnia 2011 r., Air Transport Association of America i in., C-366/10, EU:C:2011:864, pkt 101 i przytoczone tam orzecznictwo)

47 Następnie należy wskazać, że zasada, zgodnie z którą każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium, stanowi zasadę międzynarodowego prawa zwyczajowego (zob. podobnie wyrok z dnia 21 grudnia 2011 r., Air Transport Association of America i in., C-366/10, EU:C:2011:864, pkt 103, 104).

48 Wreszcie, bezsporne jest, że jednostki mogą powoływać się na zasady międzynarodowego prawa zwyczajowego, takie jak wspomniane w poprzednim punkcie, w celu zbadania przez Trybunał ważności aktu Unii w zakresie, w jakim, po pierwsze, zasady te mogą podważyć kompetencję Unii do wydania wspomnianego aktu, a po drugie, dany akt może wpływać na prawa, które jednostka wywodzi z prawa Unii, lub stworzyć po jej stronie obowiązki w świetle tego prawa (wyrok z dnia 21 grudnia 2011 r., Air Transport Association of America i in., C-366/10, EU:C:2011:864, pkt 107 i przytoczone tam orzecznictwo).

49 W niniejszej sprawie zasada, zgodnie z którą każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium, została przywołana zasadniczo w celu dokonania przez Trybunał oceny, czy w świetle tej zasady Unia była uprawniona do przyjęcia rozporządzenia nr 261/2004 w zakresie, w jakim ma ono zastosowanie do pasażerów lotu łączonego rozpoczynającego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego i kończącego się na lotnisku znajdującym się na terytorium kraju trzeciego, gdy duże opóźnienie powstało na etapie tego lotu wykonywanym na terytorium tego państwa trzeciego.

50 Wobec powyższego, nawet jeśli omawiana zasada zdaje się obejmować swym zakresem jedynie stworzenie obowiązków między państwami, to nie można jednak wykluczyć – w okolicznościach tego rodzaju jak w sprawie zawisłej przed sądem odsyłającym, w której rozporządzenie 261/2004 może stworzyć obowiązki w świetle prawa Unii po stronie pozwanego w postępowaniu głównym – że pozwany może się powołać na ową zasadę i że Trybunał może zatem zbadać ważność tego rozporządzenia w świetle tej zasady.

51 Jednakże, jako że zasada międzynarodowego prawa zwyczajowego nie posiada takiego samego stopnia precyzji co postanowienie umowy międzynarodowej, kontrola sądowa musi być w sposób konieczny ograniczona do rozstrzygnięcia kwestii, czy instytucje Unii, wydając sporny akt, popełniły oczywiste błędy w ocenie w odniesieniu do przesłanek zastosowania takiej zasady (wyrok z dnia 21 grudnia 2011 r., Air Transport Association of America i in., C-366/10, EU:C:2011:864, pkt 110 i przytoczone tam orzecznictwo).

52 Przede wszystkim, jak przypomniano w pkt 26 i 27 niniejszego wyroku, zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 lot łączony jest objęty zakresem stosowania tego rozporządzenia ze względu na to, że pasażerowie rozpoczęli podróż z lotniska znajdującego się w państwie członkowskim. W ten sposób rozporządzenie to ustanawia, do celów jego stosowania, ścisły związek z terytorium Unii.

53 Należy zatem wskazać, że kryterium stosowania rozporządzenia nr 261/2004 przewidziane w jego art. 3 ust. 1 lit. a) nie narusza przesłanek stosowania zasady całkowitej i wyłącznej suwerenności państwa w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium, ponieważ dotyczy ono pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, którzy mogą zatem zostać objęci, z uwagi na taki łącznik, kompetencją Unii.

54 Następnie należy podkreślić, podobnie jak w uwagach przedstawionych przez Radę Unii Europejskiej, że rozporządzenie to ma zastosowanie do dużego opóźnienia powstałego na etapie lotu wykonanego w państwie trzecim jedynie w ograniczonych i jasno określonych okolicznościach, w których dany lot, rozpatrywany jako całość, rozpoczyna się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego. Tego rodzaju lot i pasażerowie, którzy z niego korzystają, zachowują zatem ścisły związek z terytorium Unii, w tym w odniesieniu do etapu lotu wykonywanego poza Unią.

55 W tym względzie należy wskazać, podobnie jak uczynił to rzecznik generalny w pkt 64 opinii, że rozporządzenie nr 261/2004 nie ma zastosowania, zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia, do lotów, które w całości odbywają się w państwie trzecim lub między dwoma państwami trzecimi, bez żadnego związku z terytorium Unii.

56 W konsekwencji nie można uznać, że przyjmując rozporządzenie nr 261/2004, instytucje Unii popełniły oczywisty błąd w ocenie w odniesieniu do przesłanek stosowania zasady międzynarodowego prawa zwyczajowego, zgodnie z którą każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium.

57 Wreszcie, należy przypomnieć cel rozporządzenia nr 261/2004, który polega, jak wynika z jego motywów 1 i 4, na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów.

58 W tym względzie należy wskazać, że aby zapewnić realizację takiego celu, prawodawca Unii może co do zasady zdecydować o zezwoleniu na prowadzenie działalności gospodarczej na swoim terytorium, w tym przypadku transportu lotniczego, wyłącznie pod warunkiem, że podmioty gospodarcze spełniają określone przez Unię kryteria zmierzające do realizacji celów, które wyznaczyła ona w dziedzinie ochrony konsumentów, a w szczególności pasażerów lotniczych (zob. analogicznie wyrok z dnia 21 grudnia 2011 r., Air Transport Association of America i in., C-366/10, EU:C:2011:864, pkt 128 i przytoczone tam orzecznictwo).

59 Ponadto rozważania United Airlines dotyczące zarzucanego naruszenia zasady równego traktowania pasażerów lotu łączonego rozpatrywanego w postępowaniu głównym z jednej strony oraz pasażerów jedynie drugiego etapu tego lotu z drugiej strony nie podważają wniosku zawartego w pkt 56 niniejszego wyroku.

60 Te dwie kategorie pasażerów nie znajdują się bowiem w porównywalnej sytuacji, ponieważ pasażerowie lotu łączonego rozpatrywanego w postępowaniu głównym, który zgodnie z orzecznictwem przypomnianym w pkt 29 niniejszego wyroku należy uznać za całość dla celów stosowania rozporządzenia nr 261/2004, skorzystali z lotu rozpoczynającego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, podczas gdy nie ma to miejsca w przypadku pasażerów, którzy podróżowali wyłącznie na drugim etapie tego lotu, rozpoczynającym i kończącym się na lotniskach znajdujących się na terytorium państwa trzeciego.

61 W świetle całości powyższych rozważań należy stwierdzić, że analiza pytania drugiego nie wykazała istnienia jakiejkolwiek okoliczności, która mogłaby podważyć ważność rozporządzenia nr 261/2004 w świetle zasady międzynarodowego prawa zwyczajowego, zgodnie z którą każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium.

W przedmiocie kosztów

62 Dla stron w postępowaniu głównym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed sądem odsyłającym, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż koszty stron w postępowaniu głównym, nie podlegają zwrotowi.

Z powyższych względów Trybunał (czwarta izba) orzeka, co następuje:

1) **Artykuł 3 ust. 1 lit. a) w związku z art. 6 i 7 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, należy interpretować w ten sposób, że pasażer lotu łączonego, składającego się z dwóch etapów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji u przewoźnika wspólnotowego, rozpoczynającego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego i kończącego się na lotnisku znajdującym się w kraju trzecim, poprzez inne lotnisko w tym kraju trzecim, jest uprawniony do odszkodowania od przewoźnika lotniczego z kraju trzeciego, który wykonał cały ów lot, działając w imieniu tego przewoźnika wspólnotowego, jeżeli pasażer ten dotarł do miejsca docelowego z ponad trzygodzinnym opóźnieniem powstałym na drugim etapie tego lotu.**

2) **Analiza drugiego pytania prejudycjalnego nie wykazała istnienia jakiejkolwiek okoliczności, która mogłaby podważyć ważność rozporządzenia nr 261/2004 w świetle zasady międzynarodowego prawa zwyczajowego, zgodnie z którą każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium.**

Podpisy