Zbiór Orzeczeń

OPINIA RZECZNIKA GENERALNEGO
ATHANASIOSA RANTOSA
przedstawiona w dniu 9 grudnia 2021 r. [1]

Sprawa C-561/20

Q,
R,
S
przeciwko
United Airlines Inc.

[wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym złożony przez Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (niderlandzkojęzyczny sąd I instancji do spraw gospodarczych w Brukseli, Belgia)]

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Prawo do odszkodowania w przypadku dużego opóźnienia lotów – Lot podzielony na dwa etapy – Duże opóźnienie w miejscu docelowym powstałe na drugim etapie lotu między dwoma lotniskami położonymi na terenie państwa trzeciego – Ważność rozporządzenia (WE) nr 261/2004 w świetle prawa międzynarodowego

I. Wprowadzenie

1. Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym w niniejszej sprawie został złożony w ramach sporu między Q, R i S (zwanymi dalej „powodami w postępowaniu głównym"), a United Airlines Inc. (Stany Zjednoczone) w przedmiocie odszkodowania w związku z dużym opóźnieniem lotu łączonego.

2. W ramach pierwszego pytania prejudycjalnego, które dotyczy wykładni art. 3 ust. 1 lit. a) i art. 7 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 dotyczącego odszkodowania dla pasażerów lotniczych [2], sąd odsyłający zwrócił się do Trybunału o doprecyzowanie pewnych aspektów stosowania tego rozporządzenia w ramach lotów łączonych rozpoczynających się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, będących lotami łączonymi poprzez lotnisko położone na terytorium państwa trzeciego do miejsca docelowego na innym lotnisku tego państwa trzeciego.

[1] Język oryginału: francuski.

[2] Rozporządzenie 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. 2004, L 46, s. 1).

3. W tym względzie, chociaż Trybunał nie miał jeszcze okazji rozważać możliwości stosowania rozporządzenia nr 261/2004 w sytuacji, gdy opóźnienie dotyczy lotu łączonego wykonywanego w całości przez obsługującego niewspólnotowego przewoźnika lotniczego i wystąpiło podczas etapu tego lotu, który odbył się w całości na terytorium państwa trzeciego, uważam, że zasady wynikające z istniejącego orzecznictwa stanowią użyteczne punkty odniesienia dla analizy, które mogą zostać zastosowane mutatis mutandis do niniejszej sprawy [3].

4. W drugim pytaniu prejudycjalnym, przedstawionym tytułem ewentualnym, sąd odsyłający zwraca się do Trybunału o rozstrzygnięcie w przedmiocie ważności rozporządzenia nr 261/2004 w świetle prawa międzynarodowego, a w szczególności zasady całkowitej i wyłącznej suwerenności każdego państwa w jego przestrzeni powietrznej. Pytanie to umożliwia Trybunałowi zbadanie po raz pierwszy ważności tego rozporządzenia w świetle prawa międzynarodowego publicznego, a w szczególności zasady zwyczajowego międzynarodowego prawa lotniczego [4].

5. W wyniku mojej analizy proponuję, aby Trybunał odpowiedział na te dwa pytania w taki sposób, że, po pierwsze, art. 3 ust. 1 lit. a) i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że sytuacja taka jak opisana w pkt 3 niniejszej opinii wchodzi w zakres stosowania tego rozporządzenia, a po drugie, że rozporządzenie to zachowuje ważność w świetle prawa międzynarodowego, a w szczególności zasady całkowitej i wyłącznej suwerenności państwa w jego przestrzeni powietrznej.

II. Ramy prawne

6. Motywy 1, 4 i 7 rozporządzenia nr 261/2004 stanowią:

„(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.

[…]

[3] Trybunał miał już okazję rozważać możliwość stosowania rozporządzenia nr 261/2004 w przypadku lotów łączonych, w szczególności w wyrokach z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, zwany dalej „wyrokiem Folkerts”), z dnia 31 maja 2018 r., Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361, zwany dalej „wyrokiem Wegener ”), z dnia 11 lipca 2019 r., České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604, zwany dalej „wyrokiem České aerolinie”) oraz z dnia 30 kwietnia 2020 r., Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). W kwestii możliwości stosowania rozporządzenia nr 261/2004 do połączenia lotniczego z miejscem pierwszego wylotu i docelowym miejscem przylotu w państwie trzecim, lecz obejmującego dwa loty z miejscem wylotu lub przylotu w państwie członkowskim, zobacz opinię rzecznika generalnego Saugmandsgaarda Øe w sprawie Airhelp (Opóźnienie lotu alternatywnego) (C-451/20, EU:C:2021:829, pkt 24–60), wyrok nie został jeszcze ogłoszony w chwili przedstawienia niniejszej opinii.

[4] Trybunał miał już okazję zbadać ważność aktu ustawodawczego Unii w świetle tej zasady, a mianowicie dyrektywę 2003/87/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 października 2003 r. ustanawiającą system handlu przydziałami emisji gazów cieplarnianych we Wspólnocie oraz zmieniającą dyrektywę Rady 96/61/WE (Dz.U. 2003, L 275, s. 32), w wyroku z dnia 21 grudnia 2011 r., Air Transport Association of America i in. (C-366/10, EU:C:2011:864, pkt 103, 104, zwanym dalej „wyrokiem ATAA”).

(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 samoloty są ich własnością czy też są przedmiotem dzierżawy bezzałogowej (dry lease) lub załogowej (wet lease) lub na jakiejkolwiek innej podstawie".

7. Zgodnie z art. 2 tego rozporządzenia, zatytułowanym „Definicje":

„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 w 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[5];

[…]

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;

[…]".

8. Artykuł 3 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Zakres stosowania", 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

5 Dz.U. 1992, L 240, s. 1.

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".

9. 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".

10. Artykuł 7 omawianego 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).

Przy określaniu odległości, podstawą jest ostatni cel lotu, do którego przybycie pasażera nastąpi po czasie planowego przylotu na skutek opóźnienia spowodowanego odmową przyjęcia na pokład lub odwołaniem lotu".

11. Artykuł 13 tego samego 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”.

III. Spór w postępowaniu głównym, pytania prejudycjalne i postępowanie przed Trybunałem

12. Powodowie w postępowaniu głównym dokonali za pośrednictwem biura podróży jednej rezerwacji u przewoźnika wspólnotowego Deutsche Lufthansa AG (zwanego dalej „Lufthansa”) [6] na lot łączony z lotniska Brussel-Nationaal (Belgia) na lotnisko San José International (Stany Zjednoczone) z międzylądowaniem w Newark International (Stany Zjednoczone).

13. Oba te etapy lotu były obsługiwane przez United Airlines, która jest przewoźnikiem lotniczym mającym siedzibę w państwie trzecim. Powodowie w postępowaniu głównym dotarli do miejsca docelowego z 223-minutowym opóźnieniem z powodu opóźnienia drugiego etapu lotu, spowodowanego problemem technicznym samolotu.

14. Pismem z dnia 6 września 2018 r. spółka Happy Flights, na którą została scedowana wierzytelność powodów w postępowaniu głównym, skierowała do United Airlines wezwanie do zapłaty kwoty 600 EUR na osobę tytułem odszkodowania za opóźnienie drugiego etapu lotu, czyli łącznie 1800 EUR, na podstawie rozporządzenia nr 261/2004.

15. Pismem z dnia 4 października 2018 r. United Airlines odpowiedziała Happy Flights, że w niniejszej sprawie rozporządzenie nr 261/2004 nie miało zastosowania z uwagi na to, że problem techniczny powodujący opóźnienie pojawił się podczas drugiego etapu lotu pomiędzy dwoma lotniskami położonymi w Stanach Zjednoczonych.

16. Pismem z dnia 5 października 2018 r. Happy Flights odpowiedziała na pismo United Airlines, powołując się na orzecznictwo Trybunału, w celu zakwestionowania jej stanowiska i wezwała ją do zapłaty odszkodowania.

17. Pismem z dnia 10 października 2018 r. United Airlines udzieliła z kolei odpowiedzi na wspomniane pismo Happy Flights.

18. W dniu 11 października 2018 r. Happy Flights wysłała United Airlines formalne wezwanie do zapłaty. Ta ostatnia poinformowała ją tego samego dnia, że podtrzymuje dotychczasowe stanowisko.

[6] Biuro podróży i Lufthansa nie są stronami w postępowaniu głównym.

19. W dniu 3 maja 2019 r. Happy Flights, ponownie wzywając United Airlines do dokonania zapłaty, poinformowała tę ostatnią, że scedowana na nią wierzytelność została z powrotem przeniesiona na powodów w postępowaniu głównym.

20. W dniu 22 lipca 2019 r. powodowie w postępowaniu głównym wezwali United Airlines do stawienia się przed Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (niderlandzkojęzycznym sądem I instancji do spraw gospodarczych w Brukseli, Belgia), sądem odsyłającym, w celu wydania przeciwko niej nakazu zapłaty odszkodowania w wysokości 1800 EUR wraz z odsetkami za opóźnienie liczonymi od dnia 6 września 2018 r. oraz odsetkami przyznanymi przez sąd.

21. W tym kontekście sąd odsyłający ma wątpliwości co do sposobu rozpatrzenia niektórych argumentów podniesionych przez United Airlines, które dotyczą zarówno stosowania rozporządzenia nr 261/2004, jak i jego ważności, uznając, że elementów odpowiedzi można znaleźć w orzecznictwie Trybunału.

22. W pierwszej kolejności, w odniesieniu do kwestii stosowania rozporządzenia nr 261/2004, United Airlines kwestionuje twierdzenie, jakoby rozporządzenie to miało zastosowanie w przypadku dużego opóźnienia lotu rozpoczynającego i kończącego na terytorium państwa trzeciego, również w sytuacji, gdy lot ten jest ostatnim etapem w ramach lotu łączonego, a pierwszy z tych lotów rozpoczyna się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego.

23. W tym względzie sąd odsyłający wskazuje, po pierwsze, że o ile wyrok Wegener, który dotyczył opóźnienia pierwszego lotu rozpoczynającego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego obsługiwanego przez niewspólnotowego przewoźnika lotniczego, przemawia za stosowaniem rozporządzenia nr 261/2004, o tyle wnioski płynące z tego wyroku nie mogą zostać po prostu transponowane na grunt niniejszej sprawy, ponieważ w niniejszej sprawie to drugi lot rozpoczynający się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa trzeciego był opóźniony.

24. Po drugie, sąd odsyłający zauważa, że w wyroku České aerolinie Trybunał orzekł, iż rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie również do drugiego etapu lotu łączonego, jeżeli pierwszy z tych lotów rozpoczął się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego. Przedmiotem tej sprawy było pytanie, czy przewoźnik wspólnotowy, który realizował pierwszy lot, może zostać pozwany o zapłatę odszkodowania w przypadku dużego opóźnienia wynikającego z drugiego lotu, obsługiwanego przez przewoźnika lotniczego z państwa trzeciego. Jednakże, zdaniem tego sądu, sprawa będąca przedmiotem postępowania głównego różni się tym, że nie dotyczy żadnego przewoźnika wspólnotowego, ponieważ przewoźnik wspólnotowy, który wystawił bilety (Lufthansa) nie był nawet stroną w postępowaniu głównym. Dlatego też, po raz kolejny, rozwiązanie przyjęte przez Trybunał w tym wyroku nie może być po prostu transponowane na grunt okoliczności faktycznych niniejszego sporu.

25. W drugiej kolejności, w odniesieniu do kwestii ważności rozporządzenia nr 261/2004, United Airlines podnosi, że gdyby rozporządzenie to miało mieć zastosowanie do sytuacji, w której duże opóźnienie następuje w trakcie drugiego lotu w ramach lotu łączonego, to miałoby ono zakres eksterytorialny, co jest sprzeczne z prawem międzynarodowym, jako że ten drugi lot miał miejsce w całości na terytorium państwa trzeciego. W szczególności zasada suwerenności stałaby na przeszkodzie stosowaniu tego rozporządzenia do sytuacji zaistniałej na terytorium państwa trzeciego, takiej jak sytuacja rozpatrywana w postępowaniu głównym, w której opóźnienie powstało na terytorium Stanów Zjednoczonych, a jego skutki wystąpiły wyłącznie na ich

terytorium. W tym względzie przywołuje się wyrok ATAA, w którym Trybunał uznał zasadę międzynarodowego prawa zwyczajowego, zgodnie z którą każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium. Gdyby stanowisko United Airlines było słuszne to zdaniem sądu odsyłającego powstaje pytanie o ważność tego samego rozporządzenia w świetle prawa międzynarodowego.

26. W tych okolicznościach Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (niderlandzkojęzyczny sąd I instancji 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 ciągu 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?”.

27. Uwagi na piśmie zostały przedstawione przez powodów w postępowaniu głównym, United Airlines, rządy belgijski i polski, Parlament Europejski, Radę Unii Europejskiej i Komisję Europejską. W swoich uwagach Parlament i Rada przeanalizowały wyłącznie drugie pytanie.

IV. Analiza

28. Tytułem wstępu pragnę przypomnieć, że zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Trybunału, pasażerów opóźnionych lotów można utożsamiać z pasażerami odwołanych lotów do celów stosowania prawa do odszkodowania, przy czym pasażerowie ci mogą powoływać się na prawo do odszkodowania przewidziane w art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004, w przypadku gdy w chwili przybycia do „miejsca docelowego” ponoszą oni stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny, czyli jeżeli dotrą do ich miejsca docelowego co najmniej trzy godziny po pierwotnie przewidzianej przez przewoźnika lotniczego godzinie przylotu [7]. W tym względzie w przypadku lotu łączonego do celów zryczałtowanego odszkodowania przewidzianego w art. 7 rozporządzenia znaczenie ma wyłącznie opóźnienie stwierdzone względem planowej godziny przybycia do miejsca docelowego, rozumianego jako miejsce lądowania ostatniego lotu zainteresowanego pasażera [8].

[7] Zobacz podobnie wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 61); z dnia 23 października 2012 r.: Nelson i in. (C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657)l; Folkerts (pkt 32, 33); a także České aerolinie (pkt 19).

[8] Wyrok Folkerts (pkt 34, 35).

29. W niniejszym przypadku United Airlines nie zaprzecza, że zgodnie z art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, gdyby miało ono zastosowanie, powodom w postępowaniu głównym przysługiwałoby w rzeczywistości odszkodowanie w wysokości 1800 EUR, ponieważ ostatni lot łączony będący przedmiotem postępowania głównego był opóźniony o 223 minuty, czyli o ponad trzy godziny, w stosunku do planowej godziny przylotu.

30. Jednakże w ramach sporu w postępowaniu głównym United Airlines kwestionuje możliwość zastosowania tego rozporządzenia, a posiłkowo także jego ważność. To właśnie te dwa aspekty stanowią przedmiot dwóch pytań prejudycjalnych i poniższej analizy.

A. W przedmiocie pierwszego pytania prejudycjalnego

31. W swoim pierwszym pytaniu sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 3 ust. 1 lit. a) i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że pasażerowi przysługuje prawo do odszkodowania od przewoźnika lotniczego państwa trzeciego w sytuacji, gdy dotrze on do swojego miejsca docelowego z co najmniej trzygodzinnym opóźnieniem, które powstało w trakcie ostatniego etapu lotu łączonego, rozpoczynającego i kończącego się na terytorium państwa trzeciego, a który odbył się w ramach lotu łączonego, rozpoczynającego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, i które to loty były faktycznie obsługiwane przez przewoźnika lotniczego państwa trzeciego i były przedmiotem jednej rezerwacji dokonanej przez pasażera u przewoźnika wspólnotowego.

32. Tak sformułowane pytanie zawiera dwa elementy dotyczące, po pierwsze, możliwości zastosowania rozporządzenia nr 261/2004 w ramach lotu łączonego, takiego jak w postępowaniu głównym, a po drugie, ustalenia przewoźnika lotniczego zobowiązanego do zapłaty odszkodowania.

1. W przedmiocie możliwości stosowania rozporządzenia nr 261/2004

33. Jeżeli chodzi o kwestię zakresu stosowania rozporządzenia nr 261/2004, z art. 3 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia wynika, że ma ono zastosowanie, między innymi, do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego. Ta pierwsza hipoteza nie jest uzależniona, w przeciwieństwie do hipotezy z art. 3 ust. 1 lit. b), od tego, czy obsługujący przewoźnik lotniczy jest objęty pojęciem „przewoźnika wspólnotowego" w rozumieniu art. 2 lit. c) wspomnianego rozporządzenia.

34. Przede wszystkim chciałbym przypomnieć, że Trybunał wskazał, iż pojęcie „lotu łączonego" należy rozumieć jako odnoszące się do dwóch lub większej liczby lotów stanowiących całość dla celów prawa pasażerów do odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004[9]. Ma to miejsce wówczas, gdy dwa lub większa liczba lotów stanowiły przedmiot jednej rezerwacji, jak w sprawie w postępowaniu głównym[10]. W tym kontekście okoliczność, że zmiana samolotu może mieć miejsce podczas lotu łączonego, nie ma znaczenia dla owej kwalifikacji[11]. Wynika z tego, że

9 Wyrok Wegener (pkt 17, 18 i przytoczone tam orzecznictwo).

10 Wyrok Wegener (pkt 19, 20 i przytoczone tam orzecznictwo).

11 Wyrok Wegener (pkt 23).

w celu dokonania oceny możliwości stosowania tego rozporządzenia w odniesieniu do lotu łączonego, który był przedmiotem jednej rezerwacji, należy wziąć pod uwagę pierwsze miejsce wylotu i miejsce docelowe tego lotu łączonego [12].

35. Następnie, w odniesieniu do lotów łączonych z Unii Europejskiej, jak w niniejszej sprawie, z orzecznictwa Trybunału wynika, że nawet jeśli międzylądowania odbywają się na terytorium państwa trzeciego, nie stoi to na przeszkodzie stosowaniu rozporządzenia nr 261/2004, mimo że przewoźnik obsługujący taki lot lub etap takiego lotu nie jest przewoźnikiem wspólnotowym.

36. W wyroku Wegener Trybunał orzekł bowiem, że rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie do przewozu pasażerów dokonanego na podstawie jednej rezerwacji, w ramach którego między odlotem z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego (Berlin, Niemcy), a przylotem na lotnisko znajdujące się na terytorium państwa trzeciego (Agadir, Maroko) miało miejsce planowane międzylądowanie poza Unią (Casablanca, Maroko), ze zmianą samolotu. Trybunał stwierdził zasadniczo, że lot łączony, w którym pierwszy lot rozpoczyna się na lotnisku położonym na terytorium państwa członkowskiego, a drugi lot kończy się na lotnisku położonym na terenie państwa trzeciego, powinien być traktowany jako jedna całość, również wtedy, gdy drugi etap lotu w ramach lotu łączonego rozpoczął się na lotnisku znajdującym się w państwie trzecim. W tym względzie, wbrew temu, co twierdzi United Airlines w swoich uwagach na piśmie, Trybunał nie stwierdził, że rozporządzenie to ma zastosowanie na podstawie eurośródziemnomorskiej umowy lotniczej zawartej w 2006 r. W rzeczywistości możliwość ta opierała się wyłącznie na wykładni art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, przy czym wspomniana umowa nie została nawet wspomniana w tym wyroku.

37. Podobnie w wyroku České aerolinie, Trybunał wyraźnie wypowiedział się na temat możliwości stosowania rozporządzenia nr 261/2004 w ten sposób, że w ramach lotu łączonego, składającego się z dwóch lotów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji, rozpoczynającego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego (Praga, Republika Czeska) i kończącego się na lotnisku znajdującym się w państwie trzecim (Bangkok, Tajlandia) z przesiadką na lotnisku w innym państwie trzecim (Abu Zabi, Zjednoczone Emiraty Arabskie). W tej sprawie Trybunał orzekł, że pasażer, który przyleciał do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym trzy godziny lub więcej, wynikającym z drugiego lotu obsługiwanego – w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń – przez przewoźnika mającego siedzibę w państwie trzecim (Etihad Airways), może wytoczyć powództwo o odszkodowanie na podstawie tego rozporządzenia przeciwko przewoźnikowi wspólnotowemu, który realizował pierwszy lot (České aerolinie).

38. Jednakże, jak zauważa sąd odsyłający, wyroki te zostały wydane w odmiennych okolicznościach faktycznych niż zaistniałe w postępowaniu głównym. Po pierwsze bowiem, w wyroku Wegener lot łączony był opóźniony w wyniku pierwszego lotu, który rozpoczynał się na terytorium państwa członkowskiego, podczas gdy w niniejszej sprawie opóźnienie powstało podczas ostatniego lotu, który w całości odbywał się na terytorium państwa trzeciego. Po drugie, przedmiotem wyroku České aerolinie była dopuszczalność powództwa skierowanego przeciwko przewoźnikowi wspólnotowemu obsługującemu pierwszy etap lotu łączonego, który uległ opóźnieniu podczas drugiego etapu lotu odbytego w całości na terytorium państwa trzeciego i obsługiwanego przez przewoźnika lotniczego państwa trzeciego w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń. Natomiast w niniejszym przypadku cały lot łączony był obsługiwany przez tego samego przewoźnika lotniczego państwa trzeciego.

[12] Wyroki: Wegener (pkt 25); České aerolinie (pkt 16); a także postanowienie z dnia 12 listopada 2020 r., KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, EU:C:2020:909, pkt 19, zwane dalej „postanowieniem KLM”).

39. Jednakże, pomimo tych różnic faktycznych, zasady określone w pkt 35 niniejszej opinii, które wynikają z tych dwóch wyroków, pozostają, moim zdaniem, nadal aktualne w niniejszej sprawie.

40. Z jednej strony, z przytoczonego orzecznictwa wynika, że miejsce, w którym nastąpiło opóźnienie, nie ma wpływu na możliwość stosowania rozporządzenia nr 261/2004, o ile chodzi o loty łączone z Unii będące przedmiotem jednej rezerwacji i stanowiące w związku z tym jedną całość do celów prawa pasażerów do odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu. Z wyroku České aerolinie, a także z postanowienia KLM wynika bowiem, że każdy obsługujący przewoźnik lotniczy, który uczestniczy w wykonaniu co najmniej jednego etapu lotu łączonego, jest zobowiązany do zapłaty odszkodowania z tytułu dużego opóźnienia całego lotu, niezależnie od tego, czy zrealizowany przez niego etap lotu jest przyczyną opóźnienia pasażera w chwili przybycia do miejsca docelowego [13]. Dlatego w niniejszym przypadku fakt, że opóźnienie nastąpiło podczas ostatniego etapu lotu i na terytorium państwa trzeciego nie ma znaczenia dla stosowania tego rozporządzenia.

41. Rozwiązanie to wydaje mi się uzasadnione również z punktu widzenia celu, jakim jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony konsumentów, ponieważ wprowadzenie rozróżnienia w zależności od tego, czy opóźnienie miało miejsce w ramach pierwszego czy drugiego lotu w kontekście jednej rezerwacji, byłoby nieuzasadnionym rozróżnieniem, w związku z czym United Airlines byłaby zobowiązana do zapłaty odszkodowania w przypadku zakłócenia pierwszego lotu, ale nie byłaby zobowiązana do zapłaty odszkodowania w przypadku zakłócenia drugiego lotu na tej samej trasie, nawet jeżeli w obu przypadkach pasażerowie doświadczą takiego samego opóźnienia w miejscu docelowym, a zatem takich samych niedogodności.

42. Z drugiej strony, z tego samego orzecznictwa wynika, że status przewoźnika wspólnotowego nie ma znaczenia dla możliwości stosowania rozporządzenia nr 261/2004 do lotów łączonych z Unii. W istocie, jak przypomniano powyżej, w przeciwieństwie do art. 3 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia, który dotyczy pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa trzeciego i lądujących na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, art. 3 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia nie wymaga – dla zastosowania tego samego rozporządzenia – aby przewoźnik lotniczy był przewoźnikiem wspólnotowym w przypadku pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się w państwie członkowskim.

43. W związku z tym obsługa lotu przez przewoźnika wspólnotowego jest warunkiem stosowania rozporządzenia nr 261/2004 wyłącznie w przypadku lotów, które rozpoczęły się na terytorium państwa trzeciego i zakończyły na terytorium państwa członkowskiego. Ponadto art. 3 ust. 5 tego rozporządzenia stanowi, że ma ono zastosowanie do każdego *obsługującego* przewoźnika lotniczego świadczącego takie przewozy. W wyroku Wegener okoliczność, że obsługujący przewoźnik lotniczy (Royal Air Maroc) nie był przewoźnikiem wspólnotowym, nie stanowiła przedmiotu żadnej analizy, ponieważ zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 klasyfikacja ta nie ma wpływu na stosowanie tego rozporządzenia.

44. W świetle powyższego proponuję, by Trybunał uznał, że lot łączony z Unii, taki jak w postępowaniu głównym, wchodzi w zakres stosowania rozporządzenia nr 261/2004 na mocy jego art. 3 ust. 1 lit. a).

[13] Wyrok České aerolinie (pkt 20–26); postanowienie KLM (pkt 28).

2. W przedmiocie określenia przewoźnika lotniczego zobowiązanego do zapłaty odszkodowania

45. W odniesieniu do kwestii, który przewoźnik jest w niniejszym przypadku zobowiązany do zapłaty odszkodowania przewidzianego w art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, pragnę wskazać, że specyfika niniejszej sprawy polega na tym, że sporne bilety zostały wystawione przez Lufthansę, przewoźnika wspólnotowego, który nie jest stroną w postępowaniu głównym, podczas gdy to United Airlines, przewoźnik lotniczy państwa trzeciego, fizycznie obsługiwał oba przedmiotowe loty.

46. W tym względzie Trybunał stwierdził, że z brzmienia art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, iż przewoźnikiem zobowiązanym do zapłaty odszkodowania należnego w przypadku zakończenia lotu łączonego z dużym opóźnieniem może być wyłącznie „obsługujący przewoźnik" w rozumieniu art. 2 lit. b) tego rozporządzenia [14]. Zgodnie z tym przepisem „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 w tym pasażerem".

47. Definicja ta ustanawia zatem 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 [15]. Definicja ta nie wymaga jednak, aby obsługujący przewoźnik lotniczy posiadał status przewoźnika wspólnotowego, który to status jest istotny jedynie do celów oceny zakresu stosowania rozporządzenia w odniesieniu do pasażerów przylatujących z państwa trzeciego (zobacz pkt 33 i 42 niniejszej opinii). Ponadto odpowiedzialność „obsługującego przewoźnika" jest wyłączna, ponieważ prawodawca Unii, przyjmując rozporządzenie nr 261/2004, postanowił wykluczyć podział odpowiedzialności między organizatorem wycieczek a przewoźnikiem lotniczym będącym stroną umowy [16].

48. Co się tyczy pierwszej przesłanki, motyw 7 rozporządzenia nr 261/2004 potwierdza, że „[a]by zapewnić efektywność stosowania niniejszego rozporządzenia, zobowiązania z niego wynikające powinny dotyczyć przewoźników lotniczych, którzy wykonują lub zamierzają wykonywać loty, bez względu na to samoloty są ich własnością czy też są przedmiotem dzierżawy bezzałogowej (dry lease) lub załogowej (wet lease) lub na jakiejkolwiek innej podstawie". Trybunał doprecyzował warunek dotyczący „wykonywania lotu" w przypadku lotów realizowanych na podstawie umów leasingu samolotu z załogą (wet lease), stwierdzając, że za obsługującego przewoźnika 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 opóźnienia w przylocie" [17].

[14] Wyrok České aerolinie (pkt 20).

[15] Wyrok České aerolinie (pkt 23).

[16] Zobacz, w odniesieniu do analizy prac przygotowawczych dotyczących rozporządzenia nr 261/2004, opinia rzecznika generalnego E. Tancheva w sprawie flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, pkt 46).

[17] Wyrok z dnia 4 lipca 2018 r., Wirth i in. (C-532/17, EU:C:2018:527, pkt 19, 20).

49. Jeśli chodzi o istnienie umowy z pasażerem, należy zauważyć, że brak stosunku umownego między danym pasażerem a obsługującym przewoźnikiem lotniczym nie ma znaczenia, jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy jest związany własnym stosunkiem umownym z umownym przewoźnikiem lotniczym [18].

50. W niniejszej sprawie, chociaż przewoźnikiem, który zawarł umowę z powodami w postępowaniu głównym (za pośrednictwem biura podróży) jest Lufthansa, przewoźnikiem, który obsługiwał oba loty jest United Airlines, przypuszczalnie w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń (code sharing) [19].

51. W związku z powyższym wydaje mi się, że obie wymienione powyżej przesłanki uznania za „obsługującego przewoźnika" wydają się być spełnione w przypadku United Airlines, która ponadto w swoich uwagach na piśmie nie kwestionuje takiej kwalifikacji. Ta ostatnia jest przewoźnikiem, który faktycznie obsługiwał wszystkie etapy lotu łączonego i czynił to w imieniu Lufthansy, która zawarła umowę ze powodami w postępowaniu głównym. W tym względzie przypominam, 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 [20].

52. Stwierdzenie, że United Airlines jest obsługującym przewoźnikiem lotniczym i w związku z tym jest zobowiązana do zapłaty odszkodowania na podstawie art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, jest zgodne z określonym w motywie pierwszym tego rozporządzenia celem zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów, zważywszy że, jak przyznała w swoich uwagach United Airlines, taki przewoźnik jest łatwo rozpoznawalny przez pasażerów i w większości przypadków odpowiedzialny za problemy powstałe w trakcie lotu.

53. Na koniec chciałbym przypomnieć, 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 uchybił on spoczywającym na nim zobowiązaniom, takiego jak organizator wycieczek lub inna osoba, z którą obsługujący przewoźnik lotniczy podpisał umowę [21].

54. W świetle ogółu powyższych rozważań na pierwsze pytanie prejudycjalne proponuję udzielić odpowiedzi, zgodnie z którą art. 3 ust. 1 lit. a) i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że w ramach lotu łączonego, składającego się z dwóch lotów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji, rozpoczynającego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego i kończącego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa trzeciego, z przesiadką na lotnisku w tym państwie trzecim, pasażer, który przyleciał do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny, wynikającym z drugiego lotu obsługiwanego – podobnie jak pierwszy lot – przez przewoźnika mającego siedzibę w państwie trzecim, może wytoczyć powództwo o odszkodowanie na podstawie tego

[18] Zobacz podobnie opinia rzecznika generalnego E. Tancheva w sprawie flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, pkt 27). W związku z wycofaniem wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym sprawa C-186/17 została wykreślona z rejestru Trybunału [zob. postanowienie prezesa Trybunału z dnia 2 sierpnia 2018 r., flightright (C-186/17, niepublikowane, EU:C:2018:657)].

[19] Zgodnie z postanowieniem odsyłającym oraz uwagami United Airlines, pierwszy etap lotu był realizowany przez Lufthansę pod numerem lotu LH 8854 i obsługiwany przez United Airlines pod numerem lotu UA 998.

[20] Wyrok České aerolinie (pkt 28).

[21] Wyrok České aerolinie (pkt 31 i przytoczone tam orzecznictwo).

rozporządzenia przeciwko temu obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu, jeżeli jedna rezerwacja została dokonana u przewoźnika wspólnotowego, który faktycznie nie obsługiwał żadnego z tych lotów.

B. W przedmiocie drugiego pytania prejudycjalnego

55. W swoim drugim pytaniu sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy gdyby Trybunał uznał, że rozporządzenie nr 261/2004 znajduje zastosowanie do sytuacji takiej jak w postępowaniu głównym, rozporządzenie to jest ważne w świetle zasady prawa międzynarodowego, zgodnie z którą każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w jego przestrzeni powietrznej.

56. Tytułem wstępu należy przypomnieć, że jak wynika z art. 3 ust. 5 TUE, Unia przyczynia się w szczególności „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 [22].

57. W tym względzie w wyroku ATAA Trybunał uznał, że zasada całkowitej i wyłącznej suwerenności każdego państwa w jego przestrzeni powietrznej stanowi zasadę zwyczajowego międzynarodowego prawa lotniczego, która jest wiążąca dla instytucji Unii [23]. Z wyroku tego wynika również, że jednostka może powołać się na tę zasadę w celu zbadania przez Trybunał ważności aktu Unii, o ile, po pierwsze, zasada ta może podważyć kompetencję Unii do wydania wspomnianego aktu, z drugiej strony zaś sporny akt może wpłynąć na prawa, które jednostka wywodzi z prawa Unii lub stworzyć po jej stronie obowiązki w świetle tego prawa [24]. Jednakże, jak wynika z tego samego wyroku, zasada międzynarodowego prawa zwyczajowego nie posiada takiego samego stopnia precyzji co postanowienie umowy międzynarodowej, czego konsekwencją jest to, że kontrola sądowa dotycząca ważności aktu Unii w świetle zasady zwyczajowego prawa międzynarodowego musi być bezwzględnie ograniczona do rozstrzygnięcia kwestii, czy instytucje Unii, wydając sporny akt, popełniły oczywiste błędy w ocenie przesłanek zastosowania takiej zasady [25].

58. W niniejszej sprawie sąd odsyłający zastanawia się nad ważnością rozporządzenia nr 261/2004 w świetle wyżej wymienionej zasady zwyczajowego międzynarodowego prawa lotniczego, w zakresie w jakim rozporządzenie to może być stosowane do sytuacji, która według tego sądu zaistniała poza terytorium Unii i dotyczy przewoźnika państwa trzeciego.

59. Biorąc pod uwagę, że w świetle wyroku ATAA ważność rozporządzenia nr 261/2004 może być badana w świetle zasady zwyczajowego międzynarodowego prawa lotniczego, w granicach kontroli oczywistego błędu w ocenie, powstaje więc pytanie, czy prawodawca Unii popełnił taki błąd, który może wpłynąć na ważność tego rozporządzenia.

60. Moim zdaniem nie.

22 Wyrok ATAA (pkt 101 i przytoczone tam orzecznictwo).

23 Wyrok ATAA (pkt 103 i 104 i przytoczone tam orzecznictwo). Zasada ta została skodyfikowana między innymi w art. 1 Konwencji o międzynarodowym lotnictwie cywilnym, podpisanej w Chicago (Stany Zjednoczone) dnia 7 grudnia 1944 r., zgodnie z którą „[u]mawiające się państwa uznają, że każde państwo posiada całkowitą i wyłączną suwerenność w przestrzeni powietrznej nad swoim terytorium". Jednakże z powodów przedstawionych w pkt 57–72 tego samego wyroku konwencja ta nie jest jako taka wiążąca dla Unii.

24 Wyrok ATAA (pkt 107 i przytoczone tam orzecznictwo).

25 Wyrok ATAA (pkt 110) potwierdzający wyrok z dnia 16 czerwca 1998 r., Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, pkt 52).

61. W pierwszej kolejności chciałbym przypomnieć, że zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 lot będący przedmiotem postępowania głównego wchodzi w zakres stosowania tego rozporządzenia ze względu na to, że powodowie w postępowaniu głównym rozpoczęli podróż z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, a mianowicie w Belgii. To właśnie to kryterium tworzy ścisły związek z terytorium Unii. Zatem okoliczność, że w niniejszej sprawie roszczenie o odszkodowanie powstało w wyniku opóźnienia, które miało miejsce w całości na terytorium państwa trzeciego, nie wpływa na to powiązanie z terytorium Unii. Jak bowiem wskazano w pkt 36 et 37 niniejszej opinii, loty łączone rozpoczynające się na lotnisku znajdującym się w państwie członkowskim i kończące się na lotnisku położonym na terenie państwa trzeciego stanowią całość, którą można przyrównać do lotu bezpośredniego na tej samej trasie. W tym sensie Trybunał uznał, że „gdyby lot […] dokonany w całości poza Unią, należało uznać za oddzielną czynność przewozu, nie byłby on wówczas objęty rozporządzeniem nr 261/2004. Gdyby natomiast przewóz […] został uznany za całość z miejscem odlotu w państwie członkowskim, owo rozporządzenie miałoby zastosowanie” [26].

62. Wynika z tego, że Trybunał z jednej strony uznał już w sposób dorozumiany [27] tę zasadę suwerenności, stwierdzając, że w przypadku odrębnych lotów rozporządzenie nr 261/2004 nie ma zastosowania do lotu obsługiwanego poza Unią, a z drugiej strony orzekł, że zastosowanie art. 3 ust. 1 lit. a) i art. 7 tego rozporządzenia do lotów łączonych nie narusza tej zasady. Zgodnie z tą logiką takie zastosowanie nie może naruszać suwerenności państwa trzeciego, na którego terytorium odbywa się ostatni etap lotu łączonego, ponieważ powodowie w postępowaniu głównym z definicji rozpoczęli swoją podróż w momencie wylotu z lotniska znajdującego się na terytorium Unii.

63. W drugiej kolejności, z punktu widzenia międzynarodowego prawa publicznego, jak wyjaśniła rzecznik generalna Kokott w swojej opinii w sprawie ATAA wynika, że spotykana w praktyce jest sytuacja, w której państwo lub organizacja międzynarodowa wykonują swoje władcze kompetencje z uwzględnieniem okoliczności, które miały miejsce poza ich właściwością terytorialną. Decydującym czynnikiem w tym względzie jest to, że stan faktyczny ma wystarczający związek z danym państwem lub daną organizacją międzynarodową. Tak więc prawo międzynarodowe uznaje między innymi dwa rodzaje kompetencji upoważniającej państwo (lub organizację międzynarodową) do działania, a mianowicie, z jednej strony, właściwość terytorialną, zgodnie z którą państwo jest uprawnione do działania w odniesieniu do osób (bez względu na ich obywatelstwo), wydarzeń i mienia znajdujących się lub zaistniałych na jego terytorium, a z drugiej strony, właściwość podmiotową, zgodnie z którą państwo (lub organizacja międzynarodowa) jest uprawnione do działania w odniesieniu do podmiotów mających jego przynależność (osób fizycznych lub prawnych), bez względu na to, gdzie się znajdują [28].

64. Rozporządzenie nr 261/2004 ma zastosowanie, z jednej strony, zgodnie z jego art. 3 ust. 1 lit. a), do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, niezależnie od ostatecznego celu danego lotu (właściwość terytorialna) [29], a z drugiej strony, zgodnie z jego art. 3 ust. 1 lit. b) tego rozporządzenia, do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa trzeciego i lądujących na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, pod warunkiem w szczególności, że

[26] Wyrok Wegener (pkt 15).

[27] W zakresie, w jakim zakres aktu Unii jest interpretowany, między innymi, w świetle właściwych norm międzynarodowego prawa lotniczego [zobacz analogicznie wyrok ATAA (pkt 123)].

[28] Opinia rzecznik generalnej J. Kokott w sprawie Air Transport Association of America i in. (C-366/10, EU:C:2011:637, pkt 148, 149 i przytoczone tam orzecznictwo).

[29] Zobacz podobnie wyrok z dnia 27 września 1988 r., Ahlström Osakeyhtiö i in./Komisja (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 i od 125/85 do 129/85, EU:C:1988:447, pkt 15–18).

obsługujący przewoźnik lotniczy jest przewoźnikiem wspólnotowym (właściwość podmiotowa i terytorialna). Natomiast rozporządzenie to nie powinno mieć zastosowania do lotów łączonych, które nie rozpoczynają się ani nie kończą się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, ale które są wykonywane w całości między dwoma państwami trzecimi, bez jakiegokolwiek połączenia z terytorium Unii [30].

65. Tak określone kryteria stosowania rozporządzenia nr 261/2004, a w szczególności kryterium ustanowione w jego art. 3 ust. 1 lit. a) będącym przedmiotem postępowania głównego, nie powodują eksterytorialnego stosowania prawa Unii, nawet jeśli dany lot odbywa się do państwa trzeciego. Rozporządzenie to ma bowiem zastosowanie jedynie w jasno określonych okolicznościach, w których dany lot, jako całość, rozpoczyna się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego, jako że lot ten, w tym odcinek poza terytorium Unii, jest nierozerwalnie związany z terytorium państw członkowskich Unii.

66. W trzeciej kolejności, za taką interpretacją przemawia cel rozporządzenia nr 261/2004, jakim jest zapewnienie wysokiego poziomu ochrony konsumentów [31]. Dla celów stosowania dwóch wyżej wymienionych przepisów istotne jest, aby lot był przedmiotem jednej rezerwacji i aby rozpoczął się z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego. Okoliczność, że przewoźnik lotniczy wybrał lub nie wybrał międzylądowania na terytorium Unii lub w państwie trzecim, nie powinien mieć wpływu na prawo zainteresowanych pasażerów do odszkodowania.

67. Podobnie, z uwagi na ten cel, o którym mowa również w art. 38 Karty praw podstawowych Unii Europejskiej, prawodawca Unii może zezwolić na prowadzenie działalności w zakresie transportu lotniczego na terytorium Unii pod warunkiem, że przewoźnicy przestrzegają kryteriów określonych przez Unię, dzięki którym mają zostać osiągnięte cele, jakie Unia wytyczyła sobie w tej dziedzinie [32]. Rozporządzeniem nr 261/2004 prawodawca Unii poddał transport lotniczy z Unii pewnym kryteriom, aby osiągnąć cel ochrony konsumentów. Fakt, że przewoźnik lotniczy z państwa trzeciego, taki jak United Airlines, może być zobowiązany na podstawie tego rozporządzenia do zapłaty odszkodowania za opóźnienie związane z problemem technicznym rozwiązanym podczas międzylądowania na terytorium państwa trzeciego, stanowi zatem, moim zdaniem, nie tylko warunek, ale także ryzyko związane z wyborem tego przewoźnika lotniczego w zakresie oferowania swoich usług na rynku europejskim. Tak więc przewoźnik ten będzie podlegał przepisom rozporządzenia nr 261/2004 tylko wtedy, gdy zdecyduje się na wykonywanie lotów do lub z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego [33]. Tymczasem dokonując takiego wyboru, ten sam przewoźnik lotniczy przewiduje nie tylko wykonywanie lotów bezpośrednich, lecz również lotów łączonych, które zgodnie z utrwalonym orzecznictwem stanowią całość w rozumieniu prawa do odszkodowania przysługującego pasażerom na podstawie tego rozporządzenia, niezależnie od tego, czy są one wykonywane indywidualnie, czy też, jak w niniejszej sprawie, w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń.

68. Wreszcie, w czwartej i ostatniej kolejności uważam, że należy odrzucić argument United Airlines, zgodnie z którym zastosowanie rozporządzenia nr 261/2004 naruszałoby zasadę równego traktowania, ponieważ jedynie pasażerowie lotu łączonego (Bruksela–San José) mogliby domagać

[30] Zobacz podobnie opinia rzecznika generalnego H. Saugmandsgaarda Øe w sprawie Airhelp (Opóźnienie lotu alternatywnego) (C-451/20, EU:C:2021:829, pkt 24–60), który twierdzi, że rozporządzenie 261/2004 ma również zastosowanie do lotów łączonych z jednego państwa trzeciego do innego państwa trzeciego, w przypadku gdy miejsce przylotu pierwszego lotu i miejsce odlotu drugiego lotu znajdują się na terytorium państwa członkowskiego.

[31] Zobacz motywy 1 i 4 rozporządzenia nr 261/2004.

[32] Zobacz analogicznie wyrok ATAA (pkt 128).

[33] Zobacz analogicznie wyrok ATAA (pkt 127).

się odszkodowania, podczas gdy wszyscy pasażerowie lotu Newark–San José ponieśli szkodę z powodu opóźnienia. Argument ten nie tylko potwierdza, moim zdaniem, że art. 3 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia nie ma zastosowania w braku ścisłego związku między lotem a terytorium Unii, lecz także opiera się na błędnej przesłance, pomijającej fakt, że dwie grupy pasażerów, o których wspomina ten przewoźnik, nie znajdują się w identycznej sytuacji.

69. W świetle ogółu powyższych rozważań proponuję na drugie pytanie prejudycjalne udzielić odpowiedzi, zgodnie z którą art. 3 ust. 1 lit. a) i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że odpowiedź udzielona na pytanie pierwsze nie jest sprzeczna z wywodzoną ze zwyczajowego prawa międzynarodowego zasadą całkowitej i wyłącznej suwerenności każdego państwa w jego przestrzeni powietrznej, tak że zasada ta nie może naruszać ważności tego rozporządzenia.

V. Wnioski

70. W świetle powyższego proponuję, aby Trybunał odpowiedział na pytania przedstawione przez Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (niderlandzkojęzyczny sąd I instancji do spraw gospodarczych w Brukseli, Belgia) w następujący sposób:

1) 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, należy interpretować w ten sposób, że w ramach lotu łączonego, składającego się z dwóch lotów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji, rozpoczynającego się na lotnisku znajdującym się na terytorium państwa członkowskiego i kończącego się na lotnisku znajdującym się w państwie trzecim z przesiadką na lotnisku w tym państwie trzecim, pasażer, który przyleciał do miejsca docelowego z opóźnieniem wynoszącym co najmniej trzy godziny, wynikającym z drugiego lotu obsługiwanego – podobnie jak pierwszy lot – przez przewoźnika mającego siedzibę w państwie trzecim, może wytoczyć powództwo o odszkodowanie na podstawie tego rozporządzenia przeciwko temu obsługującemu przewoźnikowi lotniczemu, jeżeli jedna rezerwacja została dokonana u przewoźnika wspólnotowego, który faktycznie nie obsługiwał żadnego z tych lotów.

2) Artykuł 3 ust. 1 lit. a) i art. 7 rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że odpowiedź udzielona na pytanie pierwsze nie jest sprzeczna z wywodzoną ze zwyczajowego prawa międzynarodowego zasadą całkowitej i wyłącznej suwerenności każdego państwa w jego przestrzeni powietrznej, tak że zasada ta nie może naruszać ważności tego rozporządzenia.