WYROK TRYBUNAŁU (czwarta izba)

z dnia 10 lipca 2008 r. *

W sprawie C-173/07

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 234 WE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Niemcy) postanowieniem z dnia 7 marca 2007 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 2 kwietnia 2007 r., w postępowaniu:

Emirates Airlines — Direktion für Deutschland

przeciwko

Dietherowi Schenkelowi,

TRYBUNAŁ (czwarta izba),

w składzie: K. Lenaerts, prezes izby, G. Arestis, R. Silva de Lapuerta, J. Malenovský (sprawozdawca) i T. von Danwitz, sędziowie,

* Język postępowania: niemiecki.

rzecznik generalny: E. Sharpston,
sekretarz: R. Grass,

uwzględniając procedurę pisemną,

rozważywszy uwagi przedstawione:

— w imieniu Emirates Airlines Direktion für Deutschland przez C. Leffers, Rechtsanwältin,

— w imieniu D. Schenkela przez M. Scheffelsa, Rechtsanwalt,

— w imieniu rządu greckiego przez M. Aspessosa oraz O. Patsopoulou i V. Karrę, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu rządu francuskiego przez G. de Bergues'a oraz A. Hare, działających w charakterze pełnomocników,

— w imieniu rządu polskiego przez E. Ośniecką-Tamecką, działającą w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu rządu szwedzkiego przez A. Falk, działającą w charakterze pełnomocnika,

— w imieniu Komisji Wspólnot Europejskich przez R. Vidala Puiga oraz G. Brauna, działających w charakterze pełnomocników,

po zapoznaniu się z opinią rzecznika generalnego na posiedzeniu w dniu 6 marca 2008 r.,

wydaje następujący

Wyrok

1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 3 ust. 1 lit. a) 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. L 46, s. 1).

2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu między przewoźnikiem lotniczym Emirates Airlines — Direktion für Deutschland (zwanym dalej „Emirates") a Dietherem Schenkelem w przedmiocie odmowy wypłaty przez Emirates na rzecz Diethera Schenkela odszkodowania z tytułu odwołania lotu z Manili (Filipiny).

Ramy prawne

Uregulowania międzynarodowe

3 Konwencja o ujednoliceniu niektórych zasad dotyczących międzynarodowego przewozu lotniczego (konwencja montrealska), zawarta przez Wspólnotę Europejską, została zatwierdzona decyzją Rady 2001/539/WE z dnia 5 kwietnia 2001 r. (Dz.U. L 194, s. 38, zwana dalej „konwencją montrealską").

4 Celem konwencji jest między innymi zapewnienie ochrony interesów konsumentów w międzynarodowym przewozie lotniczym oraz sprawiedliwa rekompensata oparta na zasadzie naprawienia szkody.

5 Artykuł 1 ust. 2 i 3 tej konwencji, dotyczący zakresu jej stosowania, stanowi:

„2. Do celów niniejszej konwencji wyrażenie »przewóz międzynarodowy« oznacza każdy przewóz, w którym, zgodnie z umową stron, miejsce wyruszenia i miejsce przeznaczenia, niezależnie od tego, czy w przewozie nastąpi, czy nie nastąpi przerwa lub przeładunek, położone są na obszarze dwóch Państw Stron lub na obszarze jednego Państwa Strony, jeśli jest uzgodnione miejsce postoju na obszarze innego państwa, nawet jeśli to państwo nie jest Państwem Stroną. Przewóz między dwoma punktami na obszarze jednego Państwa Strony nie jest do celów niniejszej konwencji przewozem międzynarodowym.

3. Przewóz, który ma być dokonany przez kilku kolejnych przewoźników, uważany jest, do celów niniejszej konwencji, za jeden przewóz niepodzielny, jeśli uważany był

przez strony za jedną czynność, niezależnie od tego, czy został objęty jedną umową, czy też szeregiem umów, oraz nie traci on swojego charakteru międzynarodowego jedynie dlatego, że jedna umowa lub szereg umów podlega całkowicie wykonaniu na obszarze tego samego państwa".

Uregulowania wspólnotowe

6 W art. 2, zatytułowanym „Definicje", rozporządzenie nr 261/2004 przewiduje:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[…]

g) »rezerwacja« oznacza fakt posiadania przez pasażera biletu lub innego dowodu potwierdzającego, że rezerwacja została przyjęta i zarejestrowana przez przewoźnika lotniczego lub organizatora wycieczek;

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.

[…]".

7 W art. 3, zatytułowanym „Zakres zastosowania”, omawiane rozporządzenie przewiduje:

„1. Niniejsze rozporządzenie ma zastosowanie:

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

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.

[…]”.

8 Artykuł 4 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Odmowa przyjęcia na pokład”, stanowi, co następuje:

„1. Jeżeli obsługujący przewoźnik lotniczy ma uzasadnione powody, by przewidywać odmowę przyjęcia na pokład, powinien on najpierw wezwać ochotników do rezygnacji z ich rezerwacji w zamian za korzyści na warunkach uzgodnionych pomiędzy danym pasażerem a przewoźnikiem lotniczym obsługującym. Ochotnikom należy udzielić pomocy na zasadach określonych w art. 8, traktując pomoc jako dodatek do korzyści wspomnianych w niniejszym ustępie.

[…]”.

9 Artykuł 5 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Odwołanie”, przewiduje:

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

[…]

c) mają prawo do odszkodowania od obsługującego przewoźnika lotniczego, zgodnie z art. 7 […]

[…]”.

10 Artykuł 7 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do odszkodowania”, przewiduje:

„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 8 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Prawo do zwrotu należności lub zmiany planu podróży", stanowi:

„1. W przypadku odwołania do niniejszego artykułu pasażerowie mają prawo wyboru pomiędzy:

a) — zwrotem w terminie siedmiu dni, za pomocą środków przewidzianych w art. 7 ust. 3, pełnego kosztu biletu po cenie, za jaką został kupiony, za część lub części nieodbytej podróży oraz za część lub części już odbyte, jeżeli lot nie służy już dłużej jakiemukolwiek celowi związanemu z pierwotnym planem podróży pasażera, wraz z, gdy jest to odpowiednie

— lotem powrotnym do pierwszego miejsca odlotu, w najwcześniejszym możliwym terminie;

b) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w najwcześniejszym możliwym terminie; lub

c) zmianą planu podróży, na porównywalnych warunkach, do ich miejsca docelowego, w późniejszym terminie dogodnym dla pasażera, w zależności od dostępności wolnych miejsc.

2. Ustęp 1 lit. a) ma również zastosowanie do pasażerów, których lot stanowi część imprezy turystycznej, z wyjątkiem prawa do zwrotu należności, gdy to prawo wynika z dyrektywy [Rady] 90/314/EWG [w sprawie zorganizowanych podróży, wakacji i wycieczek (Dz.U. L 158, s. 59)].

[…]".

12 Zgodnie z art. 17 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowanym „Sprawozdanie":

„Komisja przedstawi Parlamentowi Europejskiemu i Radzie do dnia 1 stycznia 2007 r. sprawozdanie na temat funkcjonowania i rezultatów niniejszego rozporządzenia, uwzględniając w szczególności:

— […]

— możliwość rozszerzenia zakresu zastosowania niniejszego rozporządzenia na pasażerów związanych umową z przewoźnikiem wspólnotowym lub posiadających rezerwację lotu, która stanowi część »zorganizowanej wycieczki«, do której

ma zastosowanie dyrektywa 90/314/EWG, którzy odlatują z lotniska w państwie trzecim i lądują na lotnisku w państwie członkowskim, lotami nieobsługiwanymi przez wspólnotowy[ch] przewoźników lotniczych,

[…]".

Postępowanie przed sądem krajowym i pytanie prejudycjalne

13 Diether Schenkel zarezerwował w Niemczech podróż z Düsseldorfu (Niemcy) przez Dubaj (Zjednoczone Emiraty Arabskie) do Manili i z powrotem liniami lotniczymi Emirates.

14 Lot powrotny Diethera Schenkela z Manili był zarezerwowany na dzień 12 marca 2006 r. Lot ten został odwołany ze względu na problemy techniczne. Ostatecznie Diether Schenkel opuścił Manilę w dniu 14 marca 2006 r. i dotarł do Düsseldorfu tego samego dnia.

15 Następnie wniósł on przeciwko Emirates powództwo do Amstgericht Frankfurt am Main (sądu rejonowego we Frankfurcie nad Menem) o zapłatę 600 EUR tytułem odszkodowania, powołując się na art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004.

16 Diether Schenkel podniósł, że przewidziane w wymienionych powyżej przepisach odszkodowanie za odwołanie lotu znajduje zastosowanie do jego przypadku. Twierdził bowiem, że zarówno lot do miejsca przeznaczenia, jak i lot powrotny stanowią nierozłączne części jednego i tego samego lotu. Ponieważ miejscem rozpoczęcia tego jedynego lotu jest Düsseldorf, miał on zatem w swej opinii status „pasażer[a] odlatując[ego] z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego" Wspólnoty Europejskiej w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004.

17 Zgodnie ze stanowiskiem Emirates lot do miejsca przeznaczenia i lot powrotny należy postrzegać jako dwa odrębne loty. Poza tym Emirates nie dysponuje licencją przyznawaną przez państwo członkowskie na mocy art. 2 lit. c) rozporządzenia Rady (EWG) nr 2407/92 z dnia 23 lipca 1992 r. w sprawie przyznawania licencji przewoźnikom lotniczym (Dz.U. L 240, s. 1).

18 Wskazując, że nie jest zatem „przewoźnikiem wspólnotowym", o którym mowa w art. 3 ust. 1 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004, Emirates uznał, iż nie ciąży na nim obowiązek wypłaty na rzecz Diethera Schenkela odszkodowania za odwołany lot.

19 Amtsgericht Frankfurt am Main uwzględnił powództwo Diethera Schenkela. Emirates zaskarżyły to orzeczenie do Oberlandesgericht Frankfurt am Main (sądu okręgowego we Frankfurcie nad Menem).

20 Mimo że Oberlandesgericht Frankfurt am Main skłania się ku stanowisku, że podróż do miejsca przeznaczenia i z powrotem należy uważać za jeden i ten sam lot dla celów rozporządzenia nr 261/2004, wyraża wątpliwości co do zasadności takiej wykładni pojęcia lotu.

21 W tych okolicznościach Oberlandesgericht Frankfurt am Main postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy przepis art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia […] nr 261/2004 […] należy interpretować w ten sposób, że »lot« obejmuje podróż lotniczą od miejsca wylotu do miejsca przeznaczenia i z powrotem, w każdym razie wtedy, gdy lot do miejsca przeznaczenia oraz lot powrotny zostały zarezerwowane równocześnie?".

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

22 Sąd krajowy zwraca się w istocie z pytaniem, czy art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że znajduje on zastosowanie do podróży do miejsca przeznaczenia i z powrotem, w ramach której pasażerowie, których pierwszym miejscem odlotu było lotnisko znajdujące się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie postanowienia traktatu, wracają na to lotnisko w ramach lotu z lotniska znajdującego się w państwie trzecim. Pytanie sądu krajowego służy również ustaleniu, czy okoliczność, że lot do miejsca przeznaczenia oraz lot powrotny stanowią przedmiot jednej rezerwacji, ma wpływ na wykładnię tego przepisu.

23 Formułując zadane pytanie, sąd krajowy odwołuje się do pojęć „lot" i „podróż" użytych w rozporządzeniu nr 261/2004 i pragnie ustalić, czy pojęcie lotu obejmuje podróż lotniczą do miejsca przeznaczenia i z powrotem.

24 Pojęcie lotu okazuje się rozstrzygające dla odpowiedzi na zadane pytanie pomimo okoliczności, że jakkolwiek występuje ono w niemieckiej wersji art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, wyraźna większość innych wersji językowych tego przepisu nie odnosi się do niego lub posługuje się pojęciem pochodnym względem słowa „lot".

25 Jak bowiem zauważył rzecznik generalny w pkt 8 opinii, pasażerowie odlatujący z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego lub państwa trzeciego są bez wątpienia pasażerami przyjmowanymi na pokład samolotu odbywającego lot z tego lotniska. Rozbieżność istniejąca między różnymi wersjami językowymi pozostaje zatem bez znaczenia dla rzeczywistego sensu, jaki należy przypisać spornym przepisom, które określają zakres stosowania tego rozporządzenia.

26 W konsekwencji należy przede wszystkim dokonać wykładni pojęcia lot.

27 W tym względzie należy stwierdzić, że omawiane pojęcie nie figuruje wśród pojęć stanowiących przedmiot art. 2 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowanego „Definicje". Nie zostało również zdefiniowane w innych przepisach tego rozporządzenia.

28 Wobec powyższego wykładnia pojęcia lotu powinna zostać przeprowadzona w świetle całości przepisów rozporządzenia nr 261/2004 oraz celów, których osiągnięciu ono służy.

29 Niemniej, przed przystąpieniem do tej analizy należy zwrócić uwagę, że art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, do którego odnosi się sąd krajowy, powinien być interpretowany w związku z art. 3 ust. 1 lit. b).

30 Z całego wspomnianego ustępu 1 wynika, że rozporządzenie nr 261/2004 znajduje zastosowanie do sytuacji, w których pasażerowie odlatują z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego [lit. a)] albo z lotniska znajdującego się w państwie trzecim i lądują na lotnisku w państwie członkowskim wyłącznie wtedy, gdy przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot jest przewoźnikiem wspólnotowym [lit. b)].

31 Oznacza to, że sytuacja, w której pasażerowie odlatują z lotniska znajdującego się na terytorium państwa trzeciego, może zostać uznana za objętą zakresem art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 oraz że w konsekwencji wchodzi w zakres stosowania tego rozporządzenia wyłącznie pod warunkiem spełnienia przesłanki przewidzianej w art. 3 ust. 1 lit. b), zgodnie z którą przewoźnik lotniczy obsługujący dany lot musi być przewoźnikiem wspólnotowym.

32 Jeśli chodzi następnie o wykładnię istotnych przepisów tego rozporządzenia, należy przede wszystkim zwrócić uwagę, że art. 8 ust. 2 rozporządzenia nr 261/2004 odnosi się do lotu stanowiącego część imprezy turystycznej, co nasuwa wniosek, iż lot nie jest równoznaczny z podróżą, a podróż może obejmować większą liczbę lotów. W tym względzie ust. 1 omawianego artykułu posługuje się bezpośrednio pojęciem

„lot powrotny", wskazując tym samym istnienie lotu do miejsca przeznaczenia, wykonanego w ramach tej samej podróży.

33 Twierdzenie to znajduje poparcie w art. 2 lit. h) rozporządzenia nr 261/2004, który definiuje „miejsce docelowe" jako miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu.

34 Następnie art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 dokonuje rozróżnienia między pierwszym miejscem odlotu a miejscem docelowym pasażerów, odnosząc się w ten sposób do dwóch różnych miejsc. Tymczasem gdyby przyjąć, że „lot" w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) tego rozporządzenia należy postrzegać jako podróż do miejsca przeznaczenia i z powrotem, wówczas oznaczałoby to, że jego miejsce docelowe pokrywa się z pierwszym miejscem odlotu. W tych okolicznościach przepis ten zostałby pozbawiony sensu.

35 Wreszcie postrzeganie „lotu" w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 jako podróży do miejsca przeznaczenia i z powrotem skutkowałoby w rzeczywistości obniżeniem poziomu ochrony, którą należy przyznać pasażerom na mocy tego rozporządzenia, co byłoby sprzeczne z jego celem polegającym na zapewnieniu wysokiego poziomu ochrony pasażerów (zob. podobnie wyrok z dnia 10 stycznia 2006 r. w sprawie C-344/04 IATA i ELFAA, Zb.Orz. s. I-403, pkt 69).

36 Poza tym, po pierwsze, art. 4 ust. 1, art. 5 ust. 1 i art. 8 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 przewidują naprawienie różnego rodzaju szkód, które mogą wystąpić w związku z lotem, jednakże nie przewidują, że dana szkoda może wystąpić więcej niż raz w ramach jednego lotu. Wobec powyższego pasażerowie, których pierwszym miejscem odlotu było lotnisko znajdujące się na terytorium państwa członkowskiego, mogliby korzystać z tej ochrony tylko jeden raz, jeśli ponieśliby tę samą szkodę w ramach lotu do miejsca przeznaczenia i z powrotem.

37 Po drugie, taka wykładnia art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, zgodnie z którą lot obejmuje podróż do miejsca przeznaczenia i z powrotem, oznaczałaby również pozbawienie pasażerów przysługujących im praw, w przypadku gdy lot z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego nie jest obsługiwany przez przewoźnika wspólnotowego.

38 Pasażerowie takiego lotu, których pierwszym miejscem odlotu było lotnisko znajdujące się w państwie trzecim, nie mogliby korzystać z ochrony przyznanej na mocy rozporządzenia nr 261/2004. Natomiast pasażerowie rozpoczynający podróż od tego samego lotu mogliby z kolei korzystać z tej ochrony, jeżeli można by było ich uznać za pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego. Zatem pasażerowie tego samego lotu, których ochrona przed niekorzystnymi skutkami związanymi z lotem powinna być identyczna, byliby traktowani odmiennie.

39 Tymczasem zgodnie z utrwalonym orzecznictwem zasada równego traktowania lub zasada niedyskryminacji wymagają, by porównywalne sytuacje nie były traktowane w różny sposób i by różne sytuacje nie były traktowane w identyczny sposób, chyba że takie traktowanie jest obiektywnie uzasadnione (zob. ww. wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 95; wyroki: z dnia 12 września 2006 r. w sprawie C-300/04 Eman i Sevinger, Zb.Orz. s. I-8055, pkt 57 oraz z dnia 11 września 2007 r. w sprawie C-227/04 P Lindorfer przeciwko Radzie, Zb.Orz. s. I-6767, pkt 63).

40 W świetle całości powyższych rozważań pojęcie „lot” w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że oznacza on co do istoty operację transportu lotniczego, stanowiąc tym samym w pewien sposób „odcinek” tego transportu, obsługiwany przez przewoźnika lotniczego, który wytycza swoją trasę.

41 Pojęcie „podróż” odnosi się natomiast do osoby pasażera, który wybiera miejsce przeznaczenia i udaje się do niego lotem obsługiwanym przez przewoźnika lotniczego. Podróż, obejmująca normalnie część „do miejsca przeznaczenia” i „z powrotem” jest wyznaczona przede wszystkim osobistym i indywidualnym celem przemieszczenia się. Jako że pojęcie podróży nie zostało zawarte w art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004, pozostaje co do zasady bez wpływu na jego wykładnię.

42 Wobec powyższego należy sprawdzić, czy inne istotne dla tej kwestii akty prawne mogą mieć wpływ na wykładnię pojęcia lotu. W tym zakresie należy zbadać, czy — jak wydaje się twierdzić sąd krajowy — konwencja montrealska jest rozstrzygająca. Definiuje ona obowiązki przewoźników lotniczych wobec pasażerów, z którymi zawarli umowę przewozu, i ustanawia w szczególności zasady, zgodnie z którymi pasażerowie mogą uzyskać zindywidualizowane naprawienie szkód wynikłych z opóźnienia, w postaci odszkodowania.

43 Prawdą jest, że konwencja montrealska stanowi integralną część wspólnotowego porządku prawnego (zob. podobnie ww. wyrok w sprawie IATA i ELFAA, pkt 35 i 36). Ponadto z art. 300 ust. 7 WE wynika, że instytucje Wspólnoty są związane zawartymi przez nią umowami i w konsekwencji umowy te mają pierwszeństwo przed aktami wtórnego prawa wspólnotowego (zob. podobnie wyrok z dnia 10 września 1996 r. w sprawie C-61/94 Komisja przeciwko Niemcom, Rec. s. I-3989, pkt 52).

44 Niemniej konwencja montrealska nie określa w żaden sposób zakresu uprzednio wskazanych obowiązków poprzez jakiekolwiek odniesienie do pojęcia lotu, które zresztą nie zostało zawarte w jej tekście.

45 Poza tym, jak słusznie podnosi sąd krajowy, kolejne, następujące po sobie operacje przewozu uważane są, zgodnie z konwencją montrealską, za „jeden przewóz niepodzielny", w szczególności jeśli są objęte jedną umową. Jednakże, jako że to pojęcie jednego przewozu niepodzielnego odnosi się do większej liczby następujących po sobie przelotów wybranych przez pasażera, jest ono bliższe pojęciu podróży w rozumieniu wskazanym w pkt 41 niniejszego wyroku.

46 Konwencja montrealska okazuje się zatem nie być rozstrzygająca dla wykładni pojęcia lotu w rozumieniu rozporządzenia nr 261/2004.

47 Z pkt 32–41 niniejszego wyroku wynika, że podróż do miejsca przeznaczenia i z powrotem nie może być postrzegana jako jeden i ten sam lot. Co za tym idzie, art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 nie może znajdować zastosowania do podróży do miejsca przeznaczenia i z powrotem, takiej jak będąca przedmiotem niniejszej sprawy, w ramach której pasażerowie, których pierwszym miejscem odlotu było lotnisko znajdujące się na terytorium państwa członkowskiego, wracają na to lotnisko w ramach lotu z lotniska znajdującego się w państwie trzecim.

48 Wykładnia taka znajduje poparcie również w art. 17 tiret drugie rozporządzenia nr 261/2004 — objaśnionym w jego motywie dwudziestym trzecim — zgodnie z którym ustawodawca wspólnotowy rozważy możliwość rozszerzenia w przyszłości zakresu zastosowania tego rozporządzenia na pasażerów, którzy odlatują z lotniska w państwie trzecim i lądują na lotnisku w państwie członkowskim, lotami nieobsługiwanymi przez wspólnotowych przewoźników lotniczych.

49 Gdyby założyć, że art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 obejmuje również podróż do miejsca przeznaczenia i z powrotem, w ramach której pasażerowie, których pierwszym miejscem odlotu było lotnisko znajdujące się na terytorium państwa członkowskiego, przyjmowani są na pokład samolotu odlatującego z lotniska znajdującego się na terytorium państwa trzeciego, pasażerowie, o których mowa w art. 17 tiret drugie tego rozporządzenia objęci już by byli jego zakresem stosowania. Tym samym przepis ten byłby pozbawiony sensu.

50 Co się tyczy okoliczności, że lot do miejsca przeznaczenia i lot powrotny stanowią przedmiot jednej rezerwacji, to pozostaje ona bez znaczenia dla wniosku zawartego w pkt 47 niniejszego wyroku.

51 Definicja pojęcia „rezerwacja” podana w art. 2 lit. g) rozporządzenia nr 261/2004 nie dostarcza bowiem żadnych danych pozwalających sprecyzować zakres stosowania art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004. Okoliczność, że pasażerowie dokonują jednej rezerwacji, pozostaje bez znaczenia dla autonomii obu lotów.

52 W konsekwencji sposób rezerwacji nie może zostać uznany za czynnik istotny dla określenia zakresu art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004.

53 W świetle powyższych rozważań na zadane pytanie należy odpowiedzieć, że art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że nie znajduje on zastosowania do podróży do miejsca przeznaczenia i z powrotem, w ramach której pasażerowie, których pierwszym miejscem odlotu było lotnisko znajdujące się na terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie postanowienia traktatu, wracają na to lotnisko w ramach lotu z lotniska znajdującego się w państwie trzecim. Okoliczność, że lot do miejsca przeznaczenia i lot powrotny stanowią przedmiot jednej rezerwacji, pozostaje bez znaczenia dla wykładni tego przepisu.

W przedmiocie kosztów

54 Dla stron postępowania przed sądem krajowym niniejsze postępowanie ma charakter incydentalny, dotyczy bowiem kwestii podniesionej przed tym sądem, do niego zatem należy rozstrzygnięcie o kosztach. Koszty poniesione w związku z przedstawieniem uwag Trybunałowi, inne niż poniesione przez strony postępowania przed sądem krajowym, nie podlegają zwrotowi.

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

Artykuł 3 ust. 1 lit. a) 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, uchylające rozporządzenie (EWG) nr 295/91 należy interpretować w ten sposób, że nie znajduje on zastosowania do podróży do miejsca przeznaczenia i z powrotem, w ramach której pasażerowie, których pierwszym miejscem odlotu było lotnisko znajdujące się na

terytorium państwa członkowskiego, do którego mają zastosowanie postanowienia traktatu, wracają na to lotnisko w ramach lotu z lotniska znajdującego się w państwie trzecim. Okoliczność, że lot do miejsca przeznaczenia i lot powrotny stanowią przedmiot jednej rezerwacji, pozostaje bez znaczenia dla wykładni tego przepisu.

Podpisy