



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (ósma izba)

z dnia 31 maja 2018 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Transport lotniczy – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 3 ust. 1 – Zakres stosowania – Pojęcie „lotu łączonego” – Lot z lotniska położonego na terytorium państwa członkowskiego, będący lotem łączonym poprzez lotnisko położone na terytorium państwa trzeciego do miejsca docelowego na innym lotnisku tego państwa trzeciego

W sprawie C-537/17

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Landgericht Berlin (sąd krajowy w Berlinie, Niemcy) postanowieniem z dnia 5 września 2017 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 12 września 2017 r., w postępowaniu:

Claudia Wegener

przeciwko

Royal Air Maroc SA,

TRYBUNAŁ (ósma izba),

w składzie: J. Malenovský (sprawozdawca), prezes izby, D. Šváby i M. Vilaras, sędziowie,

rzecznik generalny: H. Saugmandsgaard Øe,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu Wegener przez F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- w imieniu Royal Air Maroc SA przez D. Ahrensa, Rechtsanwalt,
- w imieniu rządu polskiego przez B. Majczyńską, działającego w charakterze pełnomocnika,
- w imieniu Komisji Europejskiej przez K. Simonssona oraz K.P. Wojcik, działających w charakterze pełnomocników,

podjąwszy, po wysłuchaniu rzecznika generalnego, decyzję o rozstrzygnięciu sprawy bez opinii,

wyduje następujący

* Język postępowania: niemiecki.

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. 2004, L 46, s. 1).
- 2 Wniosek ten został złożony w ramach sporu pomiędzy Claudią Wegener a Royal Air Maroc SA w przedmiocie żądanego odszkodowania w związku z dużym opóźnieniem lotu.

Ramy prawne

- 3 Artykuł 2 rozporządzenia nr 261/2004, zatytułowany „Definicje”, zawiera w szczególności następującą definicję:
„h) »miejsce docelowe« oznacza miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu [...]”.
- 4 Artykuł 3 rzeczonoego rozporządzenia, zatytułowany „Zakres zastosowania”, stanowi w ust. 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”.

Postępowanie główne i pytanie prejudycjalne

- 5 Claudia Wegener zawarła z Royal Air Maroc umowę przewozu lotniczego w formie jednej rezerwacji umożliwiającej jej podróż z Berlina (Niemcy) do Agadiru (Maroko) z przewidzianym międzylądowaniem w Casablance (Maroko), ze zmianą statku powietrznego.
- 6 Po uzyskaniu potwierdzenia rezerwacji i rejestracji na lotnisku w Berlinie na całą podróż C. Wegener weszła na pokład statku powietrznego Royal Air Maroc do Casablanki, który wystartował z opóźnieniem. Po przybyciu do Casablanki stawiała się do wejścia na pokład statku powietrznego do Agadiru, lecz Royal Air Maroc odmówił jej wejścia na pokład, wskazując, że jej miejsce zostało przydzielone innemu pasażerowi. Claudia Wegener ostatecznie weszła na pokład innego statku powietrznego Royal Air Maroc i przybyła do Agadiru z czterogodzinnym opóźnieniem względem początkowo przewidzianej godziny.
- 7 Następnie C. Wegener zażądała odszkodowania za to opóźnienie. Royal Air Maroc odmówił jednak uwzględnienia jej żądania, podnosząc, że nie mogła ona powoływać się na prawo do odszkodowania na podstawie rozporządzenia nr 261/2004.

- 8 W tych okolicznościach Landgericht Berlin (sąd krajowy w Berlinie, Niemcy) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy ma miejsce lot w rozumieniu art. 3 ust. 1 lit. a) [rozporządzenia nr 261/2004], gdy operacja transportowa przewoźnika lotniczego obejmuje planowe przerwy (międzylądowania) poza terytorium [Unii] Europejskiej ze zmianą statku powietrznego?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 9 Mając na uwadze pytanie przedstawione przez sąd odsyłający, należy wskazać na wstępie, że zgodnie z art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 owo rozporządzenie ma zastosowanie do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego.
- 10 Ponadto z postanowienia odsyłającego wynika, że przewóz pasażerów rozpatrywany w postępowaniu głównym został dokonany, jak wskazano w pkt 5 niniejszego wyroku, na podstawie jednej rezerwacji.
- 11 Mając na względzie tę okoliczność, należy stwierdzić, że w swym pytaniu sąd odsyłający zmierza zasadniczo do ustalenia, czy art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że owo rozporządzenie ma zastosowanie do przewozu pasażerów dokonanego na podstawie jednej rezerwacji, w ramach którego między odlotem z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego a przylotem na lotnisko znajdujące się na terytorium państwa trzeciego miało miejsce planowane międzylądowanie poza Unią, ze zmianą statku powietrznego.
- 12 W niniejszej sprawie należy w pierwszej kolejności wskazać, że z postanowienia odsyłającego wynika, iż przewóz wskazany w pkt 5 niniejszego wyroku składał się z dwóch lotów pomiędzy, odpowiednio, Berlinem a Casablancą oraz Casablancą a Agadirem.
- 13 Ponadto miejscem odlotu pierwszego z tych lotów było lotnisko znajdujące się na terytorium państwa członkowskiego, podczas gdy miejscami odlotu i przylotu drugiego lotu były lotniska znajdujące się na terytorium państwa trzeciego.
- 14 Wreszcie, poniesione przez skarżącą w postępowaniu głównym opóźnienie wynoszące cztery godziny zostało stwierdzone przy przylocie drugiego z tych lotów.
- 15 W tych okolicznościach należy wskazać, że gdyby lot tego rodzaju jak ów drugi lot, dokonany w całości poza Unią, należało uznać za oddzielną czynność przewozu, nie byłby on wówczas objęty rozporządzeniem nr 261/2004. Gdyby natomiast przewóz tego rodzaju jak w postępowaniu głównym został uznany za całość z miejscem odlotu w państwie członkowskim, owo rozporządzenie miałoby zastosowanie.
- 16 W tym względzie Trybunał orzekł już, że nieodwracalna strata czasu stanowiąca niedogodność prowadzącą do powstania prawa do odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004 materializuje się w chwili przybycia pasażera do miejsca docelowego (wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 32, 33).
- 17 Pojęcie „miejsca docelowego” zostało zdefiniowane w art. 2 lit. h) owego rozporządzenia jako miejsce lądowania określone na bilecie przedstawionym na stanowisku kontrolnym lub, w przypadku lotów łączonych, miejsce lądowania ostatniego lotu (wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 34, 35).

- 18 Ze sformułowania „ostatni lot” wynika, że 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, podobnie jak w przypadku lotu łączonego rozpatrywanego w sprawie, w której zapadł wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 17, 18).
- 19 Ma to miejsce wówczas, gdy dwa lub większa liczba lotów były przedmiotem jednej rezerwacji, jak miało to miejsce w sprawie, w której zapadł wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 16).
- 20 W związku z tym czynność przewozu tego rodzaju jak rozpatrywana w postępowaniu głównym należy uznać za lot łączony, podobnie jak lot będący przedmiotem sprawy, w której zapadł wyrok z dnia 26 lutego 2013 r., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, pkt 35, 38).
- 21 Prawdą jest, że sąd odsyłający wskazał, jak wynika to z brzmienia jego pytania, że drugi z obydwu lotów rozpatrywanych w postępowaniu głównym został dokonany przy pomocy innego statku powietrznego niż pierwszy lot.
- 22 Jednakże żaden z przepisów rozporządzenia nr 261/2004 nie uzależnia kwalifikacji lotu łączonego od okoliczności, że wszystkie składające się nań loty są dokonywane przy pomocy tego samego statku powietrznego.
- 23 W konsekwencji zmiana statku powietrznego, która może mieć miejsce podczas lotu łączonego, nie ma znaczenia w zakresie owej kwalifikacji.
- 24 W związku z tym przewóz tego rodzaju jak będący przedmiotem postępowania głównego należy uznać, rozpatrując go w całości, za lot łączony. W konsekwencji jest on objęty art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004.
- 25 Mając na uwadze całość powyższych rozważań, na przedstawione pytanie należy udzielić odpowiedzi, że art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 należy interpretować w ten sposób, że owo rozporządzenie ma zastosowanie do przewozu pasażerów dokonanego na podstawie jednej rezerwacji, w ramach którego między odlotem z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego a przylotem na lotnisko znajdujące się na terytorium państwa trzeciego miało miejsce planowane międzylądowanie poza Unią, ze zmianą statku powietrznego.

W przedmiocie kosztów

- 26 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 (ósma 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, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, należy interpretować w ten sposób, że owo rozporządzenie ma zastosowanie do przewozu pasażerów dokonanego na podstawie jednej rezerwacji, w ramach którego między odlotem z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego a przylotem na lotnisko znajdujące się na terytorium państwa trzeciego miało miejsce planowane międzylądowanie poza Unią Europejską, ze zmianą statku powietrznego.

Podpisy