



Zbiór Orzeczeń

WYROK TRYBUNAŁU (dziewiąta izba)

z dnia 11 lipca 2019 r. *

Odesłanie prejudycjalne – Transport – Wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów – Rozporządzenie (WE) nr 261/2004 – Artykuł 5 ust. 1 lit. c) – Artykuł 7 ust. 1 – Prawo do odszkodowania – Lot łączony – Lot składający się z dwóch lotów obsługiwanych przez różnych przewoźników lotniczych – Duże opóźnienie w ramach drugiego lotu, którego miejsca odlotu i przylotu znajdowały się poza Unią Europejską i który był obsługiwany przez przewoźnika mającego siedzibę w państwie trzecim

W sprawie C-502/18

mającej za przedmiot wniosek o wydanie, na podstawie art. 267 TFUE, orzeczenia w trybie prejudycjalnym, złożony przez Městský soud v Praze (sąd miejski w Pradze, Republika Czeska) postanowieniem z dnia 17 maja 2018 r., które wpłynęło do Trybunału w dniu 30 lipca 2018 r., w postępowaniu:

CS i in.

przeciwko

České aerolinie a.s.,

TRYBUNAŁ (dziewiąta izba),

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

rzecznik generalny: P. Pikamäe,

sekretarz: A. Calot Escobar,

uwzględniając pisemny etap postępowania,

rozważywszy uwagi przedstawione:

- w imieniu CS i in. przez R. Jehnego, advokát,
- w imieniu České aerolinie a.s. przez J. Horníka, advokát,
- w imieniu rządu włoskiego przez G. Palmieri, działającą w charakterze pełnomocnika, wspieraną przez P. Garofolię, avvocato dello Stato,

* Język postępowania: czeski.

– w imieniu Komisji Europejskiej przez P. Němečkovą i N. Yerrell, działające w charakterze pełnomocników,

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

wyduje następujący

Wyrok

- 1 Wniosek o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym dotyczy wykładni art. 3 ust. 5 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 ów został złożony w ramach sporu pomiędzy CS i in. (zwanymi dalej „pasażerami, których dotyczy postępowanie główne”) a spółką České aerolinie a.s., będącą przewoźnikiem lotniczym, w przedmiocie odmowy przez tę spółkę wypłacenia odszkodowania tym pasażerom, których lot łączony w chwili przylotu miał duże opóźnienie.

Ramy prawne

- 3 Artykuł 2 lit. b) i c) rozporządzenia nr 261/2004 stanowi:

„Dla celów niniejszego rozporządzenia:

[...]

- b) »obsługujący przewoźnik [lotniczy]« oznacza przewoźnika lotniczego wykonującego lub zamierającego 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)]”.
- 4 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;

[...]

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”.

5 Artykuł 5 ust. 1 lit. c) wspomnianego rozporządzenia stanowi:

„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”.

6 Artykuł 7 ust. 1 tego rozporządzenia ma następujące brzmienie:

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

[...]

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

[...]”.

7 Artykuł 13 rozporządzenia nr 261/2004 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”.

Spór w postępowaniu głównym i pytanie prejudycjalne

- 8 Każdy z jedenastu pasażerów, których dotyczy postępowanie główne, dokonał rezerwacji u České aerolinie na lot z Pragi (Republika Czeska) do Bangkoku (Tajlandia) przez Abu Zabi (Zjednoczone Emiraty Arabskie).
- 9 Pierwszy lot z tego lotu łączonego, obsługiwany przez spółkę České aerolinie i łączący Pragę z Abu Zabi, został zrealizowany zgodnie z planem lotu i dotarł do miejsca docelowego punktualnie. Natomiast drugi lot obsługiwany – w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączenia – przez Etihad Airways, który nie jest „przewoźnikiem wspólnotowym” w rozumieniu art. 2 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004, i łączący Abu Zabi z Bangkokiem przyleciał z 488-minutowym opóźnieniem.

- 10 Wobec odmowy przez spółkę České aerolinie wypłacenia odszkodowania przewidzianego w art. 7 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 pasażerowie, których dotyczy postępowanie główne, wytoczyli przed właściwym sądem czeskim pierwszej instancji powództwo przeciwko temu przewoźnikowi. Sąd ów uwzględnił ich roszczenie odszkodowawcze, uznając między innymi, że spółka České aerolinie, nawet jeśli to nie ona realizowała lot, który uległ dużemu opóźnieniu, może zostać zobowiązana do wypłaty wspomnianego odszkodowania na podstawie art. 3 ust. 5 zdanie ostatnie rozporządzenia nr 261/2004.
- 11 W postępowaniu odwoławczym orzeczenie to utrzymał w mocy sąd odsyłający, Městský soud v Praze (sąd miejski w Pradze, Republika Czeska). W orzeczeniu z dnia 26 kwietnia 2016 r. uznał, że nie ma potrzeby kierować do Trybunału wniosku o wydanie orzeczenia w trybie prejudycjalnym na podstawie art. 267 TFUE, ponieważ wykładnię art. 3 ust. 5 rozporządzenia nr 261/2004 można w sposób jednoznaczny wywnioskować z brzmienia tego rozporządzenia oraz z wyroku z dnia 28 lutego 2013 r., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106). W tym względzie sąd odsyłający stwierdził, iż z przepisu tego wynika, że spółka České aerolinie jest bezpośrednio odpowiedzialna wobec pasażerów, których dotyczy postępowanie główne, za szkodę przez nich poniesioną wskutek opóźnienia części lotu łączonego obsługiwanego przez Etihad Airways, ponieważ istotą instytucji prawnej przedstawicielstwa jest, że działania przedstawiciela przypisywane są bezpośrednio osobie reprezentowanej. Ponadto zdaniem sądu odsyłającego taka wykładnia rzeczzonego rozporządzenia rzeczywiście odpowiada okolicznościom faktycznym rozpatrywanej przez niego sprawy i jest słuszna, ponieważ odpowiedzialność przewoźnika umownego wynika z umowy i przewoźnik nie może uwolnić się od niej, powołując się na wzgląd, że część lotu, w ramach której doszło do opóźnienia, obsługiwał ktoś inny, a sytuacja ta jest analogiczna do tej występującej w przypadku jakiegokolwiek innego podwykonawstwa.
- 12 Orzeczenie to zostało jednak uchylone przez Ústavní soud (trybunał konstytucyjny, Republika Czeska) wyrokiem z dnia 31 października 2017 r. W wyroku tym Ústavní soud (trybunał konstytucyjny) nakazał sądowi odsyłającemu zbadanie argumentów spółki České aerolinie, w których powołuje się na orzeczenie Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości, Niemcy), w którym sąd ten uznał w podobnym kontekście, że nie można pociągnąć do odpowiedzialności przewoźnika umownego, gdy nie jest on obsługującym przewoźnikiem lotniczym.
- 13 Sąd odsyłający, do którego Ústavní soud (trybunał konstytucyjny) odesłał sprawę do ponownego rozpoznania, stwierdził, że rozpatrywany pozew o odszkodowanie wniesiony przez pasażerów, których dotyczy postępowanie główne, może zostać uwzględniony tylko wówczas, gdy przewoźnika umownego, w niniejszym przypadku spółkę České aerolinie, można uznać za odpowiedzialnego za duże opóźnienie przylotu w ramach lotu obsługiwanego poza Unią przez przewoźnika lotniczego mającego siedzibę poza Unią Europejską, a mianowicie Etihad Airways. Przemawia za tym wymóg wysokiego poziomu ochrony pasażerów, zwłaszcza gdy rozpatrywany jest, jak w niniejszym przypadku, lot łączony, w ramach którego lot jest realizowany poza Unią przez niewspólnotowego przewoźnika lotniczego, skutkując tym, że rozporządzenie nr 261/2004 nie ma zastosowania. Natomiast sprzeciwia się temu fakt, że rozporządzenie to przewiduje, iż osobą zobowiązaną do zapłaty odszkodowania przewidzianego w jego art. 7 ust. 1 lit. c) jest obsługujący przewoźnik lotniczy, co znajduje potwierdzenie w orzecznictwie Bundesgerichtshof (federalnego trybunału sprawiedliwości).
- 14 W tej sytuacji Městský soud v Praze (sąd miejski w Pradze) postanowił zawiesić postępowanie i zwrócić się do Trybunału z następującym pytaniem prejudycjalnym:

„Czy na przewoźniku wspólnotowym spoczywa obowiązek zapłaty na rzecz pasażera odszkodowania na podstawie art. 3 ust. 5 zdanie drugie rozporządzenia [nr 261/2004], w sytuacji gdy przewoźnik wspólnotowy na podstawie umowy wykonywał pierwszą część lotu łączonego z międzylądowaniem na lotnisku w państwie trzecim, skąd w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączenia (code sharing) drugą część lotu wykonywał przewoźnik, który nie jest przewoźnikiem wspólnotowym, a do opóźnienia w przylocie na lotnisko docelowe, dłuższego niż trzy godziny, doszło wyłącznie w drugiej części lotu?”.

W przedmiocie pytania prejudycjalnego

- 15 Poprzez pytanie prejudycjalne sąd odsyłający dąży w istocie do ustalenia, czy art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 3 ust. 5 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w ramach lotu łączonego, składającego się z dwóch lotów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji, rozpoczynającego się z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego i kończącego się na lotnisku znajdującym się w państwie trzecim z przesiadką na lotnisku w innym państwie trzecim, 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, może wytoczyć powództwo o odszkodowanie na podstawie tego rozporządzenia przeciwko wspólnotowemu przewoźnikowi, który realizował pierwszy lot.
- 16 Tytułem wstępu należy przypomnieć, po pierwsze, że lot z jednym lub kilkoma połączeniami będący przedmiotem jednej rezerwacji stanowi jedną całość do celów prawa pasażerów do odszkodowania przewidzianego w rozporządzeniu nr 261/2004 (zob. podobnie wyrok z dnia 31 maja 2018 r., Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, pkt 18, 19 i przytoczone tam orzecznictwo), co oznacza, że możliwość zastosowania rozporządzenia nr 261/2004 należy oceniać w świetle pierwszego miejsca odlotu i miejsca docelowego dla tego lotu (zob. podobnie wyrok z dnia 31 maja 2018 r., Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, pkt 25).
- 17 Na podstawie art. 3 ust. 1 lit. a) rozporządzenia nr 261/2004 akt ten ma zastosowanie między innymi do pasażerów odlatujących z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, do którego ma zastosowanie traktat.
- 18 Lot łączony taki jak rozpatrywany w postępowaniu głównym, z Pragi do Bangkoku przez Abu Zabi, który był wykonywany z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego, wchodzi zatem w zakres stosowania rozporządzenia nr 261/2004.
- 19 Po drugie, Trybunał orzekł, że należy uznać, iż pasażerom opóźnionych lotów przysługuje prawo do odszkodowania przewidziane w art. 5 ust. 1 lit. c) rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 7 ust. 1 tego rozporządzenia, w przypadku gdy w chwili dotarcia do ich miejsca docelowego ponoszą oni stratę czasu wynoszącą co najmniej trzy godziny (zob. podobnie wyroki: z dnia 19 listopada 2009 r., Sturgeon i in., C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, pkt 61; a także z dnia 23 października 2012 r., Nelson i in., C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657, pkt 38).
- 20 W odniesieniu do osoby zobowiązanej do zapłaty odszkodowania należnego w przypadku zakończenia lotu łączonego z dużym opóźnieniem, takim jak rozpatrywane w postępowaniu głównym, z brzmienia art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004 wynika, że może chodzić jedynie o „obsługującego przewoźnika lotniczego” w rozumieniu art. 2 lit. b) owego rozporządzenia.
- 21 W związku z tym trzeba ustalić, czy w sytuacji takiej jak rozpatrywana w postępowaniu głównym przewoźnika lotniczego, takiego jak spółka České aerolinie, należy tak zakwalifikować.
- 22 Zgodnie z art. 2 lit. b) rozporządzenia nr 261/2004 „obsługujący przewoźnik lotniczy” 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”.
- 23 Definicja ta ustanawia zatem dwie kumulatywne przesłanki uznania przewoźnika lotniczego za „obsługującego przewoźnika lotniczego”, a mianowicie, primo, wykonanie danego lotu, oraz, secundo, istnienie umowy zawartej z pasażerem (wyrok z dnia 4 lipca 2018 r., Wirth i in., C-532/17, EU:C:2018:527, pkt 18).

- 24 W niniejszej sprawie i jak wynika z postanowienia odsyłającego, jest bezsporne, że spółka České aerolinie rzeczywiście wykonała lot w ramach umowy przewozu zawartej z pasażerami, których dotyczy postępowanie główne.
- 25 W konsekwencji należy ją uznać za „obsługującego przewoźnika lotniczego” i w związku z tym za zobowiązaną do zapłaty, z zastrzeżeniem art. 5 ust. 3 rozporządzenia nr 261/2004, odszkodowania przewidzianego w art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 owego rozporządzenia.
- 26 Stwierdzenia takiego nie może podważać przywołany przez spółkę České aerolini w uwagach na piśmie fakt, że opóźnienie, jakiego doznali pasażerowie, których dotyczy postępowanie główne, nie wynikało z pierwszego lotu składającego się na lot łączony, wykonywanego przez tego przewoźnika, lecz z drugiego lotu składającego się na ten lot łączony, wykonywanego przez innego przewoźnika lotniczego.
- 27 W tym względzie należy przede wszystkim zauważyć, że – jak wynika z przywołanego w pkt 16 niniejszego wyroku orzecznictwa – loty z jednym lub kilkoma połączeniami, będącymi przedmiotem jednej rezerwacji, należy postrzegać jako jedną całość, co oznacza, że w ramach takich lotów obsługujący przewoźnik lotniczy, który wykonał pierwszy lot, nie może zasłaniać się nieprawidłowym wykonaniem późniejszego lotu obsługiwanego przez innego przewoźnika lotniczego.
- 28 Następnie art. 3 ust. 5 zdanie drugie rozporządzenia nr 261/2004 stanowi, że gdy obsługujący przewoźnik lotniczy, niezwiązany umową z pasażerem, wykonuje zobowiązania wynikające z tego rozporządzenia, uważa się, że działa w imieniu osoby związanej umową z danym pasażerem.
- 29 I tak w sytuacji takiej jak rozpatrywana w postępowaniu głównym, w której w ramach lotu łączonego składającego się z dwóch lotów będących przedmiotem jednej rezerwacji drugi lot jest wykonywany na podstawie umowy o wspólnej obsłudze połączenia przez obsługującego przewoźnika lotniczego innego niż obsługujący przewoźnik lotniczy, który zawarł umowę przewozu z odnośnymi pasażerami i zrealizował pierwszy lot, ten ostatni przewoźnik pozostaje umownie związany z pasażerami, nawet w odniesieniu do wykonania drugiego lotu.
- 30 Ponadto cel zapewnienia wysokiego poziomu ochrony pasażerów wyrażony w motywie 1 rozporządzenia nr 261/2004 może również potwierdzać wniosek, że w przypadku lotu łączonego, będącego przedmiotem jednej rezerwacji i wykonanego w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń, obsługujący przewoźnik lotniczy, który wykonał pierwszy lot, jest zobowiązany do zapłaty odszkodowania nawet w razie opóźnienia powstałego w trakcie drugiego lotu obsługiwanego przez innego przewoźnika lotniczego. Rozwiązanie takie pozwala bowiem zagwarantować, że przewożonym pasażerom zostanie wypłacone odszkodowanie przez przewoźnika lotniczego, który zawarł z nimi umowę przewozu, bez konieczności uwzględnienia uzgodnień poczynionych przez owego przewoźnika w odniesieniu do wykonania drugiego lotu składającego się na lot łączony.
- 31 Wreszcie należy zauważyć, że zgodnie z art. 13 rozporządzenia nr 261/2004 zobowiązania nałożone tym rozporządzeniem na obsługującego przewoźnika lotniczego pozostają bez uszczerbku dla prawa wspomnianego przewoźnika do dochodzenia odszkodowania, zgodnie z obowiązującym prawem krajowym, od jakiegokolwiek podmiotu, w tym osoby trzeciej, który spowodował, że przewoźnik uchybił spoczywającym na nim zobowiązaniom (wyrok z dnia 11 maja 2017 r., Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, pkt 29 i przytoczone tam orzecznictwo).
- 32 W konsekwencji i w szczególności w odniesieniu do lotu łączonego będącego przedmiotem jednej rezerwacji oraz wykonywanego w ramach umowy o wspólnej obsłudze połączeń, do obsługującego przewoźnika lotniczego, który powinien był zapłacić odszkodowanie przewidziane w rozporządzeniu nr 261/2004 z powodu dużego opóźnienia mającego wpływ na lot, którego sam nie wykonywał, należy zwrócić się do obsługującego przewoźnika lotniczego, na którym spoczywa odpowiedzialność za to opóźnienie, w celu uzyskania rekompensaty tego obciążenia finansowego.

- 33 Mając na uwadze powyższe, na przedłożone pytanie należy odpowiedzieć, że art. 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia nr 261/2004 w związku z art. 3 ust. 5 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w ramach lotu łączonego, składającego się z dwóch lotów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji, rozpoczynającego się z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego i kończącego się na lotnisku znajdującym się w państwie trzecim z przesiadką na lotnisku w innym państwie trzecim, 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, może wytoczyć powództwo o odszkodowanie na podstawie tego rozporządzenia przeciwko wspólnotowemu przewoźnikowi, który realizował pierwszy lot.

W przedmiocie kosztów

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

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

Artykuł 5 ust. 1 lit. c) i art. 7 ust. 1 rozporządzenia (WE) nr 261/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 11 lutego 2004 r. ustanawiającego wspólne zasady odszkodowania i pomocy dla pasażerów w przypadku odmowy przyjęcia na pokład albo odwołania lub dużego opóźnienia lotów, uchylającego rozporządzenie (EWG) nr 295/91, w związku z art. 3 ust. 5 tego rozporządzenia należy interpretować w ten sposób, że w ramach lotu łączonego, składającego się z dwóch lotów i będącego przedmiotem jednej rezerwacji, rozpoczynającego się z lotniska znajdującego się na terytorium państwa członkowskiego i kończącego się na lotnisku znajdującym się w państwie trzecim z przesiadką na lotnisku w innym państwie trzecim, 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, może wytoczyć powództwo o odszkodowanie na podstawie tego rozporządzenia przeciwko wspólnotowemu przewoźnikowi, który realizował pierwszy lot.

Podpisy