Zbierka súdnych rozhodnutí

UZNESENIE SÚDNEHO DVORA (deviata komora)

z 12. novembra 2020 *

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Článok 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov – Článok 5 ods. 1 písm. c) – Článok 7 ods. 1 – Právo na náhradu – Veľké meškanie pri prílete – Let, ktorý bol rezervovaný u leteckého dopravcu Spoločenstva a zahŕňal dva lety prevádzkované rôznymi leteckými dopravcami, s odletom z tretej krajiny a príletom do členského štátu – Veľké meškanie, ku ktorému došlo pri prvom lete, ktorý v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu zabezpečoval letecký dopravca z tretej krajiny – Žaloba o náhradu škody podaná proti dopravcovi Spoločenstva“

Vo veci C-367/20,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg, Nemecko) zo 4. augusta 2020 a doručený Súdnemu dvoru 6. augusta 2020, ktorý súvisí s konaním:

SP

proti

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

SÚDNY DVOR (deviata komora),

v zložení: sudca D. Šváby, vykonávajúci funkciu predsedu deviatej komory (spravodajca), sudcovia S. Rodin a K. Jürimäe,

generálny advokát: P. Pikamäe,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vo veci sa rozhodne odôvodneným uznesením v súlade s článkom 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora,

vydal toto

* Jazyk konania: nemčina.

Uznesenie

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 3 ods. 5, článku 5 ods. 1 písm. b) a c), ako aj článku 7 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi cestujúcim SP a leteckým dopravcom, spoločnosťou KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland (ďalej len „KLM“), vo veci, v ktorej tento letecký dopravca odmietol poskytnúť náhradu uvedenému cestujúcemu, ktorého let s prípojom mal pri prílete veľké meškanie.

Právny rámec

3 Odôvodnenie 1 nariadenia č. 261/2004 uvádza:

„Konanie spoločenstva v oblasti leteckej dopravy by sa malo, okrem iných vecí, zamerať na zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich; okrem toho by sa mal vo všeobecnosti brať plný zreteľ na požiadavky ochrany spotrebiteľa.“

4 Článok 2 písm. b) a c) tohto nariadenia stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

…

b) ‚prevádzkujúci letecký dopravca‘ znamená leteckého dopravcu, ktorý na základe zmluvy s cestujúcim, alebo v mene inej osoby, právnickej alebo fyzickej majúcej zmluvu s takým cestujúcim, vykoná alebo zamýšľa vykonať let;

c) ‚dopravca Spoločenstva‘ znamená leteckého dopravcu s platnou prevádzkovou licenciou udelenou členským štátom v súlade s ustanoveniami Nariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov [(Ú. v. ES L 240, 1992, s. 1; Mim. vyd. 06/002, s. 3)]“.

5 Článok 3 uvedeného nariadenia, nazvaný „Pôsobnosť“, v odsekoch 1 a 5 stanovuje:

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje:

…

b) pri cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného v tretej krajine na letisko, ktoré sa nachádza na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy, pokiaľ im nebola poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc v tejto tretej krajine, ak prevádzkujúcim leteckým dopravcom je dopravcom spoločenstva.

…

5. Toto nariadenie sa uplatňuje pri každom prevádzkujúcom leteckom dopravcovi, ktorý zabezpečuje prepravu cestujúcich v zmysle odsekov 1 a 2. Keď prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý nemá žiadny zmluvný vzťah s cestujúcim, plní záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, považuje sa za osobu konajúcu v mene osoby, ktorá je vo zmluvnom vzťahu s cestujúcim.“

6 Článok 5 ods. 1 písm. c) toho istého nariadenia stanovuje:

„V prípade zrušenia letu príslušným cestujúcim [V prípade zrušenia letu – *neoficiálny preklad*]:

…

c) príslušní cestujúci majú právo na náhradu od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s článkom 7, pokiaľ:
   i) neboli informovaní o zrušení letu aspoň dva týždne pred plánovaným časom odletu; alebo
   ii) neboli informovaní o zrušení [letu] v časovom úseku od dvoch týždňov do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne dve hodiny pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne štyri hodiny po plánovanom čase príletu[;]
   iii) neboli informovaní o zrušení do siedmich dní pred plánovaným časom odletu a nebolo im ponúknuté presmerovanie, ktoré im umožní odletieť maximálne hodinu pred plánovaným časom odletu a dosiahnuť konečné cieľové miesto maximálne dve hodiny po plánovanom čase príletu.“

7 Článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 znie:

„Keď sa uvádza odkaz na tento článok, cestujúci dostanú náhradu v nasledovnej výške:

…

c) 600 EUR v prípade všetkých letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

…“

8 Článok 13 tohto nariadenia uvádza:

„V prípadoch keď prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu alebo plní iné záväzky vyplývajúce z tohto nariadenia, nemôže sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia vykladať tak, ako by obmedzovalo jeho právo na uplatňovanie nároku na náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade s platným právom [uplatniteľným vnútroštátnym právom – *neoficiálny preklad*]. Toto nariadenie nesmie najmä v žiadnom prípade obmedzovať právo prevádzkujúceho leteckého dopravcu v jeho snahe o dosiahnutie náhrady od cestovnej kancelárie alebo inej osoby, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu. Podobne sa žiadne ustanovenie tohto nariadenia nemôže vykladať tak, ako by obmedzovalo právo cestovnej kancelárie alebo tretej osoby, inej než je cestujúci, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca zmluvu, v ich snahe o dosiahnutie odškodnenia alebo náhrady od prevádzkujúceho leteckého dopravcu v súlade s použiteľným príslušným právom.“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

9 SP si urobil rezerváciu, ktorá bola potvrdená, na let plánovaný na 8. júna 2019 z New Yorku (Spojené štáty) do Hamburgu (Nemecko) cez Amsterdam (Holandsko).

10 V prípade tohto letu s prípojom, ktorý bol rezervovaný v rámci jedinej rezervácie u spoločnosti KLM, „dopravcovi Spoločenstva“ v zmysle článku 2 písm. c) nariadenia č. 261/2004, mal let z New Yorku do Amsterdamu, uskutočnený v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu spoločnosťou Delta Airlines, dopravcom so sídlom v tretej krajine, meškanie pri prílete v takom rozsahu, že plánovaný prípoj na let z Amsterdamu do Hamburgu nebolo možné pre dotknutých cestujúcich zabezpečiť, v dôsledku čoho SP priletel do svojej konečnej destinácie s viac ako trojhodinovým meškaním.

11 SP sa vzhľadom na to, že KLM mu odmietla vyplatiť náhradu podľa článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, obrátil na vnútroštátny súd, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg, Nemecko).

12 Keďže Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg) mal pochybnosti o uplatniteľnosti nariadenia č. 261/2004 na dotknutý let napriek výkladu, ktorý podal Súdny dvor v rozsudku z 11. júla 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Majú sa článok 5 ods. 1 písm. c) a článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 v spojení s článkom 3 ods. 5 tohto nariadenia vykladať v tom zmysle, že v prípade letu s prípojom, ktorý pozostával z dvoch letov a bol rezervovaný v rámci jedinej rezervácie, s odletom z letiska nachádzajúceho sa mimo územia akéhokoľvek členského štátu (v tretej krajine) a s príletom na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu cez letisko v inom [členskom štáte] môže cestujúci, ktorý na svoje konečné cieľové miesto pricestoval s viac ako trojhodinovým meškaním spôsobeným prvou časťou letu zabezpečovaného v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu dopravcom so sídlom v tretej krajine, podať žalobu o náhradu škody podľa tohto nariadenia voči leteckému dopravcovi Spoločenstva, u ktorého si rezervoval celý let a ktorý uskutočnil iba druhú časť letu?“

O prejudiciálnej otázke

13 Podľa článku 99 Rokovacieho poriadku Súdneho dvora môže Súdny dvor kedykoľvek rozhodnúť na návrh sudcu spravodajcu a po vypočutí generálneho advokáta odôvodneným uznesením, ak odpoveď na položenú prejudiciálnu otázku nevyvoláva žiadne dôvodné pochybnosti.

14 Keďže to tak je v prejednávanej veci, je potrebné uplatniť toto ustanovenie.

15 Vnútroštátny súd sa svojou otázkou v podstate pýta, či sa majú článok 5 ods. 1 písm. c) a článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 v spojení s článkom 3 ods. 1 a článkom 3 ods. 5 tohto nariadenia vykladať v tom zmysle, že v prípade letu s prípojom, ktorý pozostával z dvoch letov a bol rezervovaný v rámci jedinej rezervácie, s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území tretej krajiny a s príletom na letisko nachádzajúce sa v členskom štáte cez letisko iného členského štátu môže cestujúci, ktorý na svoje konečné cieľové miesto pricestoval s viac ako trojhodinovým meškaním spôsobeným prvou časťou letu zabezpečovaného v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu dopravcom so sídlom v tretej krajine, podať žalobu o náhradu škody podľa tohto nariadenia voči dopravcovi Spoločenstva, ktorý uskutočnil druhý let.

16 Na účely odpovede na túto otázku treba v prvom rade určiť, či sa nariadenie č. 261/2004 uplatňuje na takýto let.

17 V tejto súvislosti v súlade s jeho článkom 3 ods. 1 písm. b) sa nariadenie č. 261/2004 uplatňuje najmä na cestujúcich odlietajúcich z letiska nachádzajúceho sa v tretej krajine na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam Zmluvy o FEÚ, pokiaľ im nebola poskytnutá protislužba alebo náhrada a pomoc v tejto tretej krajine, ak prevádzkujúcim leteckým dopravcom je dopravca Spoločenstva.

18 Z toho vyplýva, že uplatnenie nariadenia č. 261/2004 na situáciu, na ktorú sa vzťahuje toto ustanovenie, predpokladá, že sú splnené tri podmienky, a to po prvé musí ísť o let s odletom z letiska nachádzajúceho sa v tretej krajine a s príletom na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu, po druhé musí byť tento let uskutočnený prevádzkujúcim leteckým dopravcom Spoločenstva, a to v súlade s článkom 2 písm. c) tohto nariadenia, čiže dopravcom, ktorý má platnú prevádzkovú licenciu

vydanú členským štátom, a po tretie dotknutému cestujúcemu neboli v tretej krajine odletu poskytnuté protislužby ani náhrada, či pomoc (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. júna 2020, Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, bod 33).

19 Pokiaľ ide o prvú z týchto podmienok, Súdny dvor mal príležitosť spresniť, že let s jedným alebo viacerými prípojmi, ktoré boli predmetom jedinej rezervácie, predstavuje celok na účely práva cestujúcich na náhradu stanoveného nariadením č. 261/2004, z čoho vyplýva, že uplatniteľnosť tohto nariadenia sa posudzuje vzhľadom na pôvodné miesto odletu a konečné cieľové miesto (rozsudok z 11. júla 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, bod 16 a citovaná judikatúra).

20 Let s prípojom, o aký ide vo veci samej, v prípade ktorého vnútroštátny súd konštatoval, že bol rezervovaný v rámci jedinej rezervácie a uskutočnil sa s odletom z New Yorku do Hamburgu ako konečného cieľového miesta, sa teda musí považovať za uskutočnený s odletom z letiska tretej krajiny a s príletom na letisko členského štátu.

21 Pokiaľ ide o druhú z podmienok uvedených v bode 18 tohto uznesenia, Súdny dvor rozhodol, že kvalifikácia „prevádzkujúceho leteckého dopravcu“ v zmysle článku 2 písm. b) nariadenia č. 261/2004 predpokladá jednak uskutočnenie dotknutého letu a jednak existenciu zmluvy uzavretej s cestujúcim (rozsudok z 11. júla 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, bod 23 a citovaná judikatúra).

22 V tejto súvislosti predovšetkým konštatoval, že táto kvalifikácia sa vzťahuje na leteckého dopravcu, ktorý rovnako ako KLM vo veci samej uskutočňuje jeden z letov s prípojom v rámci zmluvy o preprave, ktorú tento dopravca uzatvoril s dotknutým cestujúcim (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. júla 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, body 24 až 25).

23 Let s prípojom, kde jeden z letov uskutočňuje dopravca, ako je KLM, ktorý má preukázateľne platnú prevádzkovú licenciu vydanú členským štátom, treba preto považovať za let prevádzkovaný prevádzkujúcim leteckým dopravcom Spoločenstva v zmysle článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004 bez ohľadu na skutočnosť, že tento let s prípojom bol sčasti uskutočnený aj dopravcom, ktorý nie je dopravcom Spoločenstva.

24 Pokiaľ ide o tretiu z podmienok uvedených v bode 18 tohto uznesenia, z návrhu na začatie prejudiciálneho konania vôbec nevyplýva, že by boli dotknutému cestujúcemu poskytnuté v Spojených štátoch protislužby alebo náhrada a pomoc.

25 Preto s výnimkou prípadu, že boli dotknutému cestujúcemu poskytnuté v Spojených štátoch protislužby alebo náhrada a pomoc, čo prináleží overiť vnútroštátnemu súdu, let s prípojom s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území tretej krajiny a s príletom na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu, ktorý sčasti prevádzkoval prevádzkujúci letecký dopravca Spoločenstva v zmysle článku 3 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004, v tomto prípade KLM, patrí do pôsobnosti tohto nariadenia.

26 Preto treba v druhom rade určiť, či cestujúci takéhoto letu s prípojom rezervovaného v rámci jedinej rezervácie, ktorý do svojho konečného cieľového miesta pricestoval s viac ako trojhodinovým meškaním, môže podať žalobu v snahe dosiahnuť náhradu stanovenú v článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 proti akémukoľvek z leteckých dopravcov, ktorí uskutočnili tento let, a to aj voči prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, s ktorým tento cestujúci uzavrel zmluvu o preprave, ale ktorého let nespôsobil toto meškanie.

27 V tejto súvislosti treba pripomenúť, že cestujúcich na letoch, ktoré majú meškanie, treba považovať za osoby, ktoré majú nárok na náhradu podľa článku 5 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004 v spojení s článkom 7 ods. 1 tohto nariadenia, ak im pri prílete na konečné cieľové miesto vznikla trojhodinová

alebo dlhšia časová strata (rozsudok z 19. novembra 2009, Sturgeon a i., C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 61, pozri tiež v tomto zmysle rozsudok z 23. októbra 2012, Nelson a i., C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657, bod 37).

28 Pokiaľ ide o osobu povinnú zaplatiť náhradu v prípade veľkého meškania pri prílete letu s prípojom, o aký ide vo veci samej, Súdny dvor spresnil, že každý prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý sa podieľa na uskutočnení minimálne jedného letu tohto letu s prípojom, má povinnosť zaplatiť túto náhradu bez ohľadu na to, či let, ktorý prevádzkoval, spôsobil alebo nespôsobil veľké meškanie cestujúceho pri prílete do jeho konečného cieľového miesta (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. júla 2019, České aerolinie C-502/18, EU:C:2019:604, body 20 až 26).

29 V tejto súvislosti Súdny dvor v prvom rade uviedol, že lety s jedným alebo viacerými prípojmi, ktoré boli rezervované v rámci jedinej rezervácie, treba posudzovať ako celok, ako to bolo pripomenuté v bode 19 tohto uznesenia, z čoho vyplýva, že v rámci takýchto letov sa prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý uskutočnil druhý let, nemôže odvolávať na zlé uskutočnenie skoršieho letu prevádzkovaného iným leteckým dopravcom (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. júla 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, bod 27).

30 Súdny dvor ďalej pripomenul, že článok 3 ods. 5 druhá veta nariadenia č. 261/2004 spresňuje, že keď prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý nemá nijaký zmluvný vzťah s dotknutým cestujúcim, plní povinnosti vyplývajúce z tohto nariadenia, považuje sa za osobu konajúcu v mene osoby, ktorá je v zmluvnom vzťahu s cestujúcim. V situácii, o akú ide vo veci samej, kde v rámci letu s prípojom, ktorý pozostával z dvoch letov a bol rezervovaný v rámci jedinej rezervácie, uskutočnil druhý let na základe dohody o spoločnom využívaní kódu iný prevádzkujúci letecký dopravca, než ten, ktorý s uvedeným cestujúcim uzavrel zmluvu o preprave a ktorý uskutočnil druhý let, posledný uvedený dopravca ostáva v zmluvnom vzťahu s týmto istým cestujúcim aj v rámci uskutočnenia prvého letu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. júla 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, body 28 a 29).

31 Súdny dvor okrem toho uviedol, že toto riešenie bolo odôvodnené cieľom zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich uvedeným v odôvodnení 1 nariadenia č. 261/2004, aby sa zaručilo, že prepravovaným cestujúcim bude poskytnutá náhrada od prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorý s nimi uzavrel zmluvu o preprave, bez toho, aby bolo potrebné zohľadniť opatrenia prijaté týmto dopravcom, pokiaľ ide o uskutočnenie iných letov tvoriacich let s prípojom, ktorý ponúkal na trhu (pozri v tomto zmysle rozsudok z 11. júla 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, bod 30).

32 Napokon Súdny dvor pripomenul, že v súlade s článkom 13 nariadenia č. 261/2004 splnením povinností prevádzkujúcim leteckým dopravcom podľa tohto nariadenia nie je dotknuté jeho právo domáhať sa náhrady v súlade s uplatniteľným vnútroštátnym právom od akejkoľvek osoby, ktorá spôsobila, že dotknutý prepravca si nesplnil svoje záväzky, vrátane tretích osôb, čo umožňuje, pokiaľ ide o let s prípojom, ktorý bol rezervovaný v rámci jedinej rezervácie a ktorý sa uskutočnil v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu, prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, ktorý má povinnosť zaplatiť náhradu stanovenú nariadením č. 261/2004 z dôvodu veľkého meškania, ktoré bolo spôsobené letu, ktorý on sám neuskutočnil, obrátiť sa proti prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, ktorý zodpovedá za toto meškanie, aby tak získal náhradu za túto finančnú záťaž (rozsudok z 11. júla 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, body 31 a 32).

33 Vzhľadom na predchádzajúce úvahy treba na položenú otázku odpovedať tak, že článok 5 ods. 1 písm. c) a článok 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004 v spojení s článkom 3 ods. 1 písm. b) a článkom 3 ods. 5 tohto nariadenia sa majú vykladať v tom zmysle, že v prípade letu s prípojom, ktorý pozostával z dvoch letov a bol rezervovaný v rámci jedinej rezervácie, s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území tretej krajiny a s príletom na letisko nachádzajúce sa v členskom štáte cez letisko iného členského štátu môže cestujúci, ktorý na svoje konečné cieľové miesto pricestoval s viac ako

trojhodinovým meškaním spôsobeným prvou časťou letu zabezpečovaného v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu dopravcom so sídlom v tretej krajine, podať žalobu o náhradu škody podľa tohto nariadenia voči dopravcovi Spoločenstva, ktorý uskutočnil druhý let.

O trovách

34 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdnym dvorom má vo vzťahu k účastníkom konania vo veci samej incidenčný charakter a bolo začaté v súvislosti s prekážkou postupu v konaní pred vnútroštátnym súdom, o trovách konania rozhodne tento vnútroštátny súd.

Z týchto dôvodov Súdny dvor (deviata komora) rozhodol takto:

Článok 5 ods. 1 písm. c) a článok 7 ods. 1 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa ustanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91, v spojení s článkom 3 ods. 1 písm. b) článkom 3 ods. 5 tohto nariadenia, sa majú vykladať v tom zmysle, že v prípade letu s prípojom, ktorý pozostával z dvoch letov a bol rezervovaný v rámci jedinej rezervácie, s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území tretej krajiny a s príletom na letisko nachádzajúce sa v členskom štáte cez letisko iného členského štátu môže cestujúci, ktorý na svoje konečné cieľové miesto pricestoval s viac ako trojhodinovým meškaním spôsobeným prvou časťou letu zabezpečovaného v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu dopravcom so sídlom v tretej krajine, podať žalobu o náhradu škody podľa tohto nariadenia voči dopravcovi Spoločenstva, ktorý uskutočnil druhý let.

Podpisy