Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (štvrtá komora)

zo 7. apríla 2022*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – 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 – Let s priamym prípojom pozostávajúci z dvoch úsekov letu – Veľké meškanie v konečnom cieľovom mieste spôsobené na druhom úseku tohto letu medzi dvoma letiskami tretej krajiny – Platnosť tohto nariadenia z hľadiska medzinárodného práva“

Vo veci C-561/20,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Holandskojazyčný súd pre spory medzi podnikmi Brusel, Belgicko) z 21. októbra 2020 a doručený Súdnemu dvoru 26. októbra 2020, ktorý súvisí s konaním:

Q,

R,

S

proti

United Airlines Inc.,

SÚDNY DVOR (štvrtá komora),

v zložení: predseda štvrtej komory C. Lycourgos, sudcovia S. Rodin (spravodajca), J.-C. Bonichot, L. S. Rossi a O. Spineanu-Matei,

generálny advokát: A. Rantos,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

– Q, R a S, v zastúpení: B. Schaumont a J. De Man, advocaten,

* Jazyk konania: holandčina.

– United Airlines, Inc., v zastúpení: M. Wouters, advocaat,

– belgická vláda, v zastúpení: S. Baeyens a P. Cottin a C. Pochet, splnomocnení zástupcovia,

– poľská vláda, v zastúpení: B. Majczyna, splnomocnený zástupca,

– Európsky parlament, v zastúpení: L. Stefani a I. Terwinghe, splnomocnení zástupcovia,

– Rada Európskej únie, v zastúpení: N. Rouam a K. Michoel, splnomocnené zástupkyne,

– Európska komisia, v zastúpení: A. Nijenhuis, K. Simonsson a P.-J. Loewenthal, splnomocnení zástupcovia,

po vypočutí návrhov generálneho advokáta na pojednávaní 9. decembra 2021,

vyhlásil tento

Rozsudok

1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka jednak výkladu článku 3 ods. 1 písm. a) v spojení s článkami 6 a 7 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. ES L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10), a jednak platnosti nariadenia č. 261/2004 z hľadiska medzinárodného práva, najmä zásady úplnej a výlučnej zvrchovanosti štátu nad svojím územím a vzdušným priestorom.

2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi osobami Q, R a S na jednej strane a spoločnosťou United Airlines Inc. na druhej strane vo veci zaplatenia náhrady v prípade meškania letu s priamym prípojom.

Právny rámec

3 Odôvodnenia 1, 4, 7 a 8 nariadenia č. 261/2004 znejú:

„(1) 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) spoločenstvo by preto malo zvýšiť štandardy ochrany ustanovené uvedeným nariadením tým, že posilní práva cestujúcich a zabezpečí, aby leteckí dopravcovia pôsobili na liberalizovanom trhu za harmonizovaných podmienok;

…

(7) aby bolo zabezpečené účinné uplatňovanie tohto nariadenia, záväzky [povinnosti – *neoficiálny preklad*], ktoré ustanovuje by mali spočívať na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi, ktorý uskutočňuje alebo zamýšľa uskutočniť let bez ohľadu na to, či s vlastným alebo s prenajatým lietadlom alebo s prenajatým lietadlom aj [s posádkou] alebo na akomkoľvek inom základe;

(8) toto nariadenie by nemalo obmedzovať práva prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorý sa v súlade s platným právom, snaží dostať náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích strán.“

4 Článok 2 písm. a) až c) a h) tohto nariadenia, nazvaný „Definície“, stanovuje:

„Na účely tohto nariadenia:

a) ‚letecký dopravca‘ znamená podnik leteckej dopravy s platnou prevádzkovou licenciou;

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)];

…

h) ‚cieľové [konečné cieľové – *neoficiálny preklad*] miesto‘ znamená miesto na letenke predloženej pri odbavovacom pulte alebo v prípade priamo prípojných letov [letov s priamym prípojom – *neoficiálny preklad*], cieľové miesto posledného letu; použiteľné náhradné prípojné lety sa neberú do úvahy, ak sa dodrží pôvodný plánovaný čas príletu;“

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

„1. Toto nariadenie sa uplatňuje

a) pri cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, ktorý podlieha ustanoveniam zmluvy;

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 prevádzkujúc[i] leteck[ý] dopravc[a] 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 [povinnosti – *neoficiálny preklad*]

vyplývajúce z tohto nariadenia, považuje sa za osobu konajúcu v mene osoby, ktorá je vo zmluvnom vzťahu s cestujúcim.“

6 Článok 5 tohto istého nariadenia, nazvaný „Zrušenie“, v odsekoch 1 a 3 stanovuje:

„1. „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 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 [; alebo]
   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.

…

3. Prevádzkujúci letecký dopravca nie je povinný platiť náhradu podľa článku 7, ak môže preukázať, že zrušenie je spôsobené mimoriadnymi okolnosťami, ktorým sa nedalo zabrániť ani vtedy, keď boli prijaté všetky primerané opatrenia.“

7 Článok 6 nariadenia č. 261/2004, nazvaný „Meškanie“, stanovuje:

„1. Keď prevádzkujúci letecký dopravca odôvodnene očakáva, že let bude mať meškanie voči plánovanému času odletu:

a) dve hodiny alebo viac v prípade letov do vzdialenosti 1 500 km alebo menej; alebo

b) tri hodiny alebo viac v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km; alebo

c) štyri hodiny alebo viac v prípade letov, ktoré nespadajú pod písmená a) alebo b),

prevádzkujúci letecký dopravca cestujúcim ponúkne:

i) pomoc bližšie určenú v článku 9 ods. 1 písm. a) a článku 9 ods. 2; a

ii) keď sa odôvodnene očakáva, že čas odletu bude aspoň deň po pôvodne oznámenom čase odletu, pomoc podľa článku 9 ods. 1 písm. b) a článku 9 ods. 1 písm. c); a

iii) keď je meškanie aspoň päť hodín, pomoc podľa článku 8 ods. 1 písm. a).

2. V každom prípade sa pomoc ponúka v časových limitoch ustanovených vyššie v súvislosti s každou kategóriu vzdialenosti.“

8 Článok 7 uvedeného nariadenia, nazvaný „Právo na náhradu“, v odseku 1 stanovuje:

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

a) 250 EUR v prípade všetkých letov na vzdialenosť 1 500 km alebo menej;

b) 400 EUR v prípade všetkých letov v rámci spoločenstva nad 1 500 km a všetkých ostatných letov od 1 500 km do 3 500 km;

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

…“

9 Článok 13 daného nariadenia, nazvaný „Právo na odškodnenie“, stanovuje:

„V prípadoch keď prevádzkujúci letecký dopravca platí náhradu alebo plní iné záväzky [povinnosti – *neoficiálny preklad*] 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 prejudiciálne otázky

10 Žalobcovia vo veci samej si prostredníctvom cestovnej kancelárie rezervovali u dopravcu Spoločenstva, spoločnosti Deutsche Lufthansa AG (ďalej len „Lufthansa“) v rámci jednej rezervácie let s priamym prípojom s odletom z Bruselu (Belgicko) do cieľového miesta San José (Spojené štáty), s prestupom v Newarku (Spojené štáty).

11 Celý tento let s priamym prípojom zabezpečovala spoločnosť United Airlines, letecký dopravca so sídlom v tretej krajine. Žalobcovia vo veci samej doleteli do konečného cieľového miesta s meškaním 223 minút.

12 Listom zo 6. septembra 2018 spoločnosť Happy Flights BVBA, ktorej bola postúpená pohľadávka žalobcov vo veci samej, vyzvala United Airlines na zaplatenie náhrady vo výške 600 eur na osobu za toto meškanie, teda v celkovej výške 1 800 eur v súlade s nariadením č. 261/2004.

13 V liste zo 4. októbra 2018 United Airlines spoločnosti Happy Flights, namietla uplatnenie tohto nariadenia, pretože uvedené meškanie bolo spôsobené na druhom úseku dotknutého letu.

14 Happy Flights odpovedala spoločnosti United Airlines listom z 5. októbra 2018, v ktorom s odkazom na judikatúru Súdneho dvora spochybnila jej stanovisko a vyzvala ju zaplatiť náhradu uvedenú v bode 12 tohto rozsudku.

15 United Airlines zaslala svoju odpoveď spoločnosti Happy Flights 10. októbra 2018.

16 Happy Flights zaslala 11. októbra 2018 spoločnosti United Airlines výzvu na zaplatenie. V ten istý deň United Airlines oznámila spoločnosti Happy Flights, že trvá na svojom stanovisku.

17 Dňa 3. mája 2019 Happy Flights, ktorá opäť zaslala spoločnosti United Airlines výzvu na zaplatenie, túto spoločnosť informovala, že pohľadávka, ktorú nadobudla, bola postúpená späť na žalobcov vo veci samej.

18 Dňa 22. júla 2019 títo žalobcovia podali na United Airlines žalobu na vnútroštátnom súde, Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Holandskojazyčný súd pre spory medzi podnikmi Brusel, Belgicko), t. j. vnútroštátnom súde, ktorý podal návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorou sa domáhali, aby jej bola uložená povinnosť zaplatiť náhradu uvedenú v bode 12 tohto rozsudku navýšenú o úroky z omeškania od 6. septembra 2018 a o súdom stanovené úroky.

19 V tejto súvislosti má uvedený súd pochybnosti, pokiaľ ide o zodpovedanie niektorých tvrdení predložených spoločnosťou United Airlines týkajúcich sa tak uplatniteľnosti nariadenia č. 261/2004, ako aj jeho platnosti.

20 Po prvé United Airlines spochybňuje uplatniteľnosť nariadenia č. 261/2004, ak veľké meškanie nastalo počas letu s odletom z letiska umiestneného na území tretej krajiny a s príletom na letisko nachádzajúce sa na území tretej krajiny, a to napriek tomu, že ide o druhý a posledný úsek letu s priamym prípojom, ktorého prvý úsek sa uskutoční s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu.

21 V tejto súvislosti vnútroštátny súd na jednej strane uvádza, že hoci rozsudok z 31. mája 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), ktorý sa týkal meškania na prvom úseku letu s priamym prípojom prevádzkovaného leteckým dopravcom, ktorý nebol dopravcom Spoločenstva, s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, svedčí v prospech uplatniteľnosti nariadenia č. 261/2004, nemožno závery tohto rozsudku jednoducho použiť vo veci, ktorú prejednáva, keďže v prejednávanej veci meškanie spôsobené žalobcom vo veci samej bolo spôsobené meškaním na druhom úseku letu s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území tretej krajiny.

22 Na druhej strane vnútroštátny súd poznamenáva, že v rozsudku z 11. júla 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), Súdny dvor rozhodol, že nariadenie č. 261/2004 sa uplatní aj na druhý úsek letu s priamym prípojom, ak sa prvý úsek letu uskutočnil z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu. Vec, v ktorej bol vydaný daný rozsudok, sa týkala otázky, či dopravca Spoločenstva, ktorý uskutočnil prvý úsek daného letu, môže byť povinný poskytnúť náhradu cestujúcemu, ktorého veľké meškanie bolo spôsobené meškaním na druhom úseku toho istého letu, ktorý v skutočnosti prevádzkoval letecký dopravca z tretej krajiny. Podľa uvedeného súdu sa však skutkové okolnosti uvedenej veci líšia od skutkových okolností sporu, v ktorom rozhoduje, keďže tento spor sa netýka žiadneho dopravcu Spoločenstva, pretože dopravca Spoločenstva vydávajúci letenky, t. j. Lufthansa, nie je ani účastníkom konania. Z tohto dôvodu nemožno riešenie prijaté Súdnym dvorom v uvedenom rozsudku ani jednoducho prevziať v spore, ktorý prejednáva.

23 Po druhé, pokiaľ ide o otázku platnosti nariadenia č. 261/2004, vnútroštátny súd uvádza, že United Airlines tvrdí, že ak by sa toto nariadenie malo uplatniť v prípade veľkého meškania spôsobeného meškaním na druhom úseku letu s priamym prípojom, ktorý sa úplne uskutočnil na území tretej krajiny, malo by extrateritoriálnu pôsobnosť, ktorá je v rozpore s medzinárodným právom. Presnejšie United Airlines tvrdí, že zásada suverenity bráni uplatneniu uvedeného nariadenia na situáciu, ktorá nastala na území tretej krajiny, ako je situácia vo veci samej, v ktorej meškanie nastalo na území Spojených štátov a jeho účinky sa prejavili výlučne na tomto území. Ak by bol tento názor spoločnosti United Airlines správny, vnútroštátny súd sa pýta na platnosť tohto nariadenia z hľadiska medzinárodného práva.

24 Za týchto podmienok Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Holandskojazyčný súd pre spory medzi podnikmi Brusel), rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru tieto prejudiciálne otázky:

„1. Majú sa článok 3 ods. 1 písm. a) a článok 7 [nariadenia č. 261/2004], tak ako ich vykladá Súdny dvor, vykladať v tom zmysle, že cestujúci má právo na finančnú náhradu od leteckého dopravcu, ktorý nie je dopravcom Spoločenstva, ak svoje konečné cieľové miesto dosiahne s viac ako trojhodinovým meškaním spôsobeným v rámci posledného letu, ktorého miesto odletu aj príletu sa nachádzalo na území tretieho štátu bez medzipristátia na území členského štátu, a tento let bol súčasťou letu s priamym prestupom s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, pričom všetky tieto lety v skutočnosti prevádzkoval daný letecký dopravca, ktorý nie je dopravcom Spoločenstva, a cestujúci si ho rezervoval v rámci jednej rezervácie u dopravcu Spoločenstva, ktorý v skutočnosti neprevádzkuje nijaký z týchto letov?

2. V prípade kladnej odpovede na prvú otázku, je [nariadenie č. 261/2004], tak ako je vykladané v odpovedi na prvú otázku, v rozpore s medzinárodným právom, a najmä so zásadou, podľa ktorej má každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím územím a nad svojím vzdušným priestorom, keďže podľa tohto výkladu sa má právo Únie uplatňovať na situáciu, ktorá nastala na území tretej krajiny?“

O prejudiciálnych otázkach

O prvej otázke

25 Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa má článok 3 ods. 1 písm. a) v spojení s článkami 6 a 7 nariadenia (ES) č. 261/2004 vykladať v tom zmysle, že cestujúci letu s priamym prípojom pozostávajúceho z dvoch úsekov letu, ktorý bol predmetom jednej rezervácie u dopravcu Spoločenstva s odletom z letiska umiestneného na území členského štátu a s príletom na letisko nachádzajúce sa v tretej krajine, cez iné letisko tejto tretej krajiny, má nárok na náhradu od leteckého dopravcu tretej krajiny, ktorý uskutočnil celý tento let, ak uvedený cestujúci dosiahol svoje konečné cieľové miesto s meškaním viac ako tri hodiny spôsobeným na druhom úseku daného letu.

26 S cieľom odpovedať na túto otázku treba pripomenúť, že podľa článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 sa toto nariadenie uplatňuje na cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu.

27 Z jasného znenia tohto ustanovenia tak vyplýva, že na situáciu cestujúcich letu s priamym prípojom, ktorí odlietajú z letiska umiestneného na území členského štátu, sa vzťahuje nariadenie č. 261/2004.

28 Tento záver nemôže spochybniť ani tá skutočnosť, že daný let mal medzipristátie na území tretej krajiny, ani to, že letecký dopravca, ktorý uvedený let uskutočnil, nie je „dopravcom Spoločenstva“ v zmysle článku 2 písm. c) tohto nariadenia.

29 Súdny dvor totiž už ustálene rozhodol, že let s jedným alebo viacerými prípojmi, ktoré boli predmetom jednej rezervácie, predstavuje jeden 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 tohto letu [rozsudok z 24. februára 2022, Airhelp (Meškanie presmerovaného letu), C-451/20, EU:C:2022:123, bod 26 a citovaná judikatúra).

30 Z toho vyplýva, že keďže lety s priamym prípojom, ktoré boli predmetom jednej rezervácie, treba na účely práva cestujúcich na náhradu stanoveného nariadením č. 261/2004 považovať za jeden celok a že uplatniteľnosť tohto nariadenia na cestujúcich týchto letov sa musí posudzovať vzhľadom na pôvodné miesto odletu a ich konečné cieľové miesto, miesto, kde bolo spôsobené meškanie, nemá na uplatniteľnosť tohto nariadenia – ako zdôraznil generálny advokát v bode 40 svojich návrhov – nijaký vplyv.

31 Okrem toho, ako ustanovuje článok 3 ods. 1 písm. b) nariadenia č. 261/2004, uskutočnenie letu dopravcom Spoločenstva predstavuje podmienku na uplatnenie tohto nariadenia, len pokiaľ ide o cestujúcich využívajúcich lety s odletom z letiska umiestneného na území tretej krajiny a s príletom na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu. Naopak v súlade s článkom 3 ods. 1 písm. a) daného nariadenia sa táto podmienka nevyžaduje, pokiaľ ide o cestujúcich využívajúcich lety z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu.

32 Napokon cieľ ochrany spotrebiteľov sledovaný nariadením č. 261/2004 potvrdzuje záver uvedený v bode 27 tohto rozsudku. Ako zdôraznil generálny advokát v bode 41 svojich návrhov, rozlišovanie podľa toho, či meškanie má svoj pôvod na prvom alebo druhom úseku letu s priamym prípojom, ktorý bol predmetom jednej rezervácie, by viedlo k neodôvodnenému rozlišovaniu, v dôsledku čoho by United Airlines bola povinná zaplatiť náhradu v prípade meškania spôsobeného na prvom úseku letu, no nebola by povinná tak urobiť v prípade meškania na druhom úseku daného letu, hoci takýto let s priamym prípojom sa musí považovať za jeden celok na účely nároku na náhradu a cestujúci majú v oboch prípadoch rovnaké meškanie v konečnom cieľovom mieste, a teda rovnaké nepríjemnosti.

33 Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti treba dospieť k záveru, že let s priamym prípojom s odletom z Európskej únie, ako je ten, o ktorý ide vo veci samej, patrí do pôsobnosti nariadenia č. 261/2004, a to na základe jeho článku 3 ods. 1 písm. a).

34 Pokiaľ ide o otázku, či letecký dopravca z tretej krajiny, ktorý neuzavrel zmluvu o preprave s cestujúcimi letu s priamym prípojom, ale ktorý tento let uskutočnil, môže byť povinný zaplatiť náhradu cestujúcim podľa nariadenia č. 261/2004, zo znenia článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 5 ods. 3 tohto nariadenia vyplýva, že osobou povinnou platiť túto náhradu môže byť len „prevádzkujúci letecký dopravca“ v zmysle článku 2 písm. b) uvedeného nariadenia. Podľa znenia

tohto ustanovenia „prevádzkujúcim leteckým dopravcom“ je letecký dopravca, „ktorý na základe zmluvy s cestujúcim, alebo v mene inej osoby, právnickej alebo fyzickej majúcej zmluvu s takým cestujúcim, vykoná alebo zamýšľa vykonať let“.

35 Súdny dvor spresnil, že táto definícia ukladá dve kumulatívne podmienky na to, aby letecký dopravca mohol byť považovaný za „prevádzkujúceho leteckého dopravcu“, týkajúce sa na jednej strane uskutočnenia dotknutého letu a na druhej strane existencie zmluvy uzavretej s cestujúcim (rozsudok z 11. júla 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, bod 23 a citovaná judikatúra).

36 Ako totiž v podstate uviedol generálny advokát v bode 47 svojich návrhov, normotvorca Únie sa pri prijímaní nariadenia č. 261/2004 rozhodol pre použitie výlučnej zodpovednosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu s cieľom zaručiť ochranu práv cestujúcich v leteckej doprave a právnu istotu, pokiaľ ide o určenie osoby, ktorej prináležia povinnosti uložené týmto nariadením.

37 Pokiaľ ide o prvú podmienku, táto kladie dôraz na „let“, ktorý predstavuje jej ústredný prvok. Súdny dvor pritom už rozhodol, že tento pojem treba chápať ako „operáciu leteckej dopravy, čím určitým spôsobom predstavuje jednu ‚jednotku‘ tejto dopravy uskutočnenú leteckým dopravcom, ktorý určuje svoj letový poriadok“ (rozsudok zo 4. júla 2018, Wirth a i., C-532/17, EU:C:2018:527, bod 19).

38 Za prevádzkujúceho leteckého dopravcu treba teda považovať dopravcu, ktorý v rámci svojej činnosti prepravy cestujúcich prijme rozhodnutie uskutočniť konkrétny let, vrátane určenia jeho letového poriadku, a tým vytvoriť ponuku leteckej dopravy pre záujemcov. Prijatie takéhoto rozhodnutia v sebe totiž zahŕňa, že tento dopravca nesie zodpovednosť za uskutočnenie tohto letu najmä vrátane jeho prípadného zrušenia alebo veľkého meškania pri jeho prílete (rozsudok zo 4. júla 2018, Wirth a i., C-532/17, EU:C:2018:527, bod 20).

39 Pokiaľ ide o druhú podmienku, treba pripomenúť, že podľa článku 3 ods. 5 druhej vety nariadenia č. 261/2004 ak prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý nemá zmluvu s cestujúcim, plní povinnosti vyplývajúce z tohto nariadenia, považuje sa za osobu konajúcu v mene osoby, ktorá uzavrela zmluvu s dotknutým cestujúcim.

40 Z toho vyplýva, ako uviedol generálny advokát v bode 49 svojich návrhov, že neexistencia zmluvného vzťahu medzi dotknutými cestujúcimi a prevádzkujúcim leteckým dopravcom je na tento účel irelevantná, pokiaľ prevádzkujúci letecký dopravca má vlastný zmluvný vzťah s leteckým dopravcom, ktorý uzavrel zmluvu s týmito cestujúcimi.

41 Zo spisu predloženého Súdnemu dvoru pritom vyplýva, že United Airlines jednak uskutočnila let s priamym prípojom, o ktorý ide vo veci samej, a jednak, že sa tento let uskutočnil v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu so spoločnosťou Lufthansa.

42 Za týchto podmienok treba United Airlines považovať za prevádzkujúceho leteckého dopravcu v zmysle článku 2 písm. b) nariadenia č. 261/2004, keďže uvedená spoločnosť uskutočnila uvedený let tým, že v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu konala v mene spoločnosti Lufthansa, t. j. zmluvného dopravcu vo veci samej.

43 Napokon treba poznamenať, že z článku 13 nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý platí náhradu alebo plní iné povinnosti vyplývajúce z tohto nariadenia, si zachováva právo uplatňovať nárok na náhradu od ktorejkoľvek osoby, vrátane tretích osôb, v súlade s uplatniteľným vnútroštátnym právom.

44 Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy treba na prvú otázku odpovedať tak, že článok 3 ods. 1 písm. a) v spojení s článkami 6 a 7 nariadenia (ES) č. 261/2004 sa má vykladať v tom zmysle, že cestujúci letu s priamym prípojom pozostávajúceho z dvoch úsekov letu, ktorý bol predmetom jednej rezervácie u dopravcu Spoločenstva s odletom z letiska umiestneného na území členského štátu a s príletom na letisko nachádzajúce sa v tretej krajine, cez iné letisko tejto tretej krajiny, má nárok na náhradu od leteckého dopravcu tretej krajiny, ktorý uskutočnil celý tento let, konajúc v mene uvedeného leteckého dopravcu Spoločenstva, ak tento cestujúci dosiahol svoje konečné cieľové miesto s meškaním viac ako tri hodiny spôsobeným na druhom úseku daného letu.

O druhej otázke

45 Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd pýta, či vzhľadom na zásadu medzinárodného obyčajového práva, podľa ktorej má každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom, je nariadenie č. 261/2004 platné v rozsahu, v akom sa uplatňuje na cestujúcich letu s priamym prípojom, s odletom z letiska umiestneného na území členského štátu a s príletom na letisko nachádzajúce sa na území tretej krajiny, ktorého veľké meškanie bolo spôsobené na úseku tohto letu, ktorý sa uskutočnil na území danej tretej krajiny.

46 Predovšetkým treba pripomenúť, že ako vyplýva z článku 3 ods. 5 ZEÚ, Únia prispieva k prísnemu dodržiavaniu a rozvoju medzinárodného práva. Pokiaľ teda prijíma určitý akt, je povinná dodržiavať medzinárodné právo ako celok, vrátane medzinárodného obyčajového práva, ktorým sú inštitúcie Únie viazané (rozsudok z 21. decembra 2011, Air Transport Association of America a i., C-366/10, EU:C:2011:864, bod 101, ako aj citovaná judikatúra).

47 Ďalej treba uviesť, že zásada, podľa ktorej má každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom, predstavuje zásadu medzinárodného obyčajového práva (pozri v tomto zmysle rozsudok z 21. decembra 2011, Air Transport Association of America a i., C-366/10, EU:C:2011:864, body 103 a 104).

48 Napokon je nesporné, že zásad medzinárodného obyčajového práva, akými sú tie uvedené v predchádzajúcom bode, sa môže dovolávať osoba podliehajúca súdnej právomoci na účely toho, aby Súdny dvor preskúmal platnosť určitého aktu Únie, a to po prvé pokiaľ uvedená zásada môže spochybniť právomoc Únie prijať uvedený akt, a po druhé pokiaľ sa predmetný akt môže dotknúť práv, ktoré osoba podliehajúca súdnej právomoci vyvodzuje z práva Únie, alebo pokiaľ jej môže ukladať povinnosti podľa tohto práva (rozsudok z 21. decembra 2011, Air Transport Association of America a i., C-366/10, EU:C:2011:864, bod 107, ako aj citovaná judikatúra).

49 V prejednávanej veci sa na zásadu, podľa ktorej má každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom, v podstate poukazuje preto, aby Súdny dvor posúdil, či Únia má vzhľadom na túto zásadu právomoc prijať nariadenie č. 261/2004 v rozsahu, v akom sa toto nariadenie uplatňuje na cestujúcich letov s priamym prípojom, s odletom z letiska umiestneného na území členského štátu a s príletom na letisko nachádzajúce sa na území tretej krajiny, ktorého veľké meškanie bolo spôsobené na úseku tohto letu, ktorý sa uskutočnil na území tejto tretej krajiny.

50 Hoci sa teda zdá, že predmetná zásada zakladá povinnosti len medzi štátmi, nemožno za okolností, o aké ide vo veci, v ktorej rozhoduje vnútroštátny súd a v ktorej môže nariadenie č. 261/2004 žalovanej vo veci samej ukladať povinnosti podľa práva Únie, vylúčiť, že by sa táto žalovaná mohla na uvedenú zásadu odvolávať, a teda že by Súdny mohol preskúmať platnosť tohto nariadenia z hľadiska takejto zásady.

51 Keďže však zásada medzinárodného obyčajového práva nie je natoľko presná ako ustanovenie medzinárodnej dohody, súdne preskúmanie sa musí nevyhnutne obmedziť na otázku, či sa inštitúcie Únie prijatím daného aktu dopustili zjavne nesprávneho posúdenia, pokiaľ ide o podmienky uplatnenia danej zásady (rozsudok z 21. decembra 2011, Air Transport Association of America a i., C-366/10, EU:C:2011:864, bod 110, ako aj citovaná judikatúra).

52 Predovšetkým, ako bolo pripomenuté v bodoch 26 a 27 tohto rozsudku, podľa článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 let s priamym prípojom patrí do pôsobnosti tohto nariadenia z dôvodu, že cestujúci začali svoju cestu z letiska nachádzajúceho sa v členskom štáte. Týmto uvedené nariadenie vytvára na účely svojej uplatniteľnosti úzku väzbu s územím Únie.

53 Treba teda uviesť, že kritérium uplatniteľnosti nariadenia č. 261/2004 stanovené v tomto článku 3 ods. 1 písm. a) nezasahuje do podmienok uplatňovania zásady úplnej a výlučnej zvrchovanosti štátu nad svojím vzdušným priestorom, keďže sa týka cestujúcich odlietajúcich z letiska umiestneného na území členského štátu, ktorí teda môžu vzhľadom na takúto väzbu podliehať právomoci Únie.

54 Ďalej treba zdôrazniť, podobne ako uviedla Rada Európskej únie vo svojich pripomienkach, že toto nariadenie sa uplatní na veľké meškanie spôsobené meškaním na úseku letu, ktorý sa uskutočnil v tretej krajine, iba za vymedzených a jasne definovaných okolností, za ktorých sa dotknutý let posudzovaný ako celok uskutočňuje z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu. Takýto let a jeho cestujúci si tak zachovávajú úzku väzbu s územím Únie, a to aj na úseku letu uskutočneného mimo Únie.

55 V tejto súvislosti treba uviesť, ako uviedol generálny advokát v bode 64 svojich návrhov, že nariadenie č. 261/2004 sa nemá uplatňovať podľa článku 3 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia na lety, ktoré sa uskutočňujú výlučne v tretej krajine alebo medzi dvoma tretími krajinami, bez akejkoľvek väzby s územím Únie.

56 Preto sa nemožno domnievať, že prijatím nariadenia č. 261/2004 sa inštitúcie Únie dopustili zjavne nesprávneho posúdenia, pokiaľ ide o podmienky uplatnenia zásady medzinárodného obyčajového práva, podľa ktorej má každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom.

57 Napokon treba pripomenúť cieľ nariadenia č. 261/2004, ktorým je, ako vyplýva z jeho odôvodnení 1 a 4, zabezpečenie vysokej úrovne ochrany cestujúcich.

58 V tejto súvislosti treba uviesť, že na účely zabezpečenia takéhoto cieľa sa normotvorca Únie v zásade môže rozhodnúť, že výkon obchodnej činnosti, v danom prípade leteckej dopravy, na území Únie povolí len pod podmienkou, že ekonomické subjekty budú dodržiavať kritériá stanovené Úniou smerujúce k splneniu cieľov, ktoré si stanovila v oblasti ochrany spotrebiteľov, konkrétne cestujúcich v leteckej doprave (pozri analogicky rozsudok z 21. decembra 2011, Air Transport Association of America a i., C-366/10, EU:C:2011:864, bod 128, ako aj citovanú judikatúru).

59 Okrem toho tvrdenia United Airlines týkajúce sa údajného porušenia rovnosti zaobchádzania medzi cestujúcimi letov s priamym prípojom, o ktorý ide vo veci samej, na jednej strane, a cestujúcimi využívajúcimi len druhý úsek tohto letu, na druhej strane, nespochybňujú záver uvedený v bode 56 tohto rozsudku.

60 Tieto dve kategórie cestujúcich sa totiž nenachádzajú v porovnateľnej situácii, keďže cestujúci letu s priamym prípojom, o ktorý ide vo veci samej, ktorý sa v súlade s judikatúrou pripomenutou v bode 29 tohto rozsudku, musí na účely uplatniteľnosti nariadenia č. 261/2004 považovať za jeden celok, využili let z letiska umiestneného na území členského štátu, nie je to však prípad cestujúcich, ktorí využili len druhý úsek daného letu uskutočnený s odletom z letiska umiestneného na území tretieho štátu a s príletom na letisko nachádzajúce sa na území tretieho štátu.

61 Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy treba konštatovať, že preskúmanie druhej otázky neodhalilo nič, čo by mohlo mať vplyv na platnosť nariadenia č. 261/2004 vzhľadom na zásadu medzinárodného obyčajového práva, podľa ktorej má každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom.

O trovách

62 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. Iné trovy konania, ktoré vznikli v súvislosti s predložením pripomienok Súdnemu dvoru a nie sú trovami uvedených účastníkov konania, nemôžu byť nahradené.

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

1. **Článok 3 ods. 1 písm. a) v spojení s článkami 6 a 7 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, sa má vykladať v tom zmysle, že cestujúci letu s priamym prípojom pozostávajúceho z dvoch úsekov letu, ktorý bol predmetom jednej rezervácie u dopravcu Spoločenstva s odletom z letiska umiestneného na území členského štátu a s príletom na letisko nachádzajúce sa v tretej krajine, cez iné letisko tejto tretej krajiny, má nárok na náhradu od leteckého dopravcu tretej krajiny, ktorý uskutočnil celý tento let, konajúc v mene uvedeného leteckého dopravcu Spoločenstva, ak tento cestujúci dosiahol svoje konečné cieľové miesto s meškaním viac ako tri hodiny spôsobeným na druhom úseku daného letu.**

2. **Preskúmanie druhej prejudiciálnej otázky neodhalilo nič, čo by mohlo mať vplyv na platnosť nariadenia č. 261/2004 vzhľadom na zásadu medzinárodného obyčajového práva, podľa ktorej má každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom.**

Podpisy