BREITHIÚNAS NA CÚIRTE (an Ceathrú Dlísheomra)

7 Aibreán 2022*

(Tarchur chun réamhrialú – Aeriompair – Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 – Rialacha comhchoiteanna maidir le cúiteamh agus cúnamh do phaisinéirí i gcás nach gceadófar dóibh bordáil agus i gcás ina gcuirfear eitiltí ar ceal nó i gcás ina gcuirfear moill fhada orthu – Eitilt nascála ina bhfuil dhá mhír eitilte – Moill fhada ar an gceann scríbe mar gheall ar mhoill sa dara cuid den eitilt sin idir dhá aerfort i dtríú tír – Bailíocht an rialacháin seo faoin dlí idirnáisiúnta)

I gCás C-561/20,

IARRAIDH ar réamhrialú de bhun Airteagal 267 CFAE ón Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Cúirt Cuideachtaí na Bruiséile (Ollainnis), an Bheilg), trí bhreith an 21 Deireadh Fómhair 2020, a fuarthas ag an gCúirt Bhreithiúnais an 26 Deireadh Fómhair 2020, sna himeachtaí idir

Q,

R,

S

v

United Airlines Inc.,

Tugann AN CHÚIRT (an Ceathrú Dlísheomra),

agus í comhdhéanta mar seo a leanas: C. Lycourgos, Uachtarán an Dlísheomra, S. Rodin (Rapóirtéir), J.-C. Bonichot, L.S. Rossi agus O. Spineanu-Matei, Breithiúna,

Abhcóide Ginearálta: A. Rantos,

Cláraitheoir: A. Calot Escobar,

ag féachaint don nós imeachta i scríbhinn,

tar éis breithniú a dhéanamh ar na barúlacha arna dtíolacadh thar ceann na bpáirtithe seo a leanas:

– Q, R agus S, ag B. Schaumont agus J. De Man, advocaten,

* Teanga an cháis: an Ollainnis.

– United Airlines Inc., ag M. Wouters, advocaat,

– Rialtas na Beilge, dá ndéanann S. Baeyens, P. Cottin agus C. Pochet, i gcáil Gníomhairí, ionadaíocht,

– Rialtas na Polainne, dá ndéanann B. Majczyna, i gcáil Gníomhaire, ionadaíocht

– Parlaimint na hEorpa, dá ndéanann L. Stefani agus I. Terwinghe, i gcáil Gníomhairí, ionadaíocht,

– Comhairle an Aontais Eorpaigh, dá ndéanann N. Rouam agus K. Michoel, i gcáil Gníomhairí, ionadaíocht,

– an Coimisiún Eorpach, dá ndéanann A. Nijenhuis, K. Simonsson agus P.-J. Loewenthal, i gcáil Gníomhairí, ionadaíocht,

tar éis éisteacht le Tuairim an Abhcóide Ghinearálta ag éisteacht an 9 Nollaig 2021,

an Breithiúnas seo a leanas:

Breithiúnas

1 Baineann an iarraidh seo ar réamhrialú, sa chéad áit, le léiriú Airteagal 3(1)(a), arna léamh i dteannta Airteagail 6 agus 7 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 11 Feabhra 2004 lena mbunaítear rialacha comhchoiteanna maidir le cúiteamh agus cúnamh do phaisinéirí i gcás nach gceadófar dóibh bordáil agus i gcás ina gcuirfear eitiltí ar ceal nó i gcás ina gcuirfear moill fhada orthu, agus lena n-aisghairtear Rialachán (CEE) Uimh. 295/91 (IO 2004 L 46, lch. 1), agus, sa dara háit, bailíocht Rialachán Uimh. 261/2004 i bhfianaise an dlí idirnáisiúnta agus, go háirithe, i bhfianaise an phrionsabail go bhfuil ceannas iomlán agus eisiach ag gach stát ar an aerspás os cionn a chríche.

2 Rinneadh an iarraidh in imeachtaí idir Q, R agus S, ar thaobh amháin, agus United Airlines Inc. ar an taobh eile, maidir le cúiteamh a íoc as nasceitilt ar cuireadh moill uirthi.

Comhthéacs dlí

3 Seo a leanas foclaíocht aithrisí 1, 4, 7 agus 8 de Rialachán Uimh. 261/2004:

‘(1) Ba cheart go mbeadh sé d’aidhm ag gníomhaíocht ag an Aontas i réimse an aeriompair, i measc nithe eile, a áirithiú go bhfuil leibhéal ard cosanta ann do phaisinéirí. Thairis sin, ba cheart go dtabharfaí aird iomlán ar na riachtanais atá ann maidir le cosaint tomhaltóirí i gcoitinne.

[…]

(4) Ba cheart don Chomhphobal, dá bhrí sin, na caighdeáin chosanta a leagtar síos leis an Rialachán sin a ardú chun cearta paisinéirí a neartú agus chun a áirithiú go bhfeidhmeoidh aeriompróirí faoi choinníollacha comhchuibhithe i margadh léirscaoilte araon.

[…]

(7) Chun cur i bhfeidhm éifeachtach an Rialacháin seo a áirithiú, ba cheart go mbeadh na hoibleagáidí a gcruthaítear leis a bheith ar an aeriompróir oibríochta a oibríonn eitilt nó a bhfuil sé beartaithe aige eitilt a oibriú, cibé acu le haerárthach faoi úinéireacht, faoi léas tirim nó faoi léas fliuch, nó ar aon bhonn eile.

(8) Níor cheart go gcuirfeadh an Rialachán seo srian ar chearta an aeriompróra oibríochta cúiteamh a lorg ó aon duine, lena n-áirítear tríú páirtithe, i gcomhréir leis an dlí is infheidhme.'

[Aistriúchán neamhoifigiúil]

4 Foráiltear an méid seo a leanas le hAirteagal 2 den Rialachán sin, dar teideal 'Sainmhínithe', i bpointe (a) go (c) agus i bpointe (h) de:

'Chun críocha an Rialacháin seo, tá feidhm ag na sainmhínithe seo a leanas:

(a) ciallaíonn "aeriompróir" gnóthas aeriompair a bhfuil ceadúnas oibríochta bailí aige;

(b) ciallaíonn "aeriompróir oibríochta" a oibríonn eitilt nó a bhfuil sé beartaithe aige eitilt a oibriú faoi chonradh le paisinéir nó thar ceann duine eile, dlítheanach nó nádúrtha, a bhfuil conradh aige leis an bpaisinéir sin;

(c) ciallaíonn "iompróir Comhphobail" aeriompróir a bhfuil ceadúnas oibríochta bailí aige arna dheonú ag Ballstát i gcomhréir le forálacha Rialachán (CEE) Uimh. 2407/92 ón gComhairle an 23 Iúil 1992 maidir le haeriompróirí a cheadúnú [(IO 1992 L 240, lch. 1)];

[…]

(h) ciallaíonn "ceann scríbe deiridh" an ceann scríbe ar an ticéad a chuirtear i láthair ag an gcuntar clárúcháin nó, i gcás nasceitiltí díreacha, ceann scríbe na heitilte deiridh; ní thabharfar aird ar nasceitiltí malartacha a bheidh ar fáil má urramaítear an t-am sroichte bunaidh atá beartaithe'.

[Aistriúchán neamhoifigiúil]

5 Foráiltear an méid seo a leanas le hAirteagal 3 den Rialachán sin, dar teideal 'Raon feidhme', i míreanna 1 agus 5 de:

'1. Beidh feidhm ag an Rialachán seo:

(a) maidir le paisinéirí a imíonn as an aerfort atá suite ar chríoch Bhallstáit lena mbaineann an Conradh;

(b) maidir le paisinéirí a imíonn as an aerfort atá suite i dtríú tír chuig aerfort atá suite ar chríoch Bhallstáit lena mbaineann an Conradh, mura rud é go bhfuair siad sochair nó cúiteamh agus gur tugadh cúnamh dóibh sa tríú tír sin, más iompróir Comhphobail é aeriompróir oibríochta na heitilte lena mbaineann.

[…]

5. Beidh feidhm ag an Rialachán seo maidir le haon aeriompróir oibríochta a sholáthraíonn iompar do phaisinéirí a chumhdaítear le mír 1 agus mír 2. I gcás ina dtabharfaidh aeriompróir oibríochta nach bhfuil aon chonradh aige leis an bpaisinéir faoi oibleagáidí faoin Rialachán seo, measfar go ndéanann sé amhlaidh thar ceann an duine a bhfuil conradh aige leis an bpaisinéir sin.'

[Aistriúchán neamhoifigiúil]

6 Foráiltear an méid seo a leanas le hAirteagal 5 den Rialachán céanna, dar teideal 'Cealú', i mír 1 agus i mír 3 de:

'1. I gcás cealú d'eitilt:

[…]

(c) beidh sé de cheart ag na paisinéirí lena mbaineann cúiteamh a fháil ón aeriompróir oibríochta i gcomhréir le hAirteagal 7, mura rud é:
   (i) go gcuirfear ar an eolas iad faoin gcealú coicís ar a laghad roimh an am imeachta a bhí sceidealaithe; nó
   (ii) go gcuirfear ar an eolas iad faoin gcealú idir coicís agus seacht lá roimh an am imeachta a bhí sceidealaithe agus go dtairgtear athródú dóibh, rud a ligfidh dóibh imeacht tráth nach faide ná dhá uair an chloig roimh an am imeachta a bhí sceidealaithe agus a gceann scríbe a bhaint amach níos lú ná 4 uaire an chloig tar éis an ama sroichte a bhí sceidealaithe; nó
   (iii) go gcuirfear ar an eolas iad faoin gcealú níos lú ná 7 lá roimh an am imeachta a bhí sceidealaithe agus go dtairgtear athródú dóibh, rud a ligfidh dóibh imeacht tráth nach déanaí ná uair an chloig roimh an am imeachta a bhí sceidealaithe agus a gceann scríbe a bhaint amach níos lú ná 2 uair an chloig tar éis an ama sroichte a bhí sceidealaithe.

[…]

3. Ní bheidh sé d'oibleagáid ar aeriompróir oibríochta cúiteamh a íoc i gcomhréir le hAirteagal 7, más féidir leis a chruthú gur dálaí eisceachtúla ba chúis leis an gcealú nach bhféadfaí a sheachaint fiú dá mbeadh gach beart réasúnach déanta.'

[Aistriúchán neamhoifigiúil]

7 Faoi Airteagal 6 de Rialachán Uimh. 261/2004, dar teideal 'Moill':

'1. I gcás ina mbeidh aeriompróir oibríochta ag súil go réasúnach go gcuirfear moill ar eitilt thar an am imeachta a bhí sceidealaithe di:

(a) ar feadh 2 uair an chloig nó níos mó i gcás eitiltí de 1 500 ciliméadar nó níos lú; nó

(b) ar feadh 3 uaire an chloig nó níos mó i gcás na n-eitiltí go léir laistigh den Chomhphobal atá níos mó ná 1 500 ciliméadar agus gach eitilt eile atá idir 1 500 agus 3 500 ciliméadar; nó

(c) ar feadh 4 uaire an chloig nó níos mó i gcás gach eitilte nach dtagann faoi (a) nó (b),

tairgfidh an t-aeriompróir oibríochta an méid seo a leanas do phaisinéirí:

(i) an cúnamh a shonraítear in Airteagal 9(1)(a) agus (2); agus

(ii) nuair a tharlaíonn an t-am imeachta a rabhthas ag súil go réasúnta an lá ar a laghad tar éis an am imeachta a fógraíodh roimhe sin, an cúnamh a shonraítear in Airteagal 9(1)(b) agus 9(1)(c); agus

(iii) nuair is 5 uaire an chloig ar a laghad an mhoill, an cúnamh a shonraítear in Airteagal 8(1)(a).

2. Ar aon chuma, déanfar an cúnamh a thairiscint laistigh de na teorainneacha ama atá leagtha amach thuas maidir le gach réim achair.'

[Aistriúchán neamhoifigiúil]

8 Faoin gceannteideal 'Ceart chun cúitimh', foráiltear i mír 1 d'Airteagal 7 den Rialachán sin:

'I gcás ina ndéanfar tagairt don Airteagal seo, gheobhaidh paisinéirí cúiteamh arb ionann é agus:

(a) EUR 250 le haghaidh gach eitilte de 1 500 ciliméadar nó níos lú;

(b) EUR 400 le haghaidh gach eitilte laistigh den Chomhphobal atá níos mó ná 1 500 ciliméadar, agus le haghaidh gach eitilte eile atá idir 1 500 agus 3 500 ciliméadar;

(c) EUR 600 do gach eitilt nach dtagann faoi (a) nó (b).

[…]' [Aistriúchán Neamhoifigiúil]

9 Sonraítear in Airteagal 13 den Rialachán sin, dar teideal 'Ceart chun sásaimh':

'I gcásanna ina n-íocann aeriompróir oibríochta cúiteamh nó ina gcomhlíonann sé na hoibleagáidí eile atá air faoin Rialachán seo, ní fhéadfar aon fhoráil den Rialachán seo a léiriú mar ní lena gcuirtear srian ar a cheart cúiteamh a lorg ó aon duine, lena n-áirítear tríú páirtithe, i gcomhréir leis an dlí infheidhme. Go háirithe, ní chuirfear leis an Rialachán seo srian ar dhóigh ar bith ar cheart an aeriompróra oibríochta aisíocaíocht a lorg ó thionscnóir turas nó ó dhuine eile a bhfuil conradh ag an aeriompróir oibríochta leis. Mar an gcéanna, ní fhéadfar aon fhoráil den Rialachán seo a léiriú mar ní lena gcuirtear srian ar cheart tionscnóra turas nó tríú páirtí, seachas paisinéir, a bhfuil conradh ag aeriompróir oibríochta leis, aisíocaíocht nó cúiteamh a lorg ón aeriompróir oibríochta i gcomhréir le dlíthe ábhartha is infheidhme.'

[Aistriúchán neamhoifigiúil]

An díospóid sna príomhimeachtaí agus na ceisteanna a tharchuirtear chun réamhrialú

10 Rinne na hiarratasóirí sna príomhimeachtaí áirithint amháin, trí ghníomhaireacht taistil, leis an iompróir Comhphobail Deutsche Lufthansa AG ('Lufthansa'), le haghaidh nasceitilt ón mBruiséil (an Bheilg) go San José (Stáit Aontaithe Mheiriceá), le stad in Newark (Stáit Aontaithe Mheiriceá).

11 Ba iad United Airlines, aeriompróir atá bunaithe i dtríú tír, a d'oibrigh an nasceitilt ina hiomláine. Shroich na hiarratasóirí sna príomhimeachtaí a gceann scríbe le moill de 223 nóiméad.

12 Le litir an 6 Meán Fómhair 2018, thug an chuideachta Happy Flights BVBA, ar sannadh an t-éileamh arna thaisceadh ag na hiarratasóirí sna príomhimeachtaí, fógra foirmiúil do United Airlines go raibh sé faoi dhliteanas cúiteamh a íoc sa mhéid de EUR 600 in aghaidh an duine don mhoill sin, eadhon méid iomlán de EUR 1 800, de bhun Rialachán Uimh. 261/2004.

13 An 4 Deireadh Fómhair 2018, thug United Airlines freagra ar Happy Flights, á éileamh nach raibh an rialachán sin infheidhme, ar an bhforas gur tharla an mhoill sin le linn an dara mír den eitilt lena mbaineann.

14 Le litir an 5 Deireadh Fómhair 2018, thug Happy Flights freagra ar United Airlines, ag tagairt do chásdlí na Cúirte chun a seasamh a bhréagnú agus mhol sé dó an cúiteamh dá dtagraítear i mír 12 thuas a íoc.

15 Le litir an 10 Deireadh Fómhair 2018, thug United Airlines freagra ar Happy Flights ina dhiaidh sin.

16 An 11 Deireadh Fómhair 2018, sheol Happy Flights litir fógra fhoirmiúil chuig United Airlines. An lá céanna, chuir United Airlines in iúl do Happy Flights go raibh a sheasamh á choimeád aige.

17 An 3 Bealtaine 2019, chuir Happy Flights in iúl do United Airlines, agus ag tabhairt fógra dó íocaíocht a dhéanamh, go raibh an t-éileamh ar sannadh dó aistrithe chuig na hiarratasóirí sna príomhimeachtaí.

18 An 22 Iúil 2019, chuir Happy Flights toghairm ar United Airlines á cheangal air láithriú os comhair an Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Cúirt na gCuideachtaí (Ollainnis), an Bheilg), an chúirt a rinne an tarchur, ag lorg ordaithe chun ceangal a chur air an cúiteamh dá dtagraítear i mír 12 thuas a íoc, mar aon le hús mainneachtana ón 6 Meán Fómhair 2018 agus ús reachtúil.

19 Sa chomhthéacs sin, tá amhras ar an gcúirt sin maidir leis an bhfreagra atá le tabhairt ar argóintí áirithe arna n-ardú ag United Airlines, a bhaineann le hinfheidhmeacht Rialachán Uimh. 261/2004 agus lena bhailíocht.

20 Sa chéad áit, cuireann United Airlines i gcoinne infheidhmeacht Rialachán Uimh. 261/2004, i gcás ina dtarlaíonn moill fhada le linn eitilt chuig aerfoirt agus uathu atá suite ar chríoch tríú tír, fiú más é an dara cuid agus an chuid dheireanach í de nasceitilt a n-oibrítear an chéad chuid di ó aerfort atá suite ar chríoch Bhallstáit.

21 Maidir leis sin, ar an gcéad dul síos, cuireann an chúirt a rinne an tarchur in iúl, cé go bhfuil breithiúnas an 31 Bealtaine 2018, *Wegener* (C-537/17, EU:C:2018:361), a bhain le moill a tharla sa chéad chuid de nasceitilt a bhí á hoibriú ag aeriompróir nach cuid den Chomhphobal é ag imeacht ó aerfort a bhí suite ar chríoch Bhallstáit, i bhfabhar infheidhmeacht Rialachán Uimh. 261/2004, ní fhéadtar na ceachtanna ón mbreithiúnas sin a thrasuíomh go simplí chuig an gcás os a chomhair, ós rud é, sa chás seo, gurb é an dara cuid den eitilt lena mbaineann, ag imeacht ó aerfort atá suite ar chríoch tríú tír, is cúis leis an moill a d'fhulaing na hiarratasóirí sna príomhimeachtaí.

22 Ar an dara dul síos, tugann an chúirt tagartha dá haire, i mbreithiúnas an 11 Iúil 2019, *České aerolinie* (C-502/18, EU:C:2019:604), gur chinn an Chúirt go raibh feidhm freisin ag Rialachán Uimh. 261/2004 maidir leis an dara cuid den nasceitilt nuair a bhí an chéad chuid den eitilt sin á hoibriú ó aerfort a bhí suite i gcríoch Bhallstáit. Sa chás ba bhun leis an mbreithiúnas sin, ardaíodh

an cheist cibé an bhféadfaí nó nach bhféadfaí a cheangal ar an iompróir Comhphobail a d'oibrigh an chéad chuid den eitilt sin cúiteamh a thabhairt do phaisinéir a d'fhulaing moill shuntasach sa dara cuid den eitilt chéanna, a bhí á hoibriú go fisiceach ag aeriompróir tríú tír. De réir na cúirte sin, áfach, tá difríocht idir fíorais an cháis sin agus fíorais na díospóide os a comhair a mhéid nach mbaineann an díospóid sin le haon iompróir Comhphobail, ba é Lufthansa an t-iompróir Comhphobail a d'eisigh na ticéid agus gan é a bheith ina pháirtí fiú sa díospóid sin. Mar sin, ní féidir an réiteach a ghlac an Chúirt sa bhreithiúnas sin a thrasuí go simplí sa díospóid sin.

23 Sa dara háit, maidir le ceist bhailíocht Rialachán Uimh. 261/2004, tugann an chúirt a rinne an tarchur dá haire go n-áitíonn United Airlines, dá mbeadh feidhm ag an Rialachán sin i gcás moill fhada ar an dara cuid de nasceitilt, a dhéantar go hiomlán laistigh de chríoch tríú tír, go mbeadh éifeacht seach-chríochach aige a bheadh contrártha leis an dlí idirnáisiúnta Go háirithe, de réir United Airlines, le prionsabal na ceannasachta, cuirtear cosc ar an rialachán sin a bheith is infheidhme ar chás a tharlaíonn ar chríoch tríú tír, amhail an cás atá i gceist sna príomhimeachtaí, inar tharla an mhoill ar chríoch na Stát Aontaithe agus gur laistigh den chríoch sin amháin a tháirgtear a héifeachtaí. Má tá an argóint sin de chuid United Airlines ceart, ceistíonn an chúirt a rinne an tarchur ansin bailíocht an rialacháin chéanna i bhfianaise an dlí idirnáisiúnta.

24 Sna himthosca sin, chinn an Nederlandtalige ondernemingsrechtbank Brussel (Cúirt Cuideachtaí na Bruiséile (Ollainnis)) bac a chur ar na himeachtaí agus na ceisteanna seo a leanas a tharchur chuig an gCúirt Bhreithiúnais i gcomhair réamhrialú:

'(1) Ar cheart Airteagal 3(1)(a) agus Airteagal 7 de Rialachán [Uimh. 261/2004], arna léiriú ag an gCúirt Bhreithiúnais, a léiriú ar bhealach a chiallaíonn go bhfuil paisinéirí i dteideal cúitimh airgeadais ó aeriompróir neamh-Chomhphobail nuair a shroicheann siad a gceann scríbe le moill níos mó ná trí huaire an chloig de thoradh moille ar an eitilt dheireanach, a bhfuil an áit imeachta agus an áit sroichte araon suite i gcríoch tríú tír, gan stad ar chríoch Ballstáit, i sraith nasceitiltí a thosaíonn ag aerfort atá suite ar chríoch Ballstáit, agus iad ar fad á n-oibriú go fisiceach ag an aeriompróir neamh-Chomhphobail sin agus atá curtha in áirithe go léir in áirithint amháin ag na paisinéirí le haeriompróir Comhphobail nár oibrigh aon cheann de na heitiltí sin go fisiciúil?

(2) Má thugtar freagra dearfach ar an gcéad cheist, le Rialachán [Uimh. 261/2004], mar a léirítear sa chéad cheist, an ndéantar an dlí idirnáisiúnta a shárú agus, go háirithe, prionsabal cheannasacht eisiach agus iomlán Stáit ar a chríoch agus ar a aerspás a shárú, agus dlí an Aontais á dhéanamh is infheidhme maidir le staid a tharlaíonn laistigh de chríoch tríú tír?'

Breithniú ar na ceisteanna a tharchuirtear

An chéad cheist

25 De réir na chéad cheiste, fiafraíonn an chúirt a rinne an tarchur, go bunúsach, an gá Airteagal 3(1)(a), arna léamh i dteannta Airteagail 6 agus 7 de Rialachán Uimh. 261/2004, a léiriú sa chaoi go bhfuil paisinéir ar nasceitilt, comhdhéanta de dhá mhír eitilte agus a cuireadh in áirithe trí áirithint amháin le hiompróir Comhphobail, ag imeacht ó aerfort atá ar chríoch Bhallstáit chuig aerfort atá suite i dtríú tír trí aerfort eile sa tríú tír sin, i dteideal cúitimh ó aeriompróir tríú tír a d'oibrigh an eitilt ina hiomláine, sa chás go bhfuil a cheann scríbe sroichte ag an bpaisinéir sin le moill níos mó ná 3 uaire an chloig mar gheall ar mhoill sa dara cuid den eitilt sin.

26 Chun an cheist sin a fhreagairt, ní mór a mheabhrú, faoi Airteagal 3(1)(a) de Rialachán Uimh. 261/2004, go bhfuil feidhm ag an Rialachán sin maidir le paisinéirí a fhágann aerfort atá suite ar chríoch Bhallstáit.

27 Leanann sé mar sin ó fhoclaíocht shoiléir na forála sin go dtagann staid na bpaisinéirí ar nasceitilt a fhágann aerfort atá suite ar chríoch Bhallstáit faoi raon feidhme Rialachán Uimh. 261/2004.

28 Ní chaitear amhras ar an gconclúid sin toisc go ndearna an eitilt sin stad ar chríoch tríú tír nó toisc nach 'iompróir Comhphobail' é an t-aeriompróir a d'oibrigh an eitilt sin de réir bhrí Airteagal 2(c) den Rialachán sin.

29 Tá sé cinnte go seasta ag an gCúirt gurb ionann eitilt a bhfuil nasc amháin nó níos mó aici agus a bhí ina ábhar d'áirithint amháin agus eitilt ina hiomláine chun críocha cheart na bpaisinéirí chun cúitimh faoi Rialachán Uimh. 261/2004, rud a thugann le tuiscint go bhfuil infheidhmeacht an Rialacháin sin le meas maidir le háit imeachta tosaigh na heitilte agus áit chinn scríbe deiridh na heitilte sin (breithiúnas an 24 Feabhra 2022, *Airhelp (Moill ar eitilt athródaithe)*, C-451/20, EU:C:2022:123, mír 26 agus an cásdlí dá dtagraítear).

30 Dá bhrí sin, ós rud é nach mór a mheas gurb ionann nasceitiltí ar cuireadh in áirithint iad le háirithint amháin agus eitilt ina hiomláine chun críocha cheart na paisinéirí chun cúitimh dá bhforáiltear le Rialachán Uimh. 261/2004 agus nach mór na heitiltí sin a mheasúnú i bhfianaise na háite imeachta tosaigh agus cheann scríbe deiridh na n-eitiltí sin, níl aon tionchar ag an áit a dtarlaíonn moill ar an infheidhmeacht sin, mar a shonraigh an tAbhcóide Ginearálta i mír 40 dá Thuairim.

31 Ina theannta sin, mar is léir ó Airteagal 3(1)(b) de Rialachán Uimh. 261/2004, is coinníoll é oibriú eitilte ag iompróir Comhphobail chun an Rialachán sin a chur i bhfeidhm ach amháin a mhéid a bhaineann sé le paisinéirí a bhíonn ag eitilt ó aerfort atá suite i gcríoch tríú tír go dtí aerfort atá suite ar chríoch Bhallstáit. Os a choinne sin, i gcomhréir le hAirteagal 3(1)(a) den Rialachán sin, níl an coinníoll sin ag teastáil maidir le paisinéirí a bhíonn ag eitilt ó aerfort atá suite ar chríoch Bhallstáit.

32 Ar deireadh, daingnítear an chonclúid atá leagtha amach i mír 27 thuas leis an gcuspóir maidir le cosaint tomhaltóirí arna shaothrú ag Rialachán Uimh. 261/2004. Mar a chuir an tAbhcóide Ginearálta béim air i mír 41 dá Thuairim, dá ndéanfaí idirdhealú de réir cibé acu an bhfuil moill sa chéad nó sa dara cuid de nasceitilt a bhí ina ábhar d'áirithint amháin, bheadh sé ina idirdhealú nach mbeadh bonn cirt leis, agus go mbeadh sé d'oibleagáid ar United Airlines, dá bhrí sin, cúiteamh a íoc i gcás moille le linn an chéad chuid den eitilt sin, ach nach mbeadh sé d'oibleagáid air déanamh amhlaidh i gcás moille le linn an dara cuid den eitilt sin, cé nach mór nasceitilt dá leithéid a mheas ina hiomláine chun críocha teidlíochta cúitimh agus fulaingíonn paisinéirí de bharr an moill chéanna, sa dá chás, ag an gceann scríbe agus, dá bhrí sin, de bharr na míchaoithiúlachta céanna.

33 I bhfianaise an mhéid sin thuas, ní mór a mheas go dtagann nasceitilt ón Aontas Eorpach, amhail an eitilt atá i gceist sna príomhimeachtaí, faoi raon feidhme Rialachán Uimh. 261/2004, de bhua Airteagal 3(1)(a) de.

34 Maidir leis an gceist cé acu an bhféadfadh nó nach bhféadfadh aeriompróir tríú tír nach bhfuil conradh iompair aige le paisinéirí ar nasceitilt ach a d'oibrigh an eitilt sin, a bheith faoi dhliteanas cúiteamh a íoc leis na paisinéirí de bhua Rialachán Uimh. 261/2004, is léir ó fhoclaíocht

Airteagal 5(1)(c) agus (3) den Rialachán sin nach bhféadtar an páirtí a dhlíonn an cúiteamh sin a íoc ach a bheith ina ‘aeriompróir oibríochta’ de réir bhrí Airteagal 2(b) den Rialachán sin. De réir na forála deiridh, is éard is ‘aeriompróir oibríochta’ ann ná ‘aeriompróir a oibríonn eitilt nó a bhfuil sé beartaithe aige eitilt a oibriú faoi chonradh le paisinéir nó thar ceann duine eile, dlítheanach nó nádúrtha, a bhfuil conradh aige leis an bpaisinéir sin’.

35 Tá sé sonraithe ag an gCúirt go leagtar amach sa sainmhíniú sin dhá choinníoll charnacha nach mór a chomhlíonadh más rud é go bhfuil aeriompróir le meas mar ‘aeriompróir oibríochta’, a bhaineann, ar an gcéad dul síos, le feidhmiú na heitilte i gceist agus, ar an dara dul síos, leis an gconradh a bheith ann le paisinéir (breithiúnas an 11 Iúil 2019, *České aerolinie* C-502/18, EU:C:2019:604, mír 23 agus an cásdlí dá dtagraítear).

36 Mar a thug an tAbhcóide Ginearálta le fios, go bunúsach, i mír 47 dá Thuairim, roghnaigh reachtóir an Aontais, nuair a ghlac sé Rialachán Uimh. 261/2004, dliteanas eisiach an aeriompróra oibríochta chun cosaint chearta aerphaisinéirí a ráthú chomh maith le deimhneacht dhlíthiúil maidir le hainmniú an duine atá faoi cheangal ag na hoibleagáidí a fhorchuirtear leis an Rialachán sin

37 Maidir leis an gcéad choinníoll, leagtar béim ar choincheap na ‘eitilte’, arb í an phríomhghné atá aige. Chinn an Chúirt roimhe seo nach mór an coincheap sin a thuiscint mar ‘oibríocht aeriompair, toisc gur “aonad” iompair den sórt sin é, arna dhéanamh ag aeriompróir a shocraíonn a chúrsa taistil’ (breithiúnas an 4 Iúil 2018, *Wirth agus páirtithe eile*, C-532/17, EU:C:2018:527, mír 19).

38 Dá bhrí sin, ní mór d’aeriompróir a chinneann, le linn a ghníomhaíochtaí iompair d’aerphaisinéirí, eitilt áirithe a dhéanamh, lena n-áirítear a chúrsa taistil a shocrú, agus, tríd é sin a dhéanamh, tairgeann sé conradh aeriompair a thabhairt i gcrích le daoine den phobal, a bheith measta mar an t-aeriompróir oibríochta. Ciallaíonn glacadh cinnidh den sórt sin go bhfuil an t-aeriompróir sin freagrach as an eitilt i dtrácht a dhéanamh, lena n-áirítear, *inter alia*, aon chealú nó aon am sroichte a bhfuil moill shuntasach air (breithiúnas an 4 Iúil 2018, *Wirth agus páirtithe eile*, C-532/17, EU:C:2018:527, mír 20).

39 A mhéid a bhaineann leis an dara coinníoll, ní mór a mheabhrú, i gcomhréir leis an dara habairt d’Airteagal 3(5) de Rialachán Uimh. 261/2004, i gcás ina gcomhlíonfaidh aeriompróir oibríochta nach bhfuil aon chonradh aige leis an bpaisinéir oibleagáidí faoin Rialachán sin, measfar go ndéanann sé amhlaidh thar ceann an duine a bhfuil conradh aige leis an bpaisinéir sin.

40 Dá bhrí sin, mar a thug an tAbhcóide Ginearálta faoi deara i mír 49 dá Thuairim, níl an t-easpa nasc conarthach idir na paisinéirí lena mbaineann agus an t-aeriompróir oibríochta ábharach, ar choinníoll go bhfuil a chaidreamh conarthach féin bunaithe ag an iompróir sin leis an aeriompróir a bhfuil conradh aige leis na paisinéirí sin.

41 Is léir ón gcomhad a cuireadh faoi bhráid na Cúirte, ar an gcéad dul síos, gur oibrigh United Airlines an nasceitilt a bhí i gceist sna príomhimeachtaí agus, ar an dara dul síos, gur oibríodh an eitilt sin faoi chomhaontú códroinnte le Lufthansa.

42 Sna himthosca sin, ní mór a mheas gurb é United Airlines an t-aeriompróir oibríochta, de réir bhrí Airteagal 2(b) de Rialachán Uimh. 261/2004, ós rud é gur oibrigh sé an eitilt sin ag gníomhú, faoi chomhaontú códroinnte, thar ceann Lufthansa, an t-iompróir conarthach sna príomhimeachtaí.

43 Ar deireadh, ba cheart a thabhairt faoi deara gur léir ó Airteagal 13 de Rialachán Uimh. 261/2004, go gcoimeádann aeriompróir oibríochta a íocann cúiteamh nó a chomhlíonann oibleagáidí eile atá air faoin Rialachán sin an ceart chun cúiteamh a lorg ó aon duine, lena n-áirítear tríú páirtithe, i gcomhréir leis an dlí náisiúnta is infheidhme.

44 I bhfianaise na mbreithnithe uile thuasluaite, is é an freagra ar an gcéad cheist ná nach mór Airteagal 3(1)(a), arna léamh i gcomhar le hAirteagail 6 agus 7 de Rialachán Uimh. 261/2004, a léiriú sa chaoi go bhfuil paisinéir ar nasceitilt, comhdhéanta de dhá mhír eitilte agus a cuireadh in áirithe trí áirithint amháin le hiompróir Comhphobail, ag imeacht ó aerfort atá ar chríoch Bhallstáit chuig aerfort atá suite i dtríú tír trí aerfort eile sa tríú tír sin, i dteideal cúitimh ó aeriompróir tríú tír a rinne an eitilt ar fad ag gníomhú dó thar ceann an iompróra Comhphobail sin, sa chás go bhfuil a cheann scríbe sroichte ag an bpaisinéir sin le moill níos mó ná trí huaire an chloig mar gheall ar mhoill sa dara cuid den eitilt sin.

An dara ceist

45 De réir an dara ceist atá aici, fiafraíonn an chúirt a rinne an tarchur cibé an bhfuil nó nach bhfuil Rialachán Uimh. 261/2004 bailí i bhfianaise an phrionsabail den dlí idirnáisiúnta gnách go bhfuil ceannas iomlán agus eisiach ag gach stát ar an aerspás os cionn a chríche, sa mhéid go bhfuil feidhm ag an Rialachán sin maidir le paisinéirí ar nasceitilt a imíonn ó aerfort atá suite ar chríoch Ballstáit go dtí aerfort atá suite ar chríoch tríú tír, ar cuireadh moill shuntasach uirthi i gcuid den eitilt sin a oibrítear ar chríoch an tríú tír sin.

46 Ar an gcéad dul síos, ní mór a mheabhrú, mar is léir ó Airteagal 3(5) CAE, go rannchuideoidh an tAontas leis an dlí idirnáisiúnta a urramú go docht agus a fhorbairt. Dá bhrí sin, nuair a ghlacann sé gníomh, tá sé de cheangal uirthi an dlí idirnáisiúnta a urramú ina iomláine, lena n-áirítear an dlí idirnáisiúnta gnách, atá ina cheangal ar institiúidí an Aontais (breithiúnas an 21 Nollaig 2011, *Air Transport Association of America agus páirtithe eile*, C-366/10, EU:C:2011:864, mír 101 agus an cásdlí dá dtagraítear).

47 Ina dhiaidh sin, ba cheart a thabhairt faoi deara gur prionsabal den dlí idirnáisiúnta gnách é an prionsabal go bhfuil ceannas iomlán agus eisiach ag gach stát ar an aerspás os cionn a chríche (féach, chuige sin, breithiúnas an 21 Nollaig 2011, *Air Transport Association of America agus páirtithe eile*, C-366/10, EU:C:2011:864, míreanna 103 agus 104).

48 Ar deireadh tá comhthuiscint ann go bhféadfaidh duine aonair dul i muinín phrionsabail an dlí idirnáisiúnta gnách, mar atá luaite sa mhír roimhe seo, chun críche scrúdú na Cúirte ar bhailíocht gnímh de chuid an Aontais sa mhéid, ar an gcéad dul síos, go bhfuil sé de chumas ag na prionsabail sin amhras a chaith ar inniúlacht an Aontais Eorpaigh an gníomh sin a ghlacadh agus, ar an dara dul síos, go bhfuil sé de chumas ag an ngníomh i dtrácht difear a dhéanamh do chearta an duine aonair a thagann ó dhlí an Aontais nó oibleagáidí a chruthú faoi dhlí an Aontais ina leith (breithiúnas an 21 Nollaig 2011, *Air Transport Association of America agus páirtithe eile*, C-366/10, EU:C:2011:864, mír 107 agus an cásdlí dá dtagraítear).

49 Sa chás seo, táthar ag brath ar an bprionsabal go bhfuil ceannasacht iomlán agus eisiach ag gach Stát ar a aerspás, go bunúsach, ionas go bhféadfaidh an Chúirt measúnú a dhéanamh cibé an raibh inniúlacht ag an Aontas, i bhfianaise an phrionsabail sin, chun Rialachán Uimh. 261/2004 a ghlacadh sa mhéid a bhfuil feidhm ag an Rialachán sin maidir le paisinéirí ar nasceitilt a imíonn ó aerfort atá suite ar chríoch Bhallstáit go dtí aerfort atá suite i gcríoch tríú tír, ar cuireadh moill shuntasach uirthi i gcuid den eitilt sin a oibrítear ar chríoch an tríú tír sin.

50 Dá bhrí sin, cé gur dealraitheach nach é an éifeacht atá ag an bprionsabal atá i gceist ach oibleagáidí a chruthú idir Stáit, d'fhéadfaí, mar sin féin, in imthosca amhail imthosca an cháis a tugadh os comhair na cúirte a rinne an tarchur, ina bhféadfaí cumas a bheith ag Rialachán Uimh. 261/2004 oibleagáidí a chruthú faoi dhlí an Aontais maidir leis an gcosantóir sna príomhimeachtaí, go bhféadfaidh an cosantóir brath ar an bprionsabal sin agus go bhféadfaidh an Chúirt, dá bhrí sin, bailíocht an Rialacháin sin a scrúdú i bhfianaise prionsabal den sórt sin.

51 Mar sin féin, ós rud é nach bhfuil an oiread céanna beaichte ag prionsabal an dlí idirnáisiúnta gnách agus atá ag foráil de chomhaontú idirnáisiúnta, ní mór athbhreithniú breithiúnach a theorannú don cheist cibé an ndearna nó nach ndearna institiúidí an Aontais, le linn dóibh an gníomh i dtrácht a ghlacadh, earráidí follasacha measúnaithe maidir leis na coinníollacha chun prionsabal den sórt sin a chur i bhfeidhm (breithiúnas an 21 Nollaig 2011, *Air Transport Association of America agus páirtithe eile*, C-366/10, EU:C:2011:864, mír 110 agus an cásdlí dá dtagraítear).

52 Ar an gcéad dul síos, mar atá tugtha chun cuimhne i míreanna 26 agus 27 thuas, de bhua Airteagal 3(1)(a) de Rialachán Uimh. 261/2004, tagann eitiltí nasctha faoi raon feidhme an Rialacháin sin ar an bhforas gur thosaigh na paisinéirí a dturas in aerfort atá lonnaithe i mBallstát. Agus an méid sin á dhéanamh, bunaítear leis an Rialachán sin, chun críocha a infheidhmeachta, dlúthcheangal le críoch an Aontais.

53 Mar sin, ní mór a thabhairt faoi deara nach ndéantar leis an gcritéar infheidhmeachta de Rialachán Uimh. 261/2004, dá bhforáiltear in Airteagal 3(1)(a) den Rialachán sin an bonn a bhaint de na coinníollacha maidir le cur i bhfeidhm an phrionsabail go bhfuil ceannas iomlán agus eisiach ag gach stát ar an aerspás, ós rud é go gcumhdaítear leis paisinéirí a imíonn ó aerfort atá suite ar chríoch Bhallstáit agus a fhéadfaidh, dá bhrí sin, a bheith faoi réim inniúlacht an Aontais i bhfianaise nasc den sórt sin

54 Ina dhiaidh sin, ba cheart a chur in iúl, mar atá déanta ag Comhairle an Aontais Eorpaigh ina cuid barúlacha, nach bhfuil feidhm ag an Rialachán sin maidir le moill fhada a tharlaíonn i gcás deighleog eitilte a oibrítear i dtríú tír ach amháin i gcúinsí teoranta atá sainithe go soiléir ina n-oibrítear an eitilt lena mbaineann, ina hiomláine, ó aerfort atá suite ar chríoch Bhallstáit. Mar sin, coimeádann eitilt den sórt sin agus a paisinéirí dlúthnasc le críoch an Aontais, lena n-áirítear cuid den eitilt a oibrítear lasmuigh den Aontas.

55 Chuige sin, ba cheart a thabhairt faoi deara, mar a rinne an tAbhcóide Ginearálta i mír 64 dá Thuairim, nach bhfuil sé beartaithe go mbeadh feidhm ag Rialachán Uimh. 261/2004, de bhua Airteagal 3(1)(a) den Rialachán sin, maidir le heitiltí a oibrítear go hiomlán i dtríú tír nó idir dhá thríú tír, agus nach bhfuil aon bhaint acu le críoch an Aontais.

56 Dá réir sin, agus Rialachán Uimh. 261/2004 á ghlacadh, ní fhéadtar a mheas go bhfuil earráid fhollasach mheasúnaithe déanta ag institiúidí an Aontais maidir leis na coinníollacha do chur i bhfeidhm phrionsabal an dlí idirnáisiúnta gnách faoina bhfuil ceannasacht iomlán agus eisiach ag gach Stát ar a aerspás.

57 Ar deireadh, is iomchuí cuspóir Rialachán Uimh. 261/2004 a thabhairt chun cuimhne, arb é atá ann, mar is léir ó aithrisí 1 agus 4 de, ardleibhéal cosanta a áirithiú do phaisinéirí.

58 Chuige sin, ba cheart a thabhairt faoi deara, d'fhonn cuspóir den sórt sin a bhaint amach, go bhféadfaidh reachtóir an Aontais a roghnú i bprionsabal a cheadú go ndéanfaí gníomhaíocht tráchtála, sa chás seo aeriompar, ar chríoch an Aontais Eorpaigh ar an gcoinníoll go gcomhlíonfaidh oibreoirí na critéir arna mbunú ag an Aontas Eorpach agus atá ceaptha chun na cuspóirí um chosaint tomhaltóra – agus, go háirithe, na cuspóirí um chosaint aerphaisinéirí – a shocraigh sé dó féin (féach, de réir analaí, breithiúnas an 21 Nollaig 2011, *Air Transport Association of America agus páirtithe eile*, C-366/10, EU:C:2011:864, mír 128 agus an cásdlí dá dtagraítear).

59 Ina theannta sin, le haighneachtaí United Airlines maidir le sárú líomhnaithe ar phrionsabal na córa comhionainne idir, ar thaobh amháin, na paisinéirí ar an nasceitilt atá i gceist sna príomhimeachtaí agus, ar an taobh eile, na paisinéirí ar an dara cuid amháin den eitilt sin, ní chaitear amhras ar an gconclúid atá leagtha amach i mír 56 thuas.

60 I ndeireadh na dála, níl an dá chatagóir paisinéirí sin i staid inchomparáide a mhéid a bhaineann leis na paisinéirí ar an nasceitilt atá i gceist sna príomhimeachtaí, nach mór, i gcomhréir leis an gcásdlí dá dtagraítear i mír 29 thuas, a mheas mar eitilt ina hiomláine chun críocha infheidhmeacht Rialachán Uimh. 261/2004, agus go ndeachaigh siad ar eitilt ó aerfort a bhí suite ar chríoch Bhallstáit, ach ní mar sin atá an cás i gcás na bpaisinéirí nach raibh ach ar an dara cuid den eitilt sin, atá á n-oibriú ó aerfoirt atá suite ar chríoch tríú tír agus chucu.

61 I bhfianaise na mbreithnithe go léir thuasluaite, ní mór a thabhairt le tuiscint nár aimsíodh aon saincheist leis an scrúdú ar an dara ceist, a dhéanfadh difear do bhailíocht Rialachán Uimh. 261/2004 maidir le prionsabal an dlí idirnáisiúnta gnách go bhfuil ceannas iomlán agus eisiach ag gach stát ar an aerspás os cionn a chríche.

Costais

62 Ós rud é, a mhéid a bhaineann sé leis na páirtithe sna príomhimeachtaí, go bhfuil na himeachtaí mar chéim sa chás os comhair na cúirte a rinne an tarchur, baineann ceist na gcostas leis an gcúirt sin. Níl na costais a tabhaíodh trí bharúlacha a chur faoi bhráid na Cúirte, seachas costais na bpáirtithe sin, inghnóthaithe.

Ar na forais sin, rialaíonn an Chúirt (an Ceathrú Dlísheomra) mar seo a leanas:

1. Ní mór Airteagal 3(1)(a), arna léamh i dteannta Airteagail 6 agus 7 de Rialachán (CE) Uimh. 261/2004 ó Pharlaimint na hEorpa agus ón gComhairle an 11 Feabhra 2004 lena mbunaítear rialacha comhchoiteanna maidir le cúiteamh agus cúnamh do phaisinéirí i gcás nach gceadófar dóibh bordáil agus i gcás ina gcuirfear eitiltí ar ceal nó i gcás ina gcuirfear moill fhada orthu, agus lena n-aisghairtear Rialachán (CEE) Uimh. 295/91 a léiriú sa chaoi go bhfuil paisinéir ar eitilt nascála, comhdhéanta de dhá dheighleog eitilte agus a cuireadh in áirithe trí áirithint amháin le hiompróir Comhphobail, ag imeacht ó aerfort atá ar chríoch Bhallstáit chuig aerfort atá suite i dtríú tír trí aerfort eile sa tríú tír sin, i dteideal cúiteamh ó aeriompróir tríú tír a rinne an eitilt ar fad ag gníomhú dó thar ceann an iompróra Comhphobail sin, sa chás go bhfuil a cheann scríbe sroichte ag an bpaisinéir sin le moill níos mó ná 3 uaire an chloig mar gheall ar mhoill sa dara cuid den eitilt sin.

2. Tar éis scrúdú a dhéanamh ar an dara ceist, a tarchuireadh le haghaidh réamhrialú, níor aimsíodh aon saincheist a dhéanfadh difear do bhailíocht Rialachán Uimh. 261/2004 maidir le prionsabal an dlí idirnáisiúnta gnách go bhfuil ceannas iomlán agus eisiach ag gach stát ar an aerspás os cionn a chríche.

[Sínithe]