Zbierka súdnych rozhodnutí

NÁVRHY GENERÁLNEHO ADVOKÁTA
ATHANASIOS RANTOS
prednesené 9. decembra 2021 [1]

Vec C-561/20

Q,
R,
S
proti
United Airlines Inc.

[návrh na začatie prejudiciálneho konania, ktorý podal Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Holandskojazyčný súd pre spory medzi podnikmi Brusel, Belgicko)]

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Letecká doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Právo na náhradu v prípade veľkého meškania letu – Let rozdelený na dva úseky – Veľké meškanie v konečnom cieľovom mieste počas druhého úseku letu medzi dvoma letiskami tretej krajiny – Platnosť nariadenia (ES) č. 261/2004 z hľadiska medzinárodného práva“

I. Úvod

1. Tento návrh na začatie prejudiciálneho konania bol podaný v rámci sporu medzi pani Q, pani R a pánom S. (ďalej len „žalobcovia vo veci samej“) a United Airlines Inc. (Spojené štáty) vo veci náhrady za veľké meškanie letu s priamymi prípojmi.

2. Svojou prvou prejudiciálnou otázkou, ktorá sa týka výkladu článku 3 ods. 1 písm. a) a článku 7 nariadenia (ES) č. 261/2004 o náhradách pre cestujúcich v leteckej doprave [2], vnútroštátny súd žiada Súdny dvor, aby spresnil niektoré aspekty uplatniteľnosti tohto nariadenia v prípade letov s priamymi prípojmi s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, s priamym prípojom na letisku nachádzajúcom sa na území tretej krajiny a s konečným cieľovým miestom na inom letisku v tomto treťom štáte.

3. V tejto súvislosti hoci Súdny dvor zatiaľ nemal príležitosť preskúmať uplatniteľnosť nariadenia č. 261/2004 na situácie, keď sa meškanie týka letu s priamymi prípojmi, prevádzkovaného výlučne leteckým dopravcom, ktorý nie je v skutočnosti dopravcom Spoločenstva, a nastane počas úseku

[1] Jazyk prednesu: francúzština.

[2] Nariadenie Európskeho parlamentu a Rady 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).

tohto letu, ktorý sa celý uskutoční na území tretej krajiny, domnievam sa, že zásady vyplývajúce z existujúcej judikatúry poskytujú užitočné ukazovatele pre analýzu, ktoré možno *mutatis mutandis* použiť na prejednávanú vec. [3]

4. Svojou druhou prejudiciálnou otázkou, ktorá bola položená subsidiárne, sa vnútroštátny súd pýta Súdneho dvora, či je nariadenie č. 261/2004 platné z hľadiska medzinárodného práva, a najmä zásady úplnej a výlučnej zvrchovanosti štátu nad jeho vzdušným priestorom. Táto otázka umožní Súdnemu dvoru po prvýkrát preskúmať platnosť uvedeného nariadenia z hľadiska medzinárodného práva verejného, a najmä zásady medzinárodného obyčajového práva v oblasti letectva. [4]

5. Na záver mojej analýzy Súdnemu dvoru navrhnem, aby odpovedal na tieto otázky v tom zmysle, že po prvé článok 3 ods. 1 písm. a) a článok 7 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že taká situácia, aká je opísaná v bode 3 vyššie, patrí do pôsobnosti tohto nariadenia, a po druhé, že uvedené nariadenie zostáva platné z hľadiska medzinárodného práva, a najmä zásady úplnej a výlučnej zvrchovanosti štátu nad jeho vzdušným priestorom.

II. Právny rámec

6. V odôvodneniach 1, 4 a 7 nariadenia č. 261/2004 sa uvádza:

„(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;“

[3] Súdny dvor už mal príležitosť preskúmať uplatniteľnosť nariadenia 261/2004 v prípade letov s priamymi prípojmi, a to najmä v rozsudkoch z 26. februára 2013, Folkerts (C-11/11, ďalej len „rozsudok Folkerts“, EU:C:2013:106); z 31. mája 2018, Wegener (C-537/17, ďalej len „rozsudok Wegener“, EU:C:2018:361); z 11. júla 2019, České aerolinie (C-502/18, ďalej len „rozsudok České aerolinie“, EU:C:2019:604), a z 30. apríla 2020, Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). O otázke uplatniteľnosti nariadenia č. 261/2004 na letecké spojenie s počiatočným odletom a konečným cieľovým miestom v tretej krajine, ktoré však zahŕňa dva lety s miestom odletu alebo príletu v členskom štáte, pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Saugmandsgaard Øe vo veci Airhelp (Meškanie presmerovaného letu) (C-451/20, EU:C:2021:829, body 24 až 60, pričom rozsudok ešte nebol vyhlásený v čase prednesu týchto návrhov).

[4] Súdny dvor už mal príležitosť preskúmať platnosť legislatívneho aktu Únie z hľadiska tejto zásady, a to smernice Európskeho parlamentu a Rady 2003/87/ES z 13. októbra 2003, o vytvorení systému obchodovania s emisnými kvótami skleníkových plynov v spoločenstve, a ktorou sa mení a dopĺňa smernica Rady 96/61/ES (Ú. v. EÚ L 275, 2003, s. 32; Mim. vyd. 15/007, s. 361), v rozsudku z 21. decembra 2011, Air Transport Association of America a i. (C-366/10, ďalej len „rozsudok ATAA“, EU:C:2011:864, body 103 a 104).

7. Článok 2 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 [n]ariadenia Rady (EHS) č. 2407/92 z 23. júla 1992 o licenciách leteckých dopravcov[5];

…

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

…“

8. Článok 3 nariadenia č. 261/2004, 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.“

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

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

…

[5] Ú. v. ES L 240, 1992, s. 1; Mim. vyd. 06/002, s. 3.

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.“

10. 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),

Pri stanovení vzdialenosti je základom posledné cieľové miesto, do ktorého cestujúci pre odmietnutiu nástupu alebo zrušeniu, príde neskôr ako je plánovaný čas príletu.“

11. V článku 13 toho istého nariadenia, nazvanom „Právo na odškodnenie“, sa uvádza:

„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.“

III. Spor vo veci samej, prejudiciálne otázky a konanie na Súdnom dvore

12. Žalobcovia vo veci samej si prostredníctvom cestovnej kancelárie rezervovali u dopravcu Spoločenstva Deutsche Lufthansa AG (ďalej len „Lufthansa“)[6] v rámci jednej rezervácie let s priamymi prípojmi s odletom z letiska Brusel National Airport (Belgicko) a príletom do San José International (Spojené štáty), a s prestupom na letisku Newark International (Spojené štáty).

13. Oba tieto úseky letu prevádzkovala spoločnosť United Airlines, ktorá je leteckým dopravcom z tretej krajiny. Žalobcovia vo veci samej dorazili do konečného cieľového miesta s 223-minútovým meškaním v dôsledku meškania druhého úseku tohto letu spôsobeného technickým problémom s lietadlom.

14. Listom zo 6. septembra 2018 spoločnosť Happy Flights, ktorej bola postúpená pohľadávka žalobcov vo veci samej, zaslala spoločnosti United Airlines upomienku na zaplatenie, v ktorej ju v súlade s nariadením č. 261/2004 požiadala o zaplatenie náhrady vo výške 600 eur na osobu za meškanie druhého úseku letu, t. j. spolu 1 800 eur.

15. United Airlines odpovedala spoločnosti Happy Flights listom zo 4. októbra 2018, v ktorom tvrdila, že nariadenie č. 261/2004 sa v prejednávanom prípade neuplatňuje z dôvodu, že technický problém, ktorý spôsobil meškanie, sa vyskytol na časti druhého úseku letu, ktorý spájal dve letiská v Spojených štátoch.

16. Happy Flights odpovedala na tento list spoločnosti United Airlines listom z 5. októbra 2018, v ktorom s odkazom na judikatúru Súdneho dvora spochybnila jej stanovisko a vyzvala ju zaplatiť náhradu.

17. Listom z 10. októbra 2018 zasa United Airlines odpovedala na uvedený list spoločnosti Happy Flight.

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

19. Dňa 3. mája 2019 Happy Flights, ktorá opäť zaslala spoločnosti United Airlines výzvu na zaplatenie, informovala United Airlines, že pohľadávka, ktorá jej bola postúpená, bola opäť prevedená na žalobcov vo veci samej.

20. Dňa 22. júla 2019 žalobcovia vo veci samej podali na United Airlines žalobu na vnútroštátnom súde Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Holandskojazyčný súd pre spory medzi podnikmi Brusel), ktorou sa domáhali, aby jej bola uložená povinnosť zaplatiť náhradu vo výške 1 800 eur navýšenú o úroky z omeškania od 6. septembra 2018 a o súdom stanovené úroky.

21. V tejto súvislosti má vnútroštátny súd pochybnosti, pokiaľ ide o posúdenie určitých tvrdení, ktoré uviedla United Airlines, týkajúcich sa uplatniteľnosti nariadenia č. 261/2004, ako aj jeho platnosti, pričom sa domnieva, že odpovede na ne nemožno nájsť v judikatúre Súdneho dvora.

[6] Cestovná kancelária a Lufthansa nie sú účastníkmi konania vo veci samej.

22. Pokiaľ ide po prvé o uplatniteľnosť nariadenia č. 261/2004, United Airlines spochybňuje, že toto nariadenie sa uplatňuje v prípade meškania letu s odletom a príletom z územia tretej krajiny, a to aj keď ide o druhý a posledný úsek letu s priamymi prípojmi a prvý let je uskutočnený s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu.

23. V tejto súvislosti vnútroštátny súd uvádza, že zatiaľ čo rozsudok Wegener, ktorý sa týkal meškania prvého letu s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, ktorý prevádzkoval letecký dopravca, ktorý nebol dopravcom Spoločenstva, hovorí v prospech uplatniteľnosti nariadenia č. 261/2004, nemožno závery tohto rozsudku jednoducho použiť v prejednávanej veci, keďže v prejednávanej veci došlo k meškaniu druhého letu s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území tretej krajiny.

24. Ďalej vnútroštátny súd poznamenáva, že v rozsudku České aerolinie Súdny dvor rozhodol, že nariadenie č. 261/2004 sa uplatňuje aj na druhý úsek letu s priamymi prípojmi, ak sa prvý let uskutočnil z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu. Táto vec nastolila otázku, či dopravca Spoločenstva, ktorý zabezpečil prvý let, môže byť povinný poskytnúť náhradu cestujúcemu, ktorého druhý let, ktorý v skutočnosti prevádzkoval letecký dopravca z tretej krajiny, mal veľké meškanie. Podľa tohto súdu sa však vec, o ktorú ide v konaní vo veci samej, líši tým, že sa netýka žiadneho dopravcu Spoločenstva, keďže dopravca Spoločenstva, ktorý vydal letenky (Lufthansa), nie je ani účastníkom konania vo veci samej. Preto ani riešenie, ktoré prijal Súdny dvor v tomto rozsudku, nemožno jednoducho použiť na skutkový rámec tohto sporu.

25. Pokiaľ ide po druhé o otázku platnosti nariadenia č. 261/2004, United Airlines tvrdí, že ak by sa toto nariadenie malo uplatňovať v prípade veľkého meškania druhého letu, ktorý je súčasťou letu s priamymi prípojmi, malo by extrateritoriálny účinok, ktorý by bol v rozpore s medzinárodným právom, ak sa tento druhý let uskutoční výlučne na území tretej krajiny. Presnejšie zásada suverenity bráni uplatneniu uvedeného nariadenia na situáciu, ktorá nastala na území tretej krajiny, ako je situácia vo veci samej, keď k omeškaniu došlo na území Spojených štátov a účinky nastali výlučne na tomto území. V tejto súvislosti sa odkazuje na rozsudok ATAA, v ktorom Súdny dvor uznal zásadu medzinárodného obyčajového práva, že každý štát má úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom. Ak je tento názor spoločnosti United Airlines správny, potom podľa vnútroštátneho súdu vzniká otázka platnosti tohto nariadenia z hľadiska medzinárodného práva.

26. 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 priamymi prestupmi 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?“

27. Písomné pripomienky predložili žalobcovia vo veci samej, United Airlines, belgická a poľská vláda, Európsky parlament, Rada Európskej únie a Európska komisia. Parlament a Rada vo svojich pripomienkach preskúmali len druhú otázku.

IV. Analýza

28. Na úvod pripomínam, že v súlade s ustálenou judikatúrou Súdneho dvora cestujúcich, ktorých lety mali meškanie, možno na účely uplatnenia práva na náhradu prirovnať k cestujúcim, ktorých lety boli zrušené, a že sa tak môžu dovolávať práva na náhradu upraveného v článku 7 ods. 1 nariadenia č. 261/2004, ak pri prílete do „konečného cieľového miesta“ utrpia časovú stratu tri hodiny alebo viac, t. j. ak do svojho konečného cieľového miesta dorazia o tri alebo viac hodín neskôr, než je čas príletu pôvodne plánovaný leteckým dopravcom.[7] V tejto súvislosti je v prípade letu s priamymi prípojmi jediným relevantným faktorom na účely paušálnej náhrady stanovenej v článku 7 tohto nariadenia meškanie konštatované vo vzťahu k plánovanému času príletu do konečného cieľového miesta, ktorým sa rozumie cieľové miesto posledného letu dotknutého cestujúceho.[8]

29. V prejednávanej veci United Airlines nespochybňuje, že podľa článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, ak by sa toto nariadenie uplatnilo, žalobcovia vo veci samej by mali skutočne právo na náhradu vo výške 1 800 eur, keďže posledný úsek letu, ktorý je súčasťou letu s priamymi prípojmi, o ktorý ide vo veci samej, meškal 223 minút, teda viac ako tri hodiny oproti pôvodne plánovanému času príletu.

30. V konaní vo veci samej však United Airlines spochybňuje práve uplatniteľnosť tohto nariadenia a subsidiárne jeho platnosť. Práve tieto dva aspekty sú predmetom oboch prejudiciálnych otázok a nasledujúcej analýzy.

A. O prvej prejudiciálnej otázke

31. Svojou prvou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či sa článok 3 ods. 1 písm. a) a článok 7 nariadenia č. 261/2004 majú vykladať v tom zmysle, že cestujúci má právo na náhradu od leteckého dopravcu z tretej krajiny, ak do svojho konečného cieľového miesta dorazil s viac ako trojhodinovým meškaním na poslednom úseku letu s priamymi prípojmi, ktorého miesto odletu aj príletu sa nachádzalo na území tretieho štátu, v prípade letu s priamymi prípojmi s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, pričom všetky lety boli prevádzkované leteckým dopravcom z tretej krajiny a cestujúci si ich rezervoval v rámci jednej rezervácie u dopravcu Spoločenstva.

[7] Pozri v tomto zmysle rozsudky z 19. novembra 2009, Sturgeon a i. (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 61); z 23. októbra 2012, Nelson a i. (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657), Folkerts (body 32 a 33), ako aj České aerolinie (bod 19).

[8] Rozsudok Folkerts (body 34 a 35).

32. Otázka, tak ako je formulovaná, obsahuje dva prvky týkajúce sa jednak uplatniteľnosti nariadenia č. 261/2004 v rámci takého letu s priamymi prípojmi, o aký ide veci samej, a jednak určenia leteckého dopravcu povinného zaplatiť náhradu.

1. O uplatniteľnosti nariadenia č. 261/2004

33. Pokiaľ ide o otázku pôsobnosti nariadenia č. 261/2004, z článku 3 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia vyplýva, že sa okrem iného uplatňuje na cestujúcich odlietajúcich z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu. Tento prvý prípad nepodlieha – na rozdiel od prípadu uvedeného článku 3 ods. 1 písm. b) – podmienke, že prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý vykonáva let, spadá pod pojem „dopravca Spoločenstva“ v zmysle článku 2 písm. c) uvedeného nariadenia.

34. Najprv pripomínam, že Súdny dvor uviedol, že pojem „let s priamymi prípojmi“ treba chápať tak, že označuje dva alebo viaceré lety predstavujúce jeden celok na účely práva cestujúcich na náhradu stanoveného nariadením č. 261/2004.[9] Tak je to v prípade, keď sú dva alebo viaceré lety rezervované v rámci jednej rezervácie, ako je to v prejednávanej veci.[10] V tomto kontexte skutočnosť, že k prestupu do iného lietadla môže dôjsť v prípade letu s priamymi prípojmi, nemá vplyv na túto kvalifikáciu.[11] Z toho vyplýva, že na účely posúdenia uplatniteľnosti uvedeného nariadenia v prípade letu s priamymi prípojmi, ktorý bol predmetom jednej rezervácie, je potrebné zohľadniť pôvodné miesto odletu a konečné cieľové miesto.[12]

35. Ďalej pokiaľ ide o lety s priamymi prípojmi z Európskej únie, ako je to v prejednávanej veci, z judikatúry Súdneho dvora vyplýva, že aj keď sa medzipristátia počas letu nachádzajú na území tretej krajiny, nebráni to uplatneniu nariadenia č. 261/2004 napriek tomu, že dopravca, ktorý takýto let alebo úsek takéhoto letu prevádzkuje, nie je dopravcom Spoločenstva.

36. V rozsudku Wegener Súdny dvor totiž rozhodol, že nariadenie č. 261/2004 sa uplatňuje na prepravu cestujúcich uskutočnenú na základe jednej rezervácie, ktorá zahŕňa medzi odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu (Berlín, Nemecko) a príletom na letisko nachádzajúce sa na území tretieho štátu (Agadir, Maroko), plánované medzipristátie mimo územia Únie (Casablanca, Maroko) s prestupom na iné lietadlo. Súdny dvor v podstate uviedol, že let s priamymi prípojmi, pri ktorom prvý let odlieta z letiska nachádzajúceho sa v členskom štáte a druhý let smeruje na letisko nachádzajúce sa v tretej krajine, by sa mal považovať za jeden celok, aj keď druhý úsek letu s priamymi prípojmi sa uskutočnil z letiska nachádzajúceho sa v tretej krajine. V tejto súvislosti na rozdiel od toho, čo tvrdí United Airlines vo svojich písomných pripomienkach, Súdny dvor nepreukázal, že toto nariadenie sa uplatňuje na základe Euro-stredomorskej leteckej dohody uzavretej v roku 2006. Táto uplatniteľnosť sa totiž zakladala výlučne na výklade článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004, pričom dohoda nebola v tomto rozsudku ani spomenutá.

37. V rovnakom zmysle Súdny dvor v rozsudku České aerolinie výslovne rozhodol o uplatniteľnosti nariadenia č. 261/2004 v prípade letu s priamymi prípojmi, ktorý pozostával z dvoch letov a bol rezervovaný v rámci jednej rezervácie, s odletom z letiska nachádzajúceho sa

[9] Rozsudok Wegener (body 17 a 18, ako aj citovaná judikatúra).

[10] Rozsudok Wegener (body 19 a 20, ako aj citovaná judikatúra).

[11] Rozsudok Wegener (bod 23).

[12] Rozsudky Wegener (bod 25) a České aerolinie (bod 16), ako aj uznesenie z 12. novembra 2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, ďalej len „uznesenie KLM“, EU:C:2020:909, bod 19).

na území členského štátu (Praha, Česká republika) a príletom na letisko nachádzajúce sa v tretej krajine (Bangkok, Thajsko) cez letisko inej tretej krajine (Abu Dhabi, Spojené arabské emiráty). V tomto prípade Súdny dvor rozhodol, že cestujúci, ktorý do svojho konečného cieľového miesta dorazil s meškaním v rozsahu najmenej troch hodín vzniknutým počas druhého letu zabezpečovaného v rámci dohody o spoločnom využívaní kódu dopravcom z tretej krajiny (Etihad Airways), si môže uplatniť právo na náhradu podľa tohto nariadenia voči leteckému dopravcovi Spoločenstva, ktorý prevádzkoval prvý let (České aerolinie).

38. Ako však uvádza vnútroštátny súd, tieto rozsudky boli zjavne vydané za iných skutkových okolností, než o ktoré ide v konaní vo veci samej. Na jednej strane v rozsudku Wegener totiž došlo k meškaniu letu s priamymi prípojmi pri prvom lete, ktorý odletel z územia členského štátu, zatiaľ čo v prejednávanej veci došlo k meškaniu pri poslednom lete, ktorý sa celý uskutočnil na území tretej krajiny. Na druhej strane sa rozsudok České aerolinie týkal možnosti podať žalobu proti dopravcovi Spoločenstva prevádzkujúcemu prvý úsek letu s priamymi prípojmi, ktorý mal meškanie na druhom úseku letu, ktorý bol celý uskutočnený v tretej krajine leteckým dopravcom z tretej krajiny rámci dohody o spoločnom využívaní kódu. Naproti tomu v prejednávanej veci celý let s priamymi prípojmi prevádzkoval ten istý letecký dopravca z tretej krajiny.

39. Napriek týmto skutkovým rozdielom však zásady uvedené v bode 35 vyššie, ktoré vyplývajú z oboch týchto rozsudkov, zostávajú podľa môjho názoru v platnosti aj v prejednávanej veci.

40. Na jednej strane z vyššie uvedenej judikatúry vyplýva, že miesto, kde došlo k meškaniu, nemá nijaký vplyv na uplatniteľnosť nariadenia č. 261/2004, pokiaľ ide o lety s priamymi prípojmi z Únie, ktoré boli predmetom jednej rezervácie, a predstavujú tak jeden celok na účely práva cestujúcich na náhradu podľa tohto nariadenia. Z rozsudku České aerolinie, ako aj z uznesenia KLM, totiž vyplýva, že každý prevádzkujúci letecký dopravca, ktorý sa podieľa na uskutočnení minimálne jedného úseku letu s priamymi prípojmi, je povinný zaplatiť túto náhradu bez ohľadu na to, či tento let, ktorý prevádzkoval, spôsobil alebo nespôsobil veľké meškanie cestujúceho pri prílete do jeho konečného cieľového miesta.[13] V prejednávanej veci je preto skutočnosť, že k meškaniu došlo na poslednom úseku letu a na území tretej krajiny, pre uplatniteľnosť tohto nariadenia irelevantná.

41. Toto riešenie sa mi zdá byť odôvodnené aj z hľadiska cieľa spočívajúceho v zabezpečení vysokej úrovne ochrany spotrebiteľa, keďže rozlišovanie podľa toho, či k meškaniu došlo pri prvom alebo druhom lete v rámci jednej rezervácie, by bolo neodôvodneným rozlišovaním, takže United Airlines by bola povinná zaplatiť náhradu v prípade narušenia pri prvom lete, ale nebola by povinná zaplatiť náhradu v prípade narušenia pri druhom lete na tej istej trase, pričom cestujúci majú v oboch prípadoch rovnaké meškanie v konečnom cieľovom mieste, a teda rovnaké nepríjemnosti.

42. Na druhej strane z tej istej judikatúry vyplýva, že postavenie dopravcu Spoločenstva je pre uplatniteľnosť nariadenia č. 261/2004 na lety s priamymi prípojmi z Únie irelevantné. Ako bolo totiž pripomenuté vyššie, na rozdiel od článku 3 ods. 1 písm. b) tohto nariadenia, ktorý sa týka cestujúcich odlietajúcich z letiska nachádzajúceho sa v tretej krajine na letisko nachádzajúce sa v členskom štáte, článok 3 ods. 1 písm. a) uvedeného nariadenia nevyžaduje na účely uplatňovania tohto nariadenia, aby bol letecký dopravca dopravcom Spoločenstva v prípade cestujúcich odlietajúcich z letiska nachádzajúceho sa v členskom štáte.

[13] Rozsudok České aerolinie (body 20 až 26) a uznesenie KLM (bod 28).

43. Preto je uskutočnenie letu dopravcom Spoločenstva podmienkou uplatňovania nariadenia č. 261/2004 len v prípade letov s odletom z územia tretej krajiny a príletom na územie členského štátu. Navyše sa v článku 3 ods. 5 uvedeného nariadenia uvádza, že sa uplatňuje na každého *prevádzkujúceho* leteckého dopravcu, ktorý zabezpečuje túto prepravu. V rozsudku Wegener sa totiž skutočnosť, že prevádzkujúci letecký dopravca (Royal Air Maroc) nebol dopravcom Spoločenstva, nijako neanalyzovala, keďže podľa článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 táto kvalifikácia nemá vplyv na uplatňovanie tohto nariadenia.

44. Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti navrhujem, aby Súdny dvor rozhodol, že taký let s priamymi prípojmi z Únie, o aký ide vo veci samej, patrí do pôsobnosti nariadenia č. 261/2004, a to na základe článku 3 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia.

2. O určení leteckého dopravcu, ktorý je povinný zaplatiť náhradu

45. Pokiaľ ide o otázku, ktorý dopravca je v prejednávanej veci povinný zaplatiť náhradu stanovenú v článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, pripomínam, že osobitosť prejednávanej veci spočíva v tom, že predmetné letenky boli vydané spoločnosťou Lufthansa, dopravcom Spoločenstva, ktorý nie je účastníkom konania vo veci samej, zatiaľ čo oba predmetné lety v skutočnosti uskutočnila spoločnosť United Airlines, letecký dopravca z tretej krajiny.

46. V tejto súvislosti Súdny dvor konštatoval, že zo znenia článku 5 ods. 1 písm. c) a článku 5 ods. 3 nariadenia č. 261/2004 vyplýva, že dopravcom povinným zaplatiť náhradu v prípade veľkého meškania pri prílete letu s priamymi prípojmi môže byť len „prevádzkujúci letecký dopravca“ v zmysle článku 2 písm. b) tohto nariadenia.[14] Podľa tohto ustanovenia je „prevádzkujúcim leteckým dopravcom“ 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“.

47. Táto definícia tak stanovuje dve kumulatívne podmienky na to, aby sa letecký dopravca mohol kvalifikovať ako „prevádzkujúci letecký dopravca“, ktoré sa týkajú na jednej strane uskutočnenia dotknutého letu a na druhej strane existencie zmluvy uzavretej s cestujúcim.[15] Táto definícia pritom vôbec nevyžaduje, aby mal prevádzkujúci letecký dopravca postavenie dopravcu Spoločenstva, pretože toto postavenie je relevantné len na účely posúdenia rozsahu pôsobnosti nariadenia na cestujúcich prilietajúcich z tretej krajiny (pozri body 33 a 42 vyššie). Okrem toho je zodpovednosť „prevádzkujúceho leteckého dopravcu“ výlučná, keďže normotvorca Únie sa pri prijímaní nariadenia 261/2004 rozhodol vylúčiť rozdelenie zodpovednosti medzi cestovnú kanceláriu a zmluvného leteckého dopravcu.[16]

48. Pokiaľ ide o prvú podmienku, odôvodnenie 7 nariadenia č. 261/2004 potvrdzuje, že „aby bolo zabezpečené účinné uplatňovanie tohto nariadenia, záväzky, 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“. Súdny dvor totiž objasnil podmienku týkajúcu sa „vykonania letu“ v prípade letov vykonávaných na základe zmlúv o prenájme lietadla s posádkou (*wet lease*), keď rozhodol, že prevádzkujúcim leteckým dopravcom je dopravca, „ktorý v rámci

[14] Rozsudok České aerolinie (bod 20).

[15] Rozsudok České aerolinie (bod 23).

[16] Pokiaľ ide o analýzu prípravných prác nariadenia č. 261/2004, pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Tančev vo veci flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, bod 46).

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“ [17].

49. Pokiaľ ide o existenciu zmluvy s cestujúcim, je potrebné poznamenať, že neexistencia zmluvného vzťahu medzi dotknutými cestujúcimi a dotknutým prevádzkujúcim dopravcom je na tento účel irelevantná, pokiaľ prevádzkujúci letecký dopravca má vlastný zmluvný vzťah s tzv. zmluvným leteckým dopravcom. [18]

50. V prejednávanej veci je síce dopravcom, ktorý uzavrel zmluvu so žalobcami vo veci samej (prostredníctvom cestovnej kancelárie) spoločnosť Lufthansa, dopravcom, ktorý uskutočnil dva lety, je spoločnosť United Airlines, a to pravdepodobne na základe dohody o spoločnom využívaní kódu (code sharing). [19]

51. Zdá sa mi teda, že obe vyššie uvedené podmienky na kvalifikáciu „prevádzkujúceho leteckého dopravcu“ sú splnené, pokiaľ ide o spoločnosť United Airlines, ktorá navyše vo svojich písomných pripomienkach túto kvalifikáciu nespochybňuje. United Airlines je dopravcom, ktorý skutočne prevádzkoval všetky úseky letu s priamymi prípojmi a ktorý tak robil v mene spoločnosti Lufthansa, ktorá uzavrela zmluvu so žalobcami vo veci samej. V tejto súvislosti pripomínam, že článok 3 ods. 5 druhá veta nariadenia č. 261/2004 spresňuje, že pokiaľ 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. [20]

52. Záver, že United Airlines je prevádzkujúcim leteckým dopravcom, a je teda povinná zaplatiť náhradu podľa článku 7 ods. 1 písm. c) nariadenia č. 261/2004, je v súlade s cieľom uvedeným v odôvodnení 1 tohto nariadenia, ktorý spočíva v zabezpečení vysokej úrovne ochrany cestujúcich, keďže – ako to uznala United Airlines vo svojich pripomienkach – je to práve dopravca, ktorý je pre cestujúcich ľahko identifikovateľný a ktorý je vo väčšine prípadov zodpovedný za problémy, ktoré vzniknú počas letu.

53. Napokon pripomínam, že podľa článku 13 nariadenia č. 261/2004 splnením povinností prevádzkujúceho leteckého dopravcu podľa tohto nariadenia nie je dotknuté jeho právo požadovať podľa uplatniteľného vnútroštátneho práva náhradu škody predovšetkým od akejkoľvek osoby, ktorá spôsobila nesplnenie povinnosti tohto dopravcu, vrátane tretích osôb, ako je cestová kancelária alebo iná osoba, s ktorou má prevádzkujúci letecký dopravca uzavretú zmluvu [21].

54. Vzhľadom na všetky vyššie uvedené úvahy navrhujem odpovedať na prvú prejudiciálnu otázku tak, že článok 3 ods. 1 písm. a) a článok 7 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že, v prípade letu s priamymi prípojmi pozostávajúceho z dvoch letov, ktorý bol rezervovaný v rámci jednej rezervácie, s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu a príletom na letisko nachádzajúce sa na území tretej krajiny cez iné letisko tejto tretej krajiny, môže cestujúci, ktorý do svojho konečného cieľového miesta dorazil s meškaním v rozsahu najmenej troch hodín

[17] Rozsudok zo 4. júla 2018, Wirth a i. (C-532/17, EU:C:2018:527, body 19 a 20).

[18] Pozri v tomto zmysle návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Tančev vo veci flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, bod 27). Vzhľadom na späťvzatie návrhu na začatie prejudiciálneho konania, vec C-186/17 bola vymazaná z registra Súdneho dvora [pozri uznesenie predsedu Súdneho dvora z 2. augusta 2018, flightright (C-186/17, neuverejnené, EU:C:2018:657)].

[19] Z rozhodnutia vnútroštátneho súdu a z pripomienok spoločnosti United Airlines vyplýva, že prvý úsek letu predávala spoločnosť Lufthansa pod číslom letu LH 8854 a prevádzkovala ho spoločnosť United Airlines pod číslom letu UA 998.

[20] Rozsudok České aerolinie (bod 28).

[21] Rozsudok České aerolinie (bod 31 a citovaná judikatúra).

vzniknutým počas druhého letu, ktorý rovnako ako prvý let prevádzkoval letecký dopravca z tretej krajiny, uplatniť svoje právo na náhradu podľa tohto nariadenia voči tomuto prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, pokiaľ bola táto jedna rezervácia vykonaná u dopravcu Spoločenstva, ktorý v skutočnosti neprevádzkoval nijaký z týchto letov.

B. O druhej prejudiciálnej otázke

55. Svojou druhou otázkou sa vnútroštátny súd v podstate pýta, či v prípade, ak by Súdny dvor rozhodol, že nariadenie č. 261/2004 je uplatniteľné na takú situáciu, o akú ide vo veci samej, je toto nariadenie platné z hľadiska zásady medzinárodného práva, podľa ktorej má každý štát úplnú a výlučnú zvrchovanosť nad svojím vzdušným priestorom.

56. Na úvod pripomínam, že ako vyplýva z článku 3 ods. 5 ZEÚ, Únia prispieva najmä „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. [22]

57. V tejto súvislosti v rozsudku ATAA Súdny dvor uznal, že zásada úplnej a výlučnej suverenity každého štátu nad jeho vzdušným priestorom predstavuje zásadu medzinárodného obyčajového práva v oblasti letectva, ktorou sú inštitúcie Únie viazané. [23] Z tohto rozsudku tiež vyplýva, že osoba podliehajúca súdnej právomoci sa môže odvolávať na túto zásadu 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 mu môže ukladať povinnosti podľa tohto práva. [24] Ako pritom vyplýva z uvedeného rozsudku, keďže zásada medzinárodného obyčajového práva nie je natoľko presná ako ustanovenie medzinárodnej dohody, musí sa súdne preskúmanie aktu Únie z hľadiska zásady medzinárodného obyčajového práva nevyhnutne obmedziť na otázku, či sa inštitúcie Únie prijatím predmetného aktu dopustili zjavne nesprávneho posúdenia, pokiaľ ide o podmienky uplatnenia tejto zásady. [25]

58. V prejednávanej veci sa vnútroštátny súd zaoberá otázkou platnosti nariadenia č. 261/2004 z hľadiska vyššie uvedenej zásady medzinárodného obyčajového práva v oblasti letectva v tom zmysle, že toto nariadenie možno uplatniť na situáciu, ktorá podľa tohto súdu nastane mimo územia Únie a vyvodzuje zodpovednosť voči dopravcovi z tretej krajiny.

59. Vzhľadom na to, že je s prihliadnutím na rozsudok ATAA možné preskúmať platnosť nariadenia č. 261/2004 z hľadiska zásady medzinárodného obyčajového práva v oblasti letectva v medziach preskúmania zjavne nesprávneho posúdenia, vzniká teda otázka, či sa normotvorca Únie dopustil takého pochybenia, ktoré môže mať vplyv na platnosť tohto nariadenia.

60. Domnievam sa, že to tak nie je.

[22] Rozsudok ATAA (bod 101 a citovaná judikatúra).

[23] Rozsudok ATAA (body 103 a 104, ako aj citovaná judikatúra). Táto zásada je okrem iného kodifikovaná v článku 1 Dohovoru o medzinárodnom civilnom letectve podpísaného 7. decembra 1944 v Chicagu, podľa ktorého „zmluvné štáty uznávajú, že každý štát má úplnú a výhradnú zvrchovanosť nad vzdušným priestorom nad svojim územím“. Tento dohovor však z dôvodov uvedených v bodoch 57 až 72 toho istého rozsudku nie je pre Úniu ako taký záväzný.

[24] Rozsudok ATAA (bod 107 a citovaná judikatúra).

[25] Rozsudok ATAA (bod 110), potvrdzujúci rozsudok zo 16. júna 1998, Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, bod 52).

61. Po prvé pripomínam, že podľa článku 3 ods. 1 písm. a) nariadenia č. 261/2004 let, o ktorý ide vo veci samej, patrí do pôsobnosti tohto nariadenia z dôvodu, že žalobcovia vo veci samej začali svoju cestu z letiska nachádzajúceho sa v členskom štáte, konkrétne v Belgicku. Práve toto kritérium vytvára úzku väzbu s územím Únie. Okolnosť, že v prejednávanej veci vzniklo právo na náhradu v dôsledku meškania, ku ktorému došlo výlučne na území tretej krajiny, nemení nič na tejto väzbe s územím Únie. Ako totiž bolo uvedené v bodoch 36 a 37 vyššie, lety s priamymi prípojmi s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu a príletom na letisko v tretej krajine tvoria jeden celok, ktorý by sa mohol prirovnať k priamemu letu uskutočnenému na tej istej trase. V tomto zmysle Súdny dvor uznal, že „ak by sa… let…, ktorý sa celý uskutočnil mimo územia Únie, mal považovať za oddelené poskytnutie prepravy, nariadenie č. 261/2004 by sa naň nevzťahovalo. No v prípade, že by sa preprava… považovala za jeden celok s miestom odletu v členskom štáte, toto nariadenie by sa uplatňovalo“ [26].

62. Z toho vyplýva, že Súdny dvor na jednej strane už implicitne [27] uznal túto zásadu zvrchovanosti, keď konštatoval, že v prípade samostatných letov sa nariadenie č. 261/2004 neuplatní na let uskutočnený mimo Únie, ale na druhej strane rozhodol, že uplatnenie článku 3 ods. 1 písm. a) a článku 7 tohto nariadenia na lety s priamymi prípojmi, neporušuje túto zásadu. Podľa tejto logiky takéto uplatňovanie nemôže mať vplyv na zvrchovanosť tretej krajiny na území ktorej sa uskutočňuje posledný úsek letu, ktorý je súčasťou letu s priamymi prípojmi, keďže žalobcovia vo veci samej začali – z povahy veci – svoju cestu z letiska nachádzajúceho sa na území Únie.

63. Po druhé z hľadiska medzinárodného práva verejného, ako vysvetlila generálna advokátka Kokott vo svojich návrhov vo veci ATAA, nie je v nijakom prípade neobvyklé, že štát alebo medzinárodná organizácia zohľadnia pri výkone svojej zvrchovanosti okolnosti, ktoré nastanú alebo nastali mimo ich územnej právomoci. Rozhodujúcim prvkom v tejto súvislosti je to, že príslušné skutočnosti majú dostatočnú väzbu s dotknutým štátom alebo dotknutou medzinárodnou organizáciou. Medzinárodné právo tak okrem iného uznáva dve kritériá na určenie právomoci oprávňujúcej štát (alebo medzinárodnú organizáciu) konať, a to na jednej strane územnú právomoc, na základe ktorej je štát oprávnený konať vo vzťahu k osobám (bez ohľadu na ich štátnu príslušnosť), úkonom a majetku nachádzajúcim sa na jeho území, a na druhej strane osobnú právomoc, podľa ktorej je štát (alebo medzinárodná organizácia) oprávnený konať vo vzťahu k svojim štátnym príslušníkom (fyzickým alebo právnickým osobám), nech sa nachádzajú kdekoľvek. [28]

64. Nariadenie č. 261/2004 sa uplatňuje podľa článku 3 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia na cestujúcich odlietajúcich z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu bez ohľadu na konečné cieľové miesto predmetného letu (územná právomoc) [29] a ďalej podľa článku 3 ods. 1 písm. b) tohto nariadenia na cestujúcich odlietajúcich z letiska nachádzajúceho sa na území tretej krajiny a prilietajúcich na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu, okrem iného za podmienky, že prevádzkujúci letecký dopravca vykonávajúci let je dopravcom Spoločenstva (osobná a územná právomoc). Naproti tomu sa toto nariadenie nemá uplatňovať na lety

[26] Rozsudok Wegener (bod 15).

[27] Keďže pôsobnosť aktu Únie sa vykladá okrem iného s ohľadom na príslušné pravidlá medzinárodného leteckého práva (pozri analogicky rozsudok ATAA (bod 123)].

[28] Návrhy, ktoré predniesla generálna advokátka Kokott vo veci Air Transport Association of America a i. (C-366/10, EU:C:2011:637, body 148 a 149, ako aj citovaná judikatúra).

[29] Pozri v tomto zmysle rozsudok z 27. septembra 1988, Ahlström Osakeyhtiö a i./Komisia (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 a 125/85 až 129/85, EU:C:1988:447, body 15 až 18).

s priamymi prípojmi, ktoré neodlietajú z letiska alebo neprilietajú na letisko nachádzajúce sa na území členského štátu, ale ktoré sa uskutočňujú výlučne medzi dvoma tretími krajinami bez akejkoľvek väzby s územím Únie. [30]

65. Takto vymedzené kritériá uplatniteľnosti nariadenia č. 261/2004, najmä kritérium stanovené v článku 3 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia, o ktoré ide vo veci samej, nevedú k extrateritoriálnemu uplatňovaniu práva Únie, a to ani v prípade, že ide o let do tretej krajiny. Toto nariadenie sa totiž uplatňuje len za jasne vymedzených okolností, keď predmetný let, posudzovaný ako celok, je uskutočnený z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu, pričom takýto let, vrátane úseku uskutočneného mimo Únie, je neoddeliteľne spojený s územím členských štátov Únie.

66. Po tretie tento výklad je podporený cieľom, ktorý sleduje nariadenie č. 261/2004, spočívajúcom v zabezpečení vysokej úrovne ochrany spotrebiteľov. [31] Na účely uplatnenia oboch vyššie uvedených ustanovení je dôležité, aby bol let rezervovaný v rámci jednej rezervácie a aby tento let mal ako miesto odletu alebo príletu letisko nachádzajúce sa na území členského štátu. Skutočnosť, či sa letecký dopravca rozhodol alebo nerozhodol pre medzipristátie na území Únie alebo v tretej krajine, by však nemala mať vplyv na právo dotknutých cestujúcich na náhradu.

67. Rovnako vzhľadom na tento cieľ, ktorý je uvedený aj v článku 38 Charty základných práv Európskej únie, môže normotvorca Únie povoliť činnosť leteckej dopravy na území Únie len za podmienky, že prevádzkovatelia spĺňajú kritériá vymedzené Úniou a smerujúce k dosiahnutiu cieľov, ktoré si v tejto oblasti stanovila. [32] Nariadením č. 261/2004 normotvorca Únie podriadil činnosť leteckej dopravy z Únie určitým kritériám, aby sa tak dosiahol cieľ ochrany spotrebiteľov. Skutočnosť, že letecký dopravca z tretej krajiny, ako napríklad United Airlines, môže byť podľa tohto nariadenia povinný zaplatiť náhradu za meškanie v súvislosti s technickým problémom vyriešeným počas medzipristátia na území tretej krajiny, je preto podľa môjho názoru nielen podmienkou, ale aj rizikom spojeným s rozhodnutím tohto leteckého dopravcu ponúkať svoje služby na európskom trhu. Ustanovenia nariadenia č. 261/2004 sa teda budú na tohto dopravcu vzťahovať len vtedy, ak sa rozhodne prevádzkovať lety na letisko alebo z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu. [33] Takouto voľbou však ten istý letecký dopravca uskutočňuje nielen priame lety, ale aj lety s priamymi prípojmi, ktoré v súlade s ustálenou judikatúrou predstavujú jeden celok na účely práva cestujúcich na náhradu podľa tohto nariadenia, či už sú prevádzkované samostatne, alebo ako v prejednávanej veci na základe dohody o spoločnom využívaní kódu.

68. Napokon po štvrté sa domnievam, že treba zamietnuť tvrdenie spoločnosti United Airlines, podľa ktorého je uplatniteľnosť nariadenia č. 261/2004 v rozpore so zásadou rovnosti zaobchádzania, keďže právo na náhradu môžu uplatniť len cestujúci letu s priamymi prípojmi (Brusel – San José), pričom meškanie spôsobilo ujmu všetkým cestujúcim letu Newark – San José. Toto tvrdenie podľa môjho názoru nielenže potvrdzuje, že článok 3 ods. 1 písm. a) tohto nariadenia sa neuplatňuje bez úzkej väzby medzi letom a územím Únie, ale vychádza aj z nesprávneho predpokladu, keďže nezohľadňuje, že obe skupiny cestujúcich, ktoré táto spoločnosť uvádza, nie sú v rovnakej situácii.

[30] V tejto súvislosti pozri návrhy, ktoré predniesol generálny advokát Saugmandsgaard Øe vo veci Airhelp (Meškanie presmerovaného letu) (C-451/20, EU:C:2021:829, body 24 až 60), ktorý však tvrdí, že nariadenie č. 261/2004 sa uplatňuje aj na lety s priamymi prípojmi z jednej tretej krajiny do inej tretej krajiny, ak miesto príletu prvého letu a miesto odletu druhého letu sa nachádzajú na území členského štátu.

[31] Pozri odôvodnenia 1 a 4 nariadenia č. 261/2004.

[32] Pozri analogicky rozsudok ATAA (bod 128).

[33] Pozri analogicky rozsudok ATAA (bod 127).

69. Vzhľadom na všetky predchádzajúce úvahy navrhujem odpovedať na druhú prejudiciálnu otázku tak, že článok 3 ods. 1 písm. a) a článok 7 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že odpoveď na prvú otázku nie je v rozpore so zásadou úplnej a výlučnej suverenity štátu nad jeho vzdušným priestorom, ktorá vyplýva z medzinárodného obyčajového práva, takže táto zásada nemôže mať vplyv na platnosť tohto nariadenia.

V. Návrhy

70. Vzhľadom na vyššie uvedené skutočnosti navrhujem, aby Súdny dvor odpovedal na otázky, ktoré položil Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Holandskojazyčný súd pre spory medzi podnikmi Brusel, Belgicko), takto:

1. Článok 3 ods. 1 písm. a) a článok 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 majú vykladať v tom zmysle, že v prípade letu s priamymi prípojmi pozostávajúceho z dvoch letov, ktorý bol rezervovaný v rámci jednej rezervácie, s odletom z letiska nachádzajúceho sa na území členského štátu a príletom na letisko nachádzajúce sa na území tretej krajiny cez iné letisko tejto tretej krajiny, môže cestujúci, ktorý do svojho konečného cieľového miesta dorazil s meškaním v rozsahu najmenej troch hodín vzniknutým počas druhého letu, ktorý rovnako ako prvý let prevádzkoval letecký dopravca z tretej krajiny, uplatniť svoje právo na náhradu podľa tohto nariadenia voči tomuto prevádzkujúcemu leteckému dopravcovi, pokiaľ bola táto jedna rezervácia vykonaná u dopravcu Spoločenstva, ktorý v skutočnosti neprevádzkoval nijaký z týchto letov.

2. Článok 3 ods. 1 písm. a) a článok 7 nariadenia č. 261/2004 sa majú vykladať v tom zmysle, že odpoveď na prvú otázku nie je v rozpore so zásadou úplnej a výlučnej suverenity štátu nad jeho vzdušným priestorom, ktorá vyplýva z medzinárodného obyčajového práva, takže táto zásada nemôže mať vplyv na platnosť tohto nariadenia.