



Zbierka súdnych rozhodnutí

ROZSUDOK SÚDNEHO DVORA (tretia komora)

zo 4. júla 2018*

„Návrh na začatie prejudiciálneho konania – Doprava – Nariadenie (ES) č. 261/2004 – Článok 2 písm. b) – Pôsobnosť – Pojem ‚prevádzkujúci letecký dopravca‘ – Zmluva o nájme lietadla aj s posádkou („wet lease“)“

Vo veci C-532/17,

ktorej predmetom je návrh na začatie prejudiciálneho konania podľa článku 267 ZFEÚ, podaný rozhodnutím Landgericht Hamburg (Krajinský súd Hamburg, Nemecko) z 29. júna 2017 a doručený Súdnemu dvoru 11. septembra 2017, ktorý súvisí s konaním:

Wolfgang Wirth,

Theodor Mülder,

Ruth Mülder,

Gisela Wirth

proti

Thomson Airways Ltd,

SÚDNY DVOR (tretia komora),

v zložení: predseda tretej komory L. Bay Larsen, sudcovia J. Malenovský (spravodajca), M. Safjan, D. Šváby a M. Vilaras,

generálny advokát: H. Saugmandsgaard Øe,

tajomník: A. Calot Escobar,

so zreteľom na písomnú časť konania,

so zreteľom na pripomienky, ktoré predložili:

- W. Wirth a T. Mülder, R. Mülder a G. Wirth, v zastúpení: E. Stamer, Rechtsanwalt,
- Thomson Airways Ltd, v zastúpení: P. Kauffmann, Rechtsanwalt,
- nemecká vláda, v zastúpení: T. Henze, M. Hellmann a J. Techert, splnomocnení zástupcovia,

* Jazyk konania: nemčina.

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

– Európska komisia, v zastúpení: G. Braun a K. Simonsson, splnomocnení zástupcovia,

so zreteľom na rozhodnutie prijaté po vypočutí generálneho advokáta, že vec bude prejednaná bez jeho návrhov,

vyhlásil tento

Rozsudok

- 1 Návrh na začatie prejudiciálneho konania sa týka výkladu článku 2 písm. b) nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa stanovujú spoločné pravidlá systému náhrad a pomoci cestujúcim pri odmietnutí nástupu do lietadla, v prípade zrušenia alebo veľkého meškania letov a ktorým sa zrušuje nariadenie (EHS) č. 295/91 (Ú. v. EÚ L 46, 2004, s. 1; Mim. vyd. 07/008, s. 10).
- 2 Tento návrh bol podaný v rámci sporu medzi Wolfgangom Wirthom, Theodorom Mülderom, Ruth Mülderovou a Giselou Wirthovou a spoločnosťou Thomson Airways Ltd vo veci určenia povinnosti tejto spoločnosti poskytnúť náhradu týmto štyrom cestujúcim z dôvodu meškania letu dlhšieho ako tri hodiny po prilete.

Právny rámec

Nariadenie č. 261/2004

- 3 Odôvodnenia 1 a 7 nariadenia č. 261/2004 stanovujú:

„(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.

...

(7) 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.“

- 4 Článok 2 tohto nariadenia, nazvaný „Definície“, v písm. b) stanovuje, že na účely tohto nariadenia „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“.

- 5 Článok 3 toho istého nariadenia s názvom „Pôsobnosť“ vo svojom odseku 5 stanovuje:

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

Nariadenie (ES) č. 2111/2005

- 6 Podľa odôvodnení 1 a 13 nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 2111/2005 zo 14. decembra 2005 o vytvorení zoznamu Spoločenstva týkajúceho sa leteckých dopravcov, ktorí podliehajú zákazu vykonávania leteckej dopravy v rámci Spoločenstva, a o informovaní cestujúcich v leteckej doprave o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu, ktorým sa zrušuje článok 9 smernice 2004/36/ES (Ú. v. EÚ, L 344, 2005, s. 15):

„(1) Prvoradým cieľom činnosti [Únie] v oblasti leteckej dopravy by malo byť zabezpečenie vysokého stupňa ochrany cestujúcich pred bezpečnostnými rizikami. Navyše by sa mali v plnej miere zohľadňovať všeobecné požiadavky ochrany spotrebiteľa.

...

(13) Nariadenie Rady (EHS) č. 2299/89 z 24. júla 1989 o kódexe správania pre počítačové rezervačné systémy (CRS) [(Ú. v. ES, L 220, 1989, s. 1; Mim. vyd. 07/001, s. 277), zmenené nariadením Rady (ES) č. 323/1999 z 8. februára 1999 (Ú. v. ES, L 40, 1999, s. 1; Mim. vyd. 07/004, s. 251)] oprávňuje spotrebiteľov, ktorí si rezervujú let cez počítačový rezervačný systém, aby boli informovaní o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Napriek tomu existujú dokonca aj v pravidelnej leteckej doprave postupy odvetvia, ako napríklad prenájom lietadla s osádkou alebo zdieľanie kódov, ak sú rezervované bez CRS, kde letecký dopravca, ktorý predal let pod svojím menom, v skutočnosti let neprevádzkuje, a kde v súčasnosti cestujúci nemá žiadny právny nárok na poskytnutie informácie o totožnosti leteckého dopravcu, ktorý v skutočnosti službu vykonáva.“

- 7 Článok 11 nariadenia č. 2111/2005, nazvaný „Informovanie o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu“, v odseku 1 stanovuje:

„Pri rezervácii informuje zmluvný partner leteckej dopravy cestujúceho o totožnosti prevádzkujúceho leteckého dopravcu alebo dopravcov, a to bez ohľadu na spôsob vykonania rezervácie.“

Spor vo veci samej a prejudiciálna otázka

- 8 Podľa zmluvy o nájme lietadla aj s posádkou („wet lease“) si TUIFly GmbH prenajala od spoločnosti Thomson Airways lietadlo aj s posádkou pre určený počet letov. Podľa ustanovení tejto zmluvy bola TUIFly zodpovedná za „ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board Services etc.“ („služby na zemi, vrátane odbavenia cestujúcich, ich celkového pohodlia, riadenia nákladu, bezpečnosti cestujúcich a batožiny, organizáciu poskytovania služieb na palube atď.“). Na účely uskutočnenia týchto letov TUIFly požiadala o prevádzkové intervaly na letiskách, predávala lety a obstarala všetky požadované povolenia.
- 9 Žalobcovia vo veci samej mali k dispozícii potvrdenie o rezervácii letu s odletom z Hamburgu (Nemecko) do Cancúnu (Mexiko) s číslom letu, ktorého kód identifikuje TUIFly. Toto potvrdenie uvádzalo, že tieto rezervácie boli vystavené spoločnosťou TUIFly, ale že let „prevádzkuje“ spoločnosť Thomson Airways.
- 10 Keďže tento let mal veľké meškanie, ktorého presné trvanie však vnútroštátny súd nespresnil, žalobcovia vo veci samej požiadali Thomson Airways o zaplatenie náhrady, ktorá im podľa nich patrila v súlade s článkami 5 a 7 nariadenia č. 261/2004 tak, ako sú vykladané Súdny dvorom.

- 11 Thomson Airways odmietla zaplatiť túto náhradu z dôvodu, že nebola prevádzkujúcim leteckým dopravcom v zmysle článku 2 písm. b) tohto nariadenia, takže jej neprislúchalo zaplatiť prípadnú náhradu cestujúcim na základe tohto nariadenia v prípade meškania letu pri prílete rovnajúceho sa alebo väčšieho ako tri hodiny.
- 12 Žalobcovia vo veci samej sa preto obrátili na Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg, Nemecko), ktorý vyhovel ich nároku. Tento súd rozhodol, že spoločnosť Thomson Airways treba tiež považovať za prevádzkujúceho leteckého dopravcu z dôvodu, že podľa odôvodnenia 7 nariadenia č. 261/2004 nemá význam určenie, či prevádzkujúci letecký dopravca zabezpečuje let s lietadlom, ktorého je vlastníkom alebo ho zabezpečuje v rámci zmluvy o nájme lietadla bez posádky („dry lease“) alebo s posádkou („wet lease“). V dôsledku toho prevádzkujúcim leteckým dopravcom je jednak ten, ktorý použije prenajaté lietadlo s posádkou alebo bez posádky na uskutočnenie letu, a jednak ten, kto ako vlastník lietadla a zamestnávateľ posádky konkrétne uskutoční tento let.
- 13 Okrem toho tento súd tiež uviedol, že potvrdenie rezervácie vystavené pre žalobcov vo veci samej výslovne uvádzalo žalovanú vo veci samej ako prevádzkujúceho leteckého dopravcu. Na účely zabezpečenia uskutočnenia cieľa ochrany spotrebiteľov sledovaného nariadením č. 261/2004 sa pritom spotrebiteľ musí vedieť spoľahnúť na údaje v potvrdení o rezervácii.
- 14 Thomson Airways odvolaním napadla rozsudok Amtsgericht Hamburg (Okresný súd Hamburg) na vnútroštátnom súde Landgericht Hamburg (Krajinský súd Hamburg, Nemecko) a uviedla, že vzhľadom na to, že iba letecký dopravca nesúci prevádzkovú zodpovednosť za let je spôsobilý splniť povinnosti vyplývajúce z nariadenia č. 261/2004 z dôvodu jeho nevyhnutnej prítomnosti na letiskách a informácií, ktoré má o cestujúcich, je to práve tento dopravca, kto sa má považovať za prevádzkujúceho leteckého dopravcu v zmysle tohto nariadenia. Keďže vo veci samej niesla TUIFly prevádzkovú zodpovednosť za uskutočnenie letu, žaloby o náhrady mali byť podané proti tomuto dopravcovi.
- 15 Za týchto okolností Landgericht Hamburg (Krajinský súd Hamburg) rozhodol prerušiť konanie a položiť Súdnemu dvoru túto prejudiciálnu otázku:

„Má sa pojem ‚prevádzkujúci letecký dopravca‘ uvedený v [nariadení č. 261/2004] vykladať v tom zmysle, že letecký dopravca, ktorý inému leteckému dopravcovi prenajíma v rámci takzvanej ‚wet lease‘ (zmluva o nájme aj s posádkou) lietadlo s posádkou na zmluvne stanovený počet letov, avšak za jednotlivé lety nenesie hlavnú prevádzkovú zodpovednosť, a na potvrdení o rezervácii cestujúceho sa uvádza: ‚prevádzkované‘ práve týmto leteckým dopravcom, sa považuje za prevádzkujúceho leteckého dopravcu v zmysle tohto nariadenia?“

O prejudiciálnej otázke

- 16 Vnútroštátny súd sa svojou otázkou v podstate pýta, či sa pojem „prevádzkujúci letecký dopravca“ v zmysle nariadenia č. 261/2004 a najmä jeho článku 2 písm. b) má vykladať v tom zmysle, že pokrýva prípad leteckého dopravcu, ktorý, ako ten, ktorý je dotknutý vo veci samej, prenajíma inému leteckému dopravcovi lietadlo s posádkou v rámci zmluvy o nájme lietadla aj s posádkou („wet lease“), ale nenesie prevádzkovú zodpovednosť za lety, a to ani vtedy, ak sa v potvrdení o rezervácii miesta na lete vydanom cestujúcim uvádza, že tento let prevádzkuje tento prvý dopravca.
- 17 V tomto ohľade treba uviesť, že podľa článku 2 písm. b) nariadenia č. 261/2004 pojem „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“.

- 18 Táto definícia teda 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.
- 19 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“ (rozsudky z 10. júla 2008, Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, bod 40; z 13. októbra 2011, Sousa Rodríguez a i., C-83/10, EU:C:2011:652, bod 27, a z 22. júna 2016, Mennens, C-255/15, EU:C:2016:472, bod 20).
- 20 Z toho vyplýva, že za prevádzkujúceho leteckého dopravcu treba považovať dopravcu, ktorý v rámci svojej činnosti prepravy cestujúcich prijme rozhodnutie uskutočniť konkrétny let, vrátane určenia jeho letového poriadku, a tým vytvorí 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 prilete.
- 21 V predmetnej veci je nepochybné, že spoločnosť Thomson Airways iba prenajala lietadlo s posádkou, ktoré uskutočnilo let dotknutý vo veci samej, ale že o určení letového poriadku a uskutočnení tohto letu rozhodla TUIFly.
- 22 Za týchto podmienok bez toho, aby bolo potrebné preskúmať druhú kumulatívnu podmienku stanovenú v článku 2 písm. b) nariadenia č. 261/2004, je nutné konštatovať, že leteckého dopravcu, ako je Thomson Airways vo veci samej, ktorý prenajme lietadlo s posádkou inému leteckému dopravcovi, v každom prípade nemožno považovať za „prevádzkujúceho leteckého dopravcu“ v zmysle nariadenia č. 261/2004 a najmä jeho článku 2 písm. b).
- 23 Takéto riešenie podporuje cieľ zabezpečiť vysokú úroveň ochrany cestujúcich, stanovený v odôvodnení 1 nariadenia č. 261/2004, keďže umožňuje zabezpečiť, aby boli prepravovaní cestujúci odškodnení a aby im bola poskytnutá starostlivosť bez toho, aby bolo potrebné zohľadňovať dohody prijaté leteckým dopravcom, ktorý rozhodol uskutočniť dotknutý let s iným dopravcom s cieľom konkrétne ho zabezpečiť.
- 24 Uvedené riešenie je okrem toho v súlade so zásadou uvedenou v odôvodnení 7 tohto nariadenia, podľa ktorej, aby bolo zabezpečené jeho účinné uplatňovanie, záväzky, ktoré stanovuje, by mali spočívať na prevádzkujúcom leteckom dopravcovi bez ohľadu na to, či je vlastníkom lietadla alebo či je lietadlo predmetom zmluvy o nájme aj s posádkou.
- 25 Nepochybne, vnútroštátny súd tiež spresňuje, že potvrdenie o rezervácii vystavené žalobcom vo veci samej uvádza, že let dotknutý vo veci samej bol „prevádzkovaný“ leteckým dopravcom, ktorý dal do nájmu lietadlo aj s posádkou. Napriek tomu, hoci sa tento údaj zdá ako relevantný v rámci uplatnenia nariadenia č. 2111/2005, nemôže identifikovať „prevádzkujúceho leteckého dopravcu“ v zmysle nariadenia č. 261/2004, keďže z odôvodnenia 1 nariadenia č. 2111/2005 jasne vyplýva, že toto posledné uvedené nariadenie sleduje iný cieľ, ako je cieľ sledovaný nariadením č. 261/2004.
- 26 Vzhľadom na všetky vyššie úvahy treba odpovedať na položenú otázku tak, že pojem „prevádzkujúci letecký dopravca“ v zmysle nariadenia č. 261/2004 a najmä jeho článku 2 písm. b) sa má vykladať v tom zmysle, že nepokrýva leteckého dopravcu, ktorý, ako ten, ktorý je dotknutý vo veci samej, prenajme inému leteckému dopravcovi lietadlo s posádkou v rámci zmluvy o nájme lietadla aj s posádkou („wet lease“), ale nenesie prevádzkovú zodpovednosť za lety, a to ani vtedy, ak sa v potvrdení o rezervácii miesta na lete vydanom cestujúcim uvádza, že tento let prevádzkuje tento prvý dopravca.

O trovách

- 27 Vzhľadom na to, že konanie pred Súdny 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 (tretia komora) rozhodol takto:

Pojem „prevádzkujúci letecký dopravca“ v zmysle nariadenia Európskeho parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 z 11. februára 2004, ktorým sa stanovujú 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, a najmä jeho článku 2 písm. b), sa má vykladať v tom zmysle, že nepokrýva leteckého dopravcu, ktorý, ako ten, ktorý je dotknutý vo veci samej, prenajme inému leteckému dopravcovi lietadlo s posádkou v rámci zmluvy o nájme lietadla aj s posádkou („wet lease“), ale nenesie prevádzkovú zodpovednosť za lety, a to ani vtedy, ak sa v potvrdení o rezervácii miesta na lete vydanom cestujúcim uvádza, že tento let prevádzkuje tento prvý dopravca.

Podpisy