Sbírka soudních rozhodnutí

ROZSUDEK SOUDNÍHO DVORA (čtvrtého senátu)

7. dubna 2022*

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Společná pravidla pro náhradu a pomoc cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letu – Navazující let zahrnující dva úseky letu – Významné zpoždění v cílovém místě určení, k němuž došlo v druhém úseku tohoto letu mezi dvěma letišti umístěnými ve třetí zemi – Platnost tohoto nařízení z hlediska mezinárodního práva“

Ve věci C-561/20,

jejímž předmětem je žádost o rozhodnutí o předběžné otázce na základě článku 267 SFEU, podaná rozhodnutím Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (nizozemskojazyčný obchodní soud v Bruselu, Belgie) ze dne 21. října 2020, došlým Soudnímu dvoru dne 26. října 2020, v řízení

Q,

R,

S

proti

United Airlines Inc.,

SOUDNÍ DVŮR (čtvrtý senát),

ve složení C. Lycourgos, předseda senátu, S. Rodin (zpravodaj), J.-C. Bonichot, L. S. Rossi a O. Spineanu–Matei, soudci,

generální advokát: A. Rantos,

vedoucí soudní kanceláře: A. Calot Escobar,

s přihlédnutím k písemné části řízení,

s ohledem na vyjádření předložená:

– za Q, R a S B. Schaumontem a J. De Manem, advocaten,

* Jednací jazyk: nizozemština.

– za United Airlines M. Wouters, advocaat,

– za belgickou vládu S. Baeyensem, P. Cottinem a C. Pochet, jako zmocněnci,

– za polskou vládu B. Majczynou, jako zmocněncem,

– za Evropský parlament L. Stefani a I. Terwinghem, jako zmocněnci,

– za Radu Evropské unie N. Rouam a K. Michoel, jako zmocněnkyněmi,

– za Evropskou komisi A. Nijenhuisem, K. Simonssonem a P.-J. Loewenthalem, jako zmocněnci,

po vyslechnutí stanoviska generálního advokáta na jednání konaném dne 9. prosince 2021,

vydává tento

Rozsudek

1 Žádost o rozhodnutí o předběžné otázce se týká zaprvé výkladu čl. 3 odst. 1 písm. a) ve spojení s články 6 a 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91 (Úř. věst. 2004, L 46, s. 1; Zvl. vyd. 07/08, s. 10, oprava Úř. věst. 2009, L 92, s. 5), a zadruhé platnosti nařízení č. 261/2004 z hlediska mezinárodního práva a konkrétně zásady úplné a výlučné svrchovanosti státu nad jeho územím a vzdušným prostorem.

2 Tato žádost byla předložena v rámci sporu mezi Q, R a S a společností United Airlines Inc. týkajícího se vyplacení náhrady za zpoždění navazujícího letu.

Právní rámec

3 Body 1, 4, 7 a 8 odůvodnění nařízení č. 261/2004 znějí následovně:

„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měly [by měla] mimo jiné směřovat k zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících. Kromě toho by měl být obecně brán zásadní zřetel na požadavky ochrany spotřebitele.

[…]

(4) Společenství by proto mělo zvýšit úroveň ochrany stanovenou výše uvedeným nařízením v zájmu posílení práv cestujících a zajistit, aby letečtí dopravci působili v harmonizovaných podmínkách a v liberalizovaném trhu.

[…]

(7) V zájmu zajištění účinného uplatňování tohoto nařízení by měly povinnosti z něj vyplývající spočívat na provozujícím leteckém dopravci, který uskutečňuje nebo má v úmyslu uskutečnit let, ať již vlastním letadlem, nebo letadlem pronajatým s posádkou a s dalšími službami nebo bez posádky a dalších služeb, nebo za jiných podmínek.

(8) Toto nařízení by nemělo omezit práva provozujícího leteckého dopravce požadovat v souladu s použitelnými právními předpisy náhradu od jiných osob včetně třetích osob.“

4 Článek 2 písm. a) až c) a h) tohoto nařízení, nadepsaný „Definice“, stanoví:

„Pro účely tohoto nařízení se:

a) ‚leteckým dopravcem‘ rozumí podnik zabývající se leteckou dopravou s platnou provozní licencí;

b) ‚provozujícím leteckým dopravcem‘ rozumí letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím;

c) ‚dopravcem Společenství‘ rozumí letecký dopravce s platným provozním povolením uděleným [s platnou provozní licencí vydanou] členským státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům [(Úř. věst. 1992, L 240, s. 1; Zvl. vyd. 06/02, s. 3)];“

[…]

h) ‚cílovým místem určení‘ rozumí místo určení na letence předložené na přepážce pro registraci k přepravě nebo místo určení posledního letu v případě přímo navazujících letů; jiné dostupné navazující lety nejsou brány v úvahu, jestliže je dodržen původní plánovaný čas příletu“.

5 Článek 3 uvedeného nařízení, nadepsaný „Oblast působnosti“, v odstavcích 1 a 5 stanoví:

„1. Toto nařízení se vztahuje:

a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva;

b) na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístněné na území členského státu, na které se vztahuje Smlouva, pokud neobdrželi náhradu nebo odškodnění a nebyla jim poskytnuta pomoc v této třetí zemi a pokud je provozující letecký dopravce dopravcem Společenství.

[…]

5. Toto nařízení se vztahuje na každého provozujícího leteckého dopravce, který přepravuje cestující podle odstavců 1 a 2. Jestliže provozující letecký dopravce nemá smlouvu s cestujícím a plní povinnosti podle tohoto nařízení, má se za to, že jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.“

6 Článek 5 tohoto nařízení, nadepsaný „Zrušení“, stanoví v odstavcích 1 a 3:

„1. V případě zrušení letu:

[…]

c) mají dotčení cestující v souladu s článkem 7 právo na náhradu škody od provozujícího leteckého dopravce, jestliže [ledaže]
   i) nejsou [jsou] o zrušení informováni alespoň dva týdny před plánovaným časem odletu, nebo
   ii) nejsou [jsou] o zrušení informováni ve lhůtě od dvou týdnů do sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] dvě hodiny před plánovaným časem odletu a dosáhnout jejich cílového místa určení nejpozději [méně než] čtyři hodiny po plánovaném čase příletu, nebo
   iii) nejsou informování [jsou informováni] o zrušení ve lhůtě kratší sedmi dnů před plánovaným časem odletu a není [je] jim nabídnuto přesměrování jejich letu, které by jim umožnilo odletět nejpozději [které jim umožní odletět nejdříve] jednu hodinu před plánovaným časem odletu a dosáhnout [dosáhnout jejich] cílového místa určení nejpozději [méně než] dvě hodiny po plánovaném čase příletu.

[…]

3. Provozující letecký dopravce není povinen platit náhradu v souladu s článkem 7, jestliže může prokázat, že zrušení je způsobeno mimořádnými okolnostmi, kterým by nebylo možné zabránit, i kdyby byla všechna přiměřená opatření přijata.“

7 Článek 6 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Zpoždění“, stanoví:

„1. Jestliže provozující letecký dopravce důvodně očekává, že let bude oproti plánovanému času odletu zpožděn:

a) o dvě hodiny nebo více v případě letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů, nebo

b) o tři hodiny nebo více v případě všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů, nebo

c) o čtyři hodiny nebo více v případě všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b),

nabídne provozující letecký dopravce cestujícím:

i) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. a) a odst. 2 a

ii) pomoc stanovenou v čl. 9 odst. 1 písm. b) a c), jestliže důvodně očekávaný čas odletu je alespoň o den později než čas odletu původně oznámený, a

iii) pomoc stanovenou v čl. 8 odst. 1 písm. a), jestliže zpoždění trvá alespoň pět hodin.

2. V každém případě musí pomoc nabízená v rámci lhůt stanovených výše brát ohled na každou skupinu vzdáleností.“

8 Článek 7 uvedeného nařízení, nadepsaný „Právo na náhradu škody“, stanoví v odstavci 1:

„Odkazuje-li se na tento článek, obdrží cestující náhradu ve výši:

a) 250 EUR u všech letů o délce nejvýše 1 500 kilometrů;

b) 400 EUR u všech letů ve Společenství delších než 1 500 kilometrů a u všech ostatních letů o délce od 1 500 kilometrů do 3 500 kilometrů;

c) 600 EUR u všech letů nespadajících pod písmeno a) nebo b).

[…]“

9 Článek 13 uvedeného nařízení, nadepsaný „Právo na následný postih“, stanoví:

„Jestliže provozující letecký dopravce poskytne náhradu nebo plní jiné povinnosti stanovené v tomto nařízení, nelze žádné ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení jeho práva požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob. Zejména nemohou být ustanovení tohoto nařízení vykládána jako omezení práva provozujícího leteckého dopravce požadovat náhradu škody po provozovateli souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osobě, se kterými uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu. Obdobně nelze ustanovení tohoto nařízení vykládat jako omezení práva provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo třetí osoby jiné, než je cestující, se kterým uzavřel provozující letecký dopravce smlouvu, požadovat náhradu škody podle použitelných právních předpisů.“

Spor v původním řízení a předběžné otázky

10 Žalobci v původní řízení si prostřednictvím cestovní kanceláře zarezervovali v rámci jediné rezervace u dopravce Společenství, společnosti Deutsche Lufthansa AG (dále jen „společnost Lufthansa“), navazující let z Bruselu (Belgie) do San José (Spojené státy americké) s mezipřistáním v Newarku (Spojené státy americké).

11 Celý tento navazující let uskutečnila společnost United Airlines, letecký dopravce usazený ve třetí zemi. Žalobci v původním řízení dorazili do cílového místa určení se zpožděním v délce 223 minut.

12 Dopisem ze dne 6. září 2018 zaslala společnost Happy Flights BVBA, na kterou byla pohledávka žalobců v původním řízení postoupena, společnosti United Airlines výzvu, ve které na základě nařízení č. 261/2004 požadovala za toto zpoždění úhradu náhrady škody ve výši 600 eur na osobu, tedy celkem 1 800 eur.

13 Dne 4. října 2018 zaslala společnost United Airlines společnosti Happy Flights odpověď, ve které tvrdila, že toto nařízení není použitelné, protože k uvedenému zpoždění došlo v druhém úseku dotčeného letu.

14 Dopisem ze dne 5. října 2018 zaslala společnost Happy Flights společnosti United Airlines odpověď, ve které s poukazem na judikaturu Soudního dvora zpochybňovala její názor a vyzvala ji k vyplacení náhrady uvedené v bodě 12 tohoto rozsudku.

15 Společnost United Airlines odpověděla společnosti Happy Flights dopisem ze dne 10. října 2018.

16 Společnost Happy Flights zaslala dne 11. října 2018 společnosti United Airlines výzvu k plnění. Téhož dne posledně uvedená společnost informovala společnost Happy Flights, že svůj názor nezměnila.

17 Dne 3. května 2019 sdělila společnost Happy Flights společnosti United Airlines, že pohledávka, která jí byla postoupena, byla znovu převedena na žalobce v původním řízení, přičemž opětovně vyzvala společnost United Airlines k zaplacení.

18 Dne 22. července 2019 podali žalobci v původním řízení žalobu na společnost United Airlines k Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (nizozemskojazyčný obchodní soud v Bruselu, Belgie), jenž je předkládajícím soudem, kterou se domáhají zaplacení náhrady škody zmíněné v bodě 12 tohoto rozsudku, navýšené o úroky z prodlení od 6. září 2018 a úroky určené soudem.

19 V této souvislosti má tento soud pochybnosti o tom, jak odpovědět na některé argumenty společnosti United Airlines, které se týkají použitelnosti nařízení č. 261/2004 a jeho platnosti.

20 Společnost United Airlines zaprvé zpochybňuje použitelnost nařízení č. 261/2004, pokud k významnému zpoždění dojde u letu s odletem z letiště umístěného na území třetí země a příletem na letiště umístěné na území třetí země – a to i v případě, kdy se jedná o druhý a poslední úsek navazujícího letu – v jehož případě se první úsek letu uskutečnil s odletem z letiště umístěného na území členského státu.

21 Předkládající soud v tomto ohledu uvádí, že rozsudek ze dne 31. května 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), jenž se týkal zpoždění, ke kterému došlo v průběhu prvního úseku navazujícího letu z letiště umístěného na území členského státu, který byl uskutečněn leteckým dopravcem, jenž není leteckým dopravcem Společenství, sice hovoří ve prospěch použití nařízení č. 261/2004, avšak poznatky z tohoto rozsudku nelze jednoduše přenést na věc, která mu byla předložena, neboť v tomto případě došlo ke zpoždění, na něž si stěžují žalobci v původním řízení, v druhém úseku dotčeného letu s odletem z letiště umístěného na území třetí země.

22 Předkládající soud dále poznamenává, že Soudní dvůr v rozsudku ze dne 11. července 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604) rozhodl, že se nařízení č. 261/2004 použije také na druhý úsek navazujícího letu, byl-li první úsek tohoto letu uskutečněn z letiště umístěného na území členského státu. Ve věci, v níž byl vydán uvedený rozsudek, vyvstala otázka, zda mohla být založena povinnost dopravce Společenství, který uskutečnil první úsek uvedeného letu, nahradit cestujícímu škodu z důvodu významného zpoždění, k němuž došlo v druhém úseku téhož letu, který uskutečnil letecký dopravce ze třetí země. Podle uvedeného soudu se však skutkové okolnosti řečené věci liší od skutkových okolností sporu, který mu byl předložen, neboť tento spor se netýká dopravce Společenství, jelikož dopravce Společenství, který vystavil letenky, a sice společnost Lufthansa, není stranou tohoto sporu. Řešení přijaté Soudním dvorem v uvedeném rozsudku tudíž nemůže být jednoduše přeneseno na tento spor.

23 Zadruhé, pokud jde o otázku platnosti nařízení č. 261/2004, předkládající soud uvádí, že společnost United Airlines tvrdí, že pokud by se toto nařízení mělo použít v případě významného zpoždění, ke kterému došlo na druhém úseku navazujícího letu uskutečněného zcela na území třetí země, mělo by extrateritoriální dosah, který je v rozporu s mezinárodním právem. Zásada svrchovanosti konkrétně podle společnosti United Airlines brání tomu, aby se uvedené nařízení použilo na takovou situaci, která nastala na území třetí země, jako je tomu ve věci v původním řízení, kdy ke zpoždění došlo na území Spojených států amerických a účinky mělo výhradně uvnitř tohoto území. Je-li tento názor společnosti United Airlines správný, vyvstává podle předkládajícího soudu otázka platnosti tohoto nařízení s ohledem na mezinárodní právo.

24 Za těchto okolností se Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (nizozemskojazyčný obchodní soud v Bruselu) rozhodl přerušit řízení a položit Soudnímu dvoru následující předběžné otázky:

„1) Musí být čl. 3 odst. 1 písm. a) a článek 7 [nařízení č. 261/2004] tak, jak je vykládá Soudní dvůr, vykládány v tom smyslu, že cestující má vůči leteckému dopravci, který není dopravcem Společenství, nárok na náhradu škody, pokud do cílového místa určení dorazil v důsledku zpoždění na posledním úseku letu s místem odletu a příletu na území třetí země a bez mezipřistání na území členského státu se zpožděním v rozsahu tří hodin nebo více, a tento úsek letu je součástí navazujícího letu, který má jako první místo odletu letiště na území členského státu, přičemž jej ve skutečnosti jako jeden celek provádí tento letecký dopravce, který není dopravcem Společenství, a cestujícím byl prostřednictvím jediné rezervace zarezervován u dopravce Společenství, který ve skutečnosti neprovozuje žádný z těchto letů?

2) V případě kladné odpovědi na první otázku, je [nařízení č. 261/2004], je-li vykládáno ve smyslu první otázky, v rozporu s mezinárodním právem, a konkrétně se zásadou úplné a výlučné svrchovanosti státu nad jeho územím a vzdušným prostorem, jestliže se unijní právo podle tohoto výkladu použije na situaci, která nastala na území třetí země?“

K předběžným otázkám

K první otázce

25 Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda musí být čl. 3 odst. 1 písm. a) ve spojení s články 6 a 7 nařízení (ES) č. 261/2004 vykládán v tom smyslu, že v případě navazujícího letu sestávajícího ze dvou úseků, který byl rezervován v rámci jediné rezervace u dopravce Společenství, s odletem z letiště umístěného na území členského státu a příletem na letiště umístěné na území třetí země přes jiné letiště umístěné v této třetí zemi, má cestující nárok na náhradu od leteckého dopravce z třetí země, který uskutečnil celý tento let, jestliže tento cestující dorazil do cílového místa určení se zpožděním delším než tři hodiny a k tomuto zpoždění došlo v druhém úseku uvedeného letu.

26 Za účelem odpovědi na tuto otázku je třeba připomenout, že podle čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 se toto nařízení vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu.

27 Z jasného znění tohoto ustanovení tedy vyplývá, že situace cestujících na navazujícím letu odlétajících z letiště umístěného na území členského státu se řídí nařízením č. 261/2004.

28 Tento závěr není zpochybněn ani tím, že k mezipřistání na tomto letu došlo na území třetí země, ani tím, že letecký dopravce, který uvedený let uskutečnil, není „dopravcem Společenství“ ve smyslu čl. 2 písm. c) tohoto nařízení.

29 Soudní dvůr totiž opakovaně konstatoval, že let s jedním nebo více navazujícími lety, které jsou předmětem jediné rezervace, představuje pro účely nároku cestujících na náhradu podle nařízení č. 261/2004 jeden celek s tím důsledkem, že se použitelnost tohoto nařízení posoudí se zřetelem k původnímu místu odletu a cílovému místu určení [rozsudek ze dne 24. února 2022, Airhelp (Zpoždění přesměrovaného letu), C-451/20, EU:C:2022:123, bod 26 a citovaná judikatura)].

30 Z toho vyplývá, že v případě, že byly navazující lety zarezervovány v rámci jediné rezervace, je třeba na ně pohlížet tak, že pro účely nároku cestujících na náhradu stanoveného nařízením č. 261/2004 tvoří jeden celek a že použitelnost tohoto nařízení na cestující těchto letů musí být posuzována s ohledem na původní místo odletu a cílové místo určení těchto letů s tím, že místo, kde došlo ke zpoždění, nemá na použitelnost tohoto nařízení žádný vliv, jak zdůraznil generální advokát v bodě 40 svého stanoviska.

31 Dále, jak vyplývá z čl. 3 odst. 1 písm. b) nařízení č. 261/2004, uskutečnění letu dopravcem Společenství je podmínkou pro účely použití tohoto nařízení jen v případě cestujících, kteří odlétají z letiště umístěného na území třetí země a přilétají na letiště umístěné na území členského státu. V souladu s čl. 3 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení naopak tato podmínka není vyžadována v případě cestujících, kteří odlétají z letiště umístěného na území členského státu.

32 Závěr uvedený v bodě 27 tohoto rozsudku je konečně potvrzen i cílem nařízení č. 261/2004 spočívajícím v ochraně spotřebitele. Jak zdůraznil generální advokát v bodě 41 svého stanoviska, činit rozdíl na základě toho, zda ke zpoždění došlo v prvním či druhém úseku letu s mezipřistáním, který byl předmětem jediné rezervace, takže by společnost United Airlines měla povinnost vyplatit náhradu při zpoždění, k němuž došlo v prvním úseku tohoto letu, avšak při zpoždění v druhém úseku uvedeného letu by tuto povinnost neměla, by bylo neodůvodněné, když takový let s mezipřistáním musí být pro účely náhrady považován za jeden celek a cestující dorazí do cílového místa určení v obou případech se stejným zpožděním, a tedy se stejnými problémy.

33 S ohledem na výše uvedené navrhuji, aby Soudní dvůr rozhodl, že takový navazující let z Evropské unie, jako je let dotčený ve věci v původním řízení, spadá do oblasti působnosti nařízení č. 261/2004 na základě čl. 3 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení.

34 Pokud jde o otázku, zda letecký dopravce ze třetí země, jenž neuzavřel přepravní smlouvu s cestujícími navazujícího letu, který sám uskutečnil, může mít povinnost zaplatit cestujícím náhradu stanovenou nařízením č. 261/2004, ze znění čl. 5 odst. 1 písm. c) a odst. 3 tohoto nařízení vyplývá, že osobou povinnou poskytnout tuto náhradu může být pouze „provozující letecký dopravce“ ve smyslu čl. 2 písm. b) uvedeného nařízení. Toto ustanovení stanoví, že se „provozujícím leteckým dopravcem“ rozumí „letecký dopravce, který provádí nebo zamýšlí provést let podle smlouvy s cestujícím nebo v zastoupení jiné právnické nebo fyzické osoby, která uzavřela smlouvu s tímto cestujícím“.

35 Soudní dvůr upřesnil, že tato definice stanoví dvě kumulativní podmínky, aby mohl být letecký dopravce kvalifikován jako „provozující letecký dopravce“, a to uskutečnění příslušného letu a existenci smlouvy uzavřené s cestujícím (rozsudek ze dne 11. července 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, bod 23 a citovaná judikatura).

36 Jak totiž v podstatě uvedl generální advokát v bodě 47 svého stanoviska, unijní normotvůrce se při přijímání nařízení č. 261/2004 rozhodl pro výlučnou odpovědnost provozujícího leteckého dopravce, aby zajistil ochranu práv cestujících v letecké dopravě a právní jistotu při určování osoby, která je vázána povinnostmi stanovenými v tomto nařízení.

37 Pokud jde o první podmínku, ta zdůrazňuje pojem „let“, který představuje její ústřední prvek. Soudní dvůr již přitom rozhodl, že tento pojem musí být chápán jako „operace letecké dopravy, která tak určitým způsobem představuje ‚jednotku‘ této dopravy uskutečňovanou leteckým dopravcem, který určuje její letový řád“ (rozsudek ze dne 4. července 2018, Wirth a další, C-532/17, EU:C:2018:527, bod 19).

38 Za provozujícího leteckého dopravce tedy musí být považován dopravce, který v rámci činnosti přepravy cestujících přijme rozhodnutí o uskutečnění konkrétního letu, včetně stanovení jeho trasy, a tím vytvoří pro zájemce nabídku letecké dopravy. Přijetí takového rozhodnutí totiž znamená, že tento dopravce na sebe bere odpovědnost za uskutečnění tohoto letu, včetně mimo jiné jeho případného zrušení nebo významného zpoždění na příletu (rozsudek ze dne 4. července 2018, Wirth a další, C-532/17, EU:C:2018:527, bod 20).

39 Pokud jde o druhou podmínku, je třeba připomenout, že podle čl. 3 odst. 5 druhé věty nařízení č. 261/2004 se má v případě, že provozující letecký dopravce nemá smlouvu s cestujícím a plní povinnosti podle tohoto nařízení, za to, že jedná v zastoupení osoby, jež uzavřela smlouvu s tímto cestujícím.

40 Z toho vyplývá, jak uvedl generální advokát v bodě 49 svého stanoviska, že neexistence smluvního vztahu mezi dotčenými cestujícími a provozujícím leteckým dopravcem je irelevantní, pokud tento dopravce navázal smluvní vztah s leteckým dopravcem, který s těmito cestujícími uzavřel smlouvu.

41 Ze spisu předloženého Soudnímu dvoru přitom vyplývá, že navazující let dotčený ve věci v původním řízení uskutečnila společnost United Airlines a tento let byl uskutečněn v rámci dohody o sdílení kódů se společností Lufthansa.

42 Za těchto podmínek musí být společnost United Airlines považována za provozujícího leteckého dopravce ve smyslu čl. 2 písm. b) nařízení č. 261/2004, neboť tato společnost uvedený let uskutečnila, když v rámci dohody o sdílení kódů jednala jménem společnosti Lufthansa smluvního dopravce ve věci v původním řízení.

43 Konečně je třeba poznamenat, že z článku 13 nařízení č. 261/2004 vyplývá, že provozující letecký dopravce, jenž vyplácí náhradu nebo plní další povinnosti, které pro něj vyplývají z tohoto nařízení, si zachovává právo požadovat náhradu škody od jiných osob, včetně třetích osob, v souladu s použitelným vnitrostátním právem.

44 Vzhledem k výše uvedenému je třeba odpovědět na první otázku tak, že čl. 3 odst. 1 písm. a) ve spojení s články 6 a 7 nařízení (ES) č. 261/2004 musí být vykládán v tom smyslu, že v případě navazujícího letu sestávajícího ze dvou úseků, který byl rezervován v rámci jediné rezervace u dopravce Společenství, s odletem z letiště umístěného na území členského státu a příletem na letiště umístěné na území třetí země přes jiné letiště umístěné v této třetí zemi, má cestující nárok na náhradu od leteckého dopravce z třetí země, který uskutečnil celý tento let jménem tohoto dopravce Společenství, jestliže tento cestující dorazil do cílového místa určení se zpožděním delším než tři hodiny a k tomuto zpoždění došlo v druhém úseku uvedeného letu.

K druhé otázce

45 Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda je nařízení č. 261/2004 platné s ohledem na zásadu mezinárodního obyčejového práva, podle níž má každý stát úplnou a výlučnou svrchovanost nad svým vzdušným prostorem, jestliže se toto nařízení použije na cestující navazujícího letu s odletem z letiště umístěného na území členského státu a příletem na letiště umístěné na území třetí země, v jehož případě došlo k významnému zpoždění v úseku tohoto letu uskutečněném na území této třetí země.

46 Nejprve je třeba připomenout, že Unie přispívá k přísnému dodržování a rozvoji mezinárodního práva, jak vyplývá z čl. 3 odst. 5 SEU. Přijímá-li tedy určitý akt, je povinna dodržovat mezinárodní právo jako celek, včetně mezinárodního obyčejového práva, kterým jsou unijní orgány vázány (viz rozsudek ze dne 21. prosince 2011, Air Transport Association of America a další, C-366/10, EU:C:2011:864, bod 101 a citovaná judikatura).

47 Dále je třeba uvést, že zásada, podle níž má každý stát úplnou a výlučnou svrchovanost nad svým vzdušným prostorem, je zásadou mezinárodního obyčejového práva (v tomto smyslu viz rozsudek ze dne 21. prosince 2011, Air Transport Association of America a další, C-366/10, EU:C:2011:864, body 103 a 104).

48 Konečně je nesporné, že se jednotlivec může dovolávat takových zásad mezinárodního obyčejového práva, jako jsou zásady zmíněné v předchozím bodě, za tím účelem, aby Soudní dvůr přezkoumal platnost určitého unijního aktu, a to zaprvé mohou-li tyto zásady zpochybnit unijní pravomoc k přijetí uvedeného aktu a zadruhé může-li se daný akt dotknout práv, jež jednotlivec vyvozuje z unijního práva, nebo může-li mu ukládat povinnosti podle tohoto práva (rozsudek ze dne 21. prosince 2011, Air Transport Association of America a další, C-366/10, EU:C:2011:864, bod 107 a citovaná judikatura).

49 Zásada, podle níž má každý stát úplnou a výlučnou svrchovanost nad svým vzdušným prostorem, je to v tomto případě uplatňována v podstatě za tím účelem, aby Soudní dvůr posoudil, zda měla Unie s ohledem na tuto zásadu pravomoc přijmout nařízení č. 261/2004, když se toto nařízení použije na cestující navazujícího letu s odletem z letiště umístěného na území členského státu a příletem na letiště umístěné na území třetí země, v jehož případě došlo k významnému zpoždění v úseku tohoto letu uskutečněném na území této třetí země.

50 I když tedy dotčená zásada podle všeho zakládá povinnosti pouze státům, nelze za takových okolností, jako jsou okolnosti ve věci předložené předkládajícímu soudu, v níž může nařízení č. 261/2004 ukládat žalované v původním řízení povinnosti z hlediska unijního práva, vyloučit, že by se tato žalovaná mohla dovolávat této zásady a Soudní dvůr mohl v této souvislosti z hlediska takové zásady přezkoumat platnost tohoto nařízení.

51 Vzhledem k tomu, že zásada mezinárodního obyčejového práva není natolik přesná jako ustanovení mezinárodní dohody, se však musí soudní přezkum nutně omezit na otázku, zda se unijní orgány přijetím dotčeného aktu dopustily zjevně nesprávného posouzení podmínek pro použití uvedené zásady (rozsudek ze dne 21. prosince 2011, Air Transport Association of America a další, C-366/10, EU:C:2011:864, bod 110 a citovaná judikatura).

52 Předně je třeba uvést, jak bylo připomenuto v bodech 26 a 27 tohoto rozsudku, že podle čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 spadá navazující let do působnosti tohoto nařízení z důvodu, že cestující zahájili cestu z letiště umístěného v členském státě. Uvedené nařízení tím pro účely své použitelnosti zakládá úzkou vazbu na území Unie.

53 V této souvislosti je třeba uvést, že podmínky pro uplatnění zásady úplné a výlučné svrchovanosti státu nad jeho vlastním vzdušným prostorem nejsou dotčeny kritériem pro použitelnost nařízení č. 261/2004, které je stanoveno v tomto čl. 3 odst. 1 písm. a), jelikož se vztahuje na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu, kteří tedy mohou s ohledem na takovou vazbu podléhat jurisdikci Unie.

54 Dále je třeba zdůraznit, podobně jako to učinila Rada Evropské unie ve svém vyjádření, že toto nařízení se použije na významné zpoždění, k němuž došlo v úseku letu uskutečněného v třetí zemi, jen za omezených a jasně definovaných podmínek, kdy byl dotčený let jako celek uskutečněn z letiště umístěného na území členského státu. Takový let a cestující na takovém letu si tak zachovávají úzkou vazbu na území Unie i pro úsek letu uskutečněný mimo Unii.

55 V tomto ohledu je třeba uvést, stejně jako to učinil generální advokát v bodě 64 svého stanoviska, že nařízení č. 261/2004 se na základě čl. 3 odst. 1 písm. a) nepoužije na lety, které jsou uskutečňovány zcela ve třetí zemi nebo mezi dvěma třetími zeměmi, bez jakékoli vazby na území Unie.

56 Nelze tudíž mít za to, že se unijní orgány přijetím nařízení č. 261/2004 dopustily zjevně nesprávného posouzení podmínek pro použití zásady mezinárodního obyčejového práva, podle níž má každý stát úplnou a výlučnou svrchovanost nad svým vzdušným prostorem.

57 Konečně je třeba připomenout cíl nařízení č. 261/2004, kterým je, jak vyplývá z bodů 1 a 4 jeho odůvodnění, zajistit vysokou úroveň ochrany cestujících.

58 V tomto ohledu je třeba uvést, že za účelem zajištění takového cíle se unijní normotvůrce v zásadě může rozhodnout, že výkon obchodní činnosti na svém území, v projednávaném případě letecké dopravy, povolí pouze za podmínky, že hospodářské subjekty budou dodržovat kritéria definovaná Unií směřující ke splnění cílů, které si Unie stanovila v oblasti ochrany spotřebitelů, a konkrétně cestujících v letecké dopravě (obdobně viz rozsudek ze dne 21. prosince 2011, Air Transport Association of America a další, C-366/10, EU:C:2011:864, bod 128 a citovaná judikatura).

59 Úvahy společnosti United Airlines týkající se údajného porušení zásady rovného zacházení s cestujícími navazujícího letu dotčenými ve věci v původním řízení na straně jedné a cestujícími pouze z druhého úseku tohoto letu na straně druhé pak nezpochybňují závěr uvedený v bodě 56 tohoto rozsudku.

60 Tyto dvě kategorie cestujících se totiž nenacházejí ve srovnatelné situaci vzhledem k tomu, že cestující navazujícího letu dotčeného ve věci v původním řízení, který musí být v souladu s judikaturou připomenutou v bodě 29 tohoto rozsudku považován za jeden celek pro účely použitelnosti nařízení č. 261/2004, podnikli let s odletem z letiště umístěného na území členského státu, což není případ cestujících, kteří podnikli pouze druhý úsek tohoto letu, v jehož rámci se odlet i přílet odehrál na letištích umístěných na území třetí země.

61 S ohledem na výše uvedené je třeba konstatovat, že přezkum druhé otázky neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost nařízení č. 261/2004 s ohledem na zásadu mezinárodního obyčejového práva, podle níž má každý stát úplnou a výlučnou svrchovanost nad svým vzdušným prostorem.

K nákladům řízení

62 Vzhledem k tomu, že řízení má, pokud jde o účastníky původního řízení, povahu incidenčního řízení ve vztahu ke sporu probíhajícímu před předkládajícím soudem, je k rozhodnutí o nákladech řízení příslušný uvedený soud. Výdaje vzniklé předložením jiných vyjádření Soudnímu dvoru než vyjádření uvedených účastníků řízení se nenahrazují.

Z těchto důvodů Soudní dvůr (čtvrtý senát) rozhodl takto:

1) **Článek 3 odst. 1 písm. a) ve spojení s články 6 a 7 nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 261/2004 ze dne 11. února 2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad a pomoci cestujícím v letecké dopravě v případě odepření nástupu na palubu, zrušení nebo významného zpoždění letů a kterým se zrušuje nařízení (EHS) č. 295/91, musí být vykládán v tom smyslu, že v případě navazujícího letu sestávajícího ze dvou úseků, který byl rezervován v rámci jediné rezervace u dopravce Společenství, s odletem z letiště umístěného na území členského státu a příletem na letiště umístěné na území třetí země přes jiné letiště umístěné v této třetí zemi, má cestující nárok na náhradu od leteckého dopravce z třetí země, který uskutečnil celý tento let jménem tohoto dopravce Společenství, jestliže tento cestující dorazil do cílového místa určení se zpožděním delším než tři hodiny a k tomuto zpoždění došlo v druhém úseku uvedeného letu.**

2) **Přezkum druhé předběžné otázky neodhalil žádnou skutečnost, kterou by mohla být dotčena platnost nařízení č. 261/2004 s ohledem na zásadu mezinárodního obyčejového práva, podle níž má každý stát úplnou a výlučnou svrchovanost nad svým vzdušným prostorem.**

Podpisy.