Sbírka soudních rozhodnutí

STANOVISKO GENERÁLNÍHO ADVOKÁTA
ATHANASIA RANTOSE
přednesené dne 9. prosince 2021 [1]

Věc C-561/20

Q,
R,
S
proti
United Airlines Inc.

[žádost o rozhodnutí o předběžné otázce podaná Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (nizozemskojazyčný obchodní soud v Bruselu, Belgie)]

„Řízení o předběžné otázce – Letecká doprava – Nařízení (ES) č. 261/2004 – Právo na náhradu škody v případě významného zpoždění letu – Let rozdělený na dvě části – Významné zpoždění do cílového místa určení vzniklé během druhé části letu mezi dvěma letišti třetí země – Platnost nařízení (ES) č. 261/2004 s ohledem na mezinárodní právo“

I. Úvod

1. Projednávaná žádost o rozhodnutí o předběžné otázce vyvstala v rámci sporu mezi Q a R, jakož i S (dále jen „žalobci v původní řízení“) a společností United Airlines Inc. (Spojené státy americké) o náhradu škody z důvodu významného zpoždění letu s mezipřistáním.

2. Svou první předběžnou otázkou týkající se výkladu čl. 3 odst. 1 písm. a) a článku 7 nařízení (ES) č. 261/2004, kterým se stanoví společná pravidla náhrad cestujícím v letecké dopravě [2], předkládající soud žádá Soudní dvůr, aby upřesnil určitá hlediska použitelnosti tohoto nařízení v případě letů s mezipřistáním s odletem z letiště umístěného na území členského státu zahrnujících mezipřistání na letišti umístěném na území třetího státu a majících za cílové místo určení jiné letiště tohoto třetího státu.

3. V tomto ohledu se domnívám, že ačkoliv Soudní dvůr ještě neměl příležitost posoudit použitelnost nařízení č. 261/2004 v situacích, kdy se zpoždění týká letu s mezipřistáním zcela provedeným provozujícím leteckým dopravcem, který není dopravcem Společenství, a k němuž

[1] – Původní jazyk: francouzština.

[2] – Nařízení Evropského Parlamentu a Rady (ES) 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).

došlo v průběhu části tohoto letu, která se odehrává zcela na území třetí země, poskytují zásady, které vyplývají ze stávající judikatury, užitečná vodítka pro analýzu, která lze *mutatis mutandis* převést na projednávaný případ [3].

4. Svou druhou předběžnou otázkou, která byla podána podpůrně, se předkládající soud táže Soudního dvora na platnost nařízení č. 261/2004 s ohledem na mezinárodní právo, a zejména na zásadu úplné a výlučné svrchovanosti státu nad jeho územím a vzdušným prostorem. Tato otázka umožní Soudnímu dvoru, aby vůbec poprvé posoudil platnost uvedeného nařízení s ohledem na mezinárodní právo veřejné, a zejména na zásadu mezinárodního obyčejového leteckého práva [4].

5. Na závěr svého rozboru navrhnu Soudnímu dvoru, aby na tyto dvě otázky odpověděl tak, že čl. 3 odst. 1 písm. a) a článek 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány tak, že taková situace, jaká je popsána v bodě 3 tohoto stanoviska, spadá do oblasti působnosti tohoto nařízení, a že uvedené nařízení je platné s ohledem na mezinárodní právo a zejména na zásadu úplné a výlučné svrchovanosti státu nad jeho vzdušným prostorem.

II. Právní rámec

6. Body 1, 4 a 7 odůvodnění nařízení č. 261/2004 stanovují:

„(1) Činnost Společenství v oblasti letecké dopravy měly 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.“

[3] – Soudní dvůr již měl možnost posoudit použitelnost nařízení č. 261/2004 v případě letu s přestupem zejména v rozsudcích ze dne 26. února 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, dále jen „rozsudek ve věci Folkerts“), ze dne 31. května 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361, dále jen „rozsudek ve věci Wegener“), ze dne 11. července 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604, dále jen „rozsudek ve věci České aerolinie“) a ze dne 30. dubna 2020, Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). K otázce použitelnosti nařízení č. 261/2004 na letecké spojení s původním místem odletu a cílovým místem určení umístěnými ve třetí zemi, ale skládající se ze dvou částí s místem odletu nebo příletu v členském státě, viz stanovisko generálního advokáta Saumandsgaarda Øe ve věci Airhelp (zpoždění přesměrovaného letu) (C-451/20, EU:C:2021:829, body 24 až 60), přičemž v okamžiku přednesení tohoto stanoviska nebyl rozsudek ještě vyhlášen.

[4] – Soudní dvůr již měl možnost posoudit platnost legislativního aktu Unie s ohledem na tuto zásadu, a sice směrnice Evropského parlamentu a Rady 2003/87/ES ze dne 13. října 2003 o vytvoření systému pro obchodování s povolenkami na emise skleníkových plynů ve Společenství a o změně směrnice Rady 96/61/ES (Úř. věst. 2003, L 275, s. 32; Zvl. vyd.15/07, s. 631), v rozsudku ze dne 21. prosince 2011, Air Transport Association of America a další (C-366/10, dále jen „rozsudek ve věci ATAA“, EU:C:2011:864, body 103 a 104).

7. Podle článku 2 tohoto nařízení, nadepsaného „Definice“, platí:

„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 členským státem v souladu s nařízením Rady (EHS) č. 2407/92 ze dne 23. července 1992 o vydávání licencí leteckým dopravcům [5];

[…]

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;

[…]“

8. Článek 3 nařízení č. 261/2004, nadepsaný „Oblast působnosti“, stanoví v odstavcích 1 a 5:

„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.“

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

„1. V případě zrušení letu:

[…]

[5] – Úř. věst. 1992, L 240, s. 1; Zvl. vyd. 06/02, s. 3.

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 [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.“

10. 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).

Při určování vzdálenosti se vychází z posledního místa určení, kam cestující v důsledku odepření nástupu na palubu nebo zpoždění přiletí později než v plánovaném čase.“

11. Podle článku 13 téhož nařízení, nadepsaného „Právo na následný postih“, platí:

„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.“

III. Spor v původním řízení, předběžné otázky a řízení před Soudním dvorem

12. Žalobci v původní řízení si prostřednictvím cestovní kanceláře zarezervovali na základě jediné rezervace u dopravce Společenství, společnosti Deutsche Lufthansa AG (dále jen „společnost Lufthansa“)[6], let s mezipřistáním s odletem z letiště Brusel-National (Belgie) na letiště San José International (Spojené státy americké) s mezipřistáním na letišti Newark International (Spojené státy americké).

13. Tyto dvě části letu byly uskutečněny společností United Airlines, která je leteckým dopravcem ze třetí země. Žalobci v původním řízení dorazili do cílového místa se zpožděním na příletu o délce 223 minut z důvodu zpoždění, které postihlo druhou část tohoto letu, konkrétně se jednalo o technický problém na letadle.

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

15. Společnost United Airlines odpověděla společnosti Happy Flights dopisem ze dne 4. října 2018 a uvedla, že se nařízení č. 261/2004 na tento případ nepoužije, jelikož k technickému problému, který zpoždění zapříčinil, došlo v úseku druhé části letu mezi dvěma letišti umístěnými na území Spojených států amerických.

16. Společnost Happy Flights odpověděla na tento dopis společnosti United Airlines dopisem ze dne 5. října 2018, přičemž odkázala na judikaturu Soudního dvora, aby zpochybnila stanovisko této společnosti a vyzvala ji k zaplacení náhrady škody.

17. Na uvedený dopis společnosti Happy Flights odpověděla společnost United Airlines dopisem ze dne 10. října 2018.

18. Společnost Happy Flights upozornila dne 11. října 2018 společnost United Airlines, že je v prodlení. Společnost United Airlines ji tentýž den informovala, že setrvává na svém stanovisku.

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

20. Dne 22. července 2019 podali žalobci v původním řízení žalobu na společnost United Airlines k Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (nizozemskojazyčný obchodní soud v Bruselu, Belgie), který je předkládajícím soudem, kterou se domáhají toho, aby jí bylo uloženo zaplatit náhradu škody ve výši 1 800 eur, zvýšenou o úroky z prodlení od 6. září 2018 a úroky stanovené soudem.

21. Předkládající soud má v této souvislosti pochybnosti ohledně vypořádání se s některými argumenty vznesenými společností United Airlines týkajícími se jak použitelnosti nařízení č. 261/2004, tak jeho platnosti, přičemž se domnívá, že odpovědi na ně nelze nalézt v judikatuře Soudního dvora.

[6] – Cestovní kancelář a společnost Lufthansa nejsou účastníky řízení v původním sporu.

22. Zaprvé, pokud jde o použitelnost nařízení č. 261/2004, společnost United Airlines zpochybňuje, že se toto nařízení použije, pokud k významnému zpoždění dojde během letu s odletem a cílovým místem na území třetí země, a to i v případě, kdy se jedná o druhou a poslední část letu s mezipřistáním a kdy je první část letu uskutečněna s odletem z letiště nacházejícího se na území členského státu.

23. Předkládající soud v tomto ohledu na jedné straně uvádí, že ačkoliv rozsudek ve věci Wegener, jenž se týkal zpoždění, ke kterému došlo v průběhu první části letu z letiště nacházejícího se na území členského státu, který byl uskutečněn leteckým dopravcem, který není leteckým dopravcem Společenství, hovoří ve prospěch použití nařízení č. 261/2004, nelze poznatky z tohoto rozsudku jednoduše přenést na projednávanou věc, neboť v projednávané věci došlo ke zpoždění v druhé části letu z letiště nacházejícího se na území třetí země.

24. Předkládající soud na druhé straně poznamenává, že Soudní dvůr v rozsudku ve věci České aerolinie rozhodl, že se nařízení č. 261/2004 použije také na druhou část letu s mezipřistáním, byla-li první část uskutečněna z letiště umístěného na území členského státu. V uvedené věci vyvstala otázka, zda mohla být dána povinnost dopravce Společenství, který provozoval první část letu, nahradit újmu z důvodu významného zpoždění, ke kterému došlo při druhém letu, který ve skutečnosti provozoval letecký dopravce ze třetí země. Podle předkládajícího soudu se však věc, o kterou jde v původním řízení, liší, jelikož se nedotýká žádného dopravce Společenství, neboť dopravce Společenství, který letenky vystavil (společnost Lufthansa), ani není účastníkem řízení v původním řízení. Řešení, které Soudní dvůr přijal v uvedeném rozsudku, tudíž nelze jednoduše převést na skutkový rámec projednávaného sporu.

25. Na druhém místě, pokud jde o otázku platnosti nařízení č. 261/2004, společnost United Airlines tvrdí, že pokud by se toto nařízení mělo použít v případě významného zpoždění, ke kterému došlo v průběhu druhé části letu s mezipřistáním, mělo by extrateritoriální dosah, který je v rozporu s mezinárodním právem, je-li druhá část letu uskutečněna zcela na území třetí země. Zásada svrchovanosti konkrétně brání tomu, aby se uvedené nařízení použilo na situaci, která se odehrála na území třetí země, jako je tomu ve věci v původním řízení, kdy ke zpoždění došlo na území Spojených států amerických a účinky vyvstaly výhradně uvnitř tohoto území. V tomto ohledu odkazuje na rozsudek ve věci ATAA, v němž Soudní dvůr uznal zásadu mezinárodního obyčejového práva, podle které má každý stát úplnou a výlučnou svrchovanost nad svým vzdušným prostorem. Pro případ, že by názor společnosti United Airlines byl správný, vyvstává podle předkládajícího soudu otázka ohledně platnosti tohoto nařízení s ohledem na mezinárodní právo.

26. 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 poslední části 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 tato část letu je součástí letu s mezipřistáním, 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, zejména se zásadou úplné a výlučné svrchovanosti státu nad jeho územím a vzdušným prostorem v rozsahu, v němž se podle tohoto výkladu unijní právo použije na situaci, která nastala na území třetí země?“

27. Písemná vyjádření předložili žalobci v původním řízení, společnost United Airlines, belgická a polská vláda, Evropský parlament, Rada Evropské unie a Evropská komise. Parlament a Rada ve svých vyjádřeních posoudili pouze druhou otázku.

IV. Analýza

28. Na úvod připomínám, že podle ustálené judikatury Soudního dvora lze na cestující, jejichž let byl zpožděn, pro účely aplikace práva na náhradu škody nahlížet jako na cestující, jejichž let byl zrušen, a mohou se tak dovolávat práva na náhradu podle čl. 7 odst. 1 nařízení č. 261/2004, pokud při příletu do „cílového místa určení“ utrpěli časovou ztrátu v rozsahu tří hodin nebo více, tedy jestliže dosáhnou svého cílového místa určení o tři nebo více hodin později, než je čas příletu plánovaný leteckým dopravcem [7]. V tomto ohledu, v případě letu s mezipřistáním je pro účely paušální náhrady škody stanovené v článku 7 tohoto nařízení důležité pouze zpoždění zjištěné oproti plánovanému času příletu do cílového místa určení, kterým se rozumí místo určení posledního letu dotčeného cestujícího [8].

29. Společnost United Airlines v projednávaném případě nezpochybňuje, že pokud by se nařízení č. 261/2004 použilo, měli by žalobci ve věci v původním řízení podle čl. 7 odst. 1 písm. c) tohoto nařízení skutečně právo na náhradu škody ve výši 1 800 eur, neboť poslední část letu s mezipřistáním dotčeném ve věci v původním řízení byla zpožděna o 223 minut, tedy o více než tři hodiny oproti původně plánovanému času příletu.

30. Společnost United Airlines však ve sporu v původním řízení zpochybňuje právě použitelnost tohoto nařízení, a podpůrně jeho platnost. Právě tyto dva aspekty jsou předmětem dvou předběžných otázek a následujícího rozboru.

A. K první předběžné otázce

31. Podstatou první otázky předkládajícího soudu je, zda čl. 3 odst. 1 písm. a) a článek 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány tak, že má cestující právo na náhradu škody od leteckého dopravce ze třetí země, pokud dosáhl svého cílového místa určení se zpožděním delším než tři hodiny, ke kterému došlo během poslední části letu s mezipřistáním, jehož místa odletu i příletu se nacházela na území třetí země, v rámci letu s mezipřistáním z letiště umístěného na území členského státu, přičemž byly všechny části letu uskutečněny leteckým dopravcem ze třetí země a cestující si je zarezervoval prostřednictvím jediné rezervace u dopravce Společenství.

32. Takto formulovaná otázka obsahuje dva prvky, které se dotýkají jednak použitelnosti nařízení č. 261/2004 u takového letu s mezipřistáním, jako je let ve věci v původním řízení, a jednak určení leteckého dopravce, který má povinnost zaplatit náhradu škody.

[7] – V tomto smyslu viz rozsudky ze dne 19. listopadu 2009, Sturgeon a další (C-402/07 a C-432/07, EU:C:2009:716, bod 61), ze dne 23. října 2012, Nelson a další (C-581/10 a C-629/10, EU:C:2012:657), Folkerts (body 32 a 33), jakož i České aerolinie (bod 19).

[8] – Rozsudek ve věci Folkerts (body 34 a 35).

1. K použitelnosti nařízení č. 261/2004

33. Pokud jde o oblast působnosti nařízení č. 261/2004, vyplývá z čl. 3 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení, že se použije zejména na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu. Tento první předpoklad, na rozdíl od předpokladu v uvedeném čl. 3 odst. 1 písm. b), nepodléhá podmínce, že provozující letecký dopravce, který let uskutečňuje, spadá pod pojem „dopravce Společenství" ve smyslu čl. 2 písm. c) uvedeného nařízení.

34. Předně připomínám, že Soudní dvůr uvedl, že pojem „přímo navazující lety" musí být chápán tak, že se jím označují dva nebo více letů, které pro účely nároku cestujících na náhradu podle nařízení č. 261/2004 představují jeden celek[9]. Tak je tomu tehdy, když jsou dva nebo více letů rezervovány současně, stejně jako je tomu ve věci v původním řízení[10]. V této souvislosti nemá přestup do jiného letadla, ke kterému může v případě přímo navazujících letů dojít, na tuto kvalifikaci vliv[11]. Z toho vyplývá, že je pro posouzení použitelnosti nařízení č. 261/2004 u přímo navazujících letů, které byly rezervovány současně, třeba zohlednit původní místo odletu a cílové místo určení[12].

35. Dále, pokud jde o takové lety s mezipřistáním z Evropské unie, o jaké jde ve věci v původním řízení, vyplývá z ustálené judikatury Soudního dvora, že třebaže se mezipřistání v rámci letu nacházejí na území třetí země, nebrání to použitelnosti nařízení č. 261/2004, bez ohledu na to, že dopravce uskutečňující takový let nebo úsek takového letu není dopravcem Společenství.

36. Soudní dvůr v rozsudku ve věci Wegener rozhodl, že se nařízení č. 261/2004 použije na přepravu cestujících uskutečněnou na základě jediné rezervace a zahrnující mezi odletem z letiště na území členského státu (Berlín, Německo) a příletem na letiště na území třetího státu (Agadir, Maroko) plánované mezipřistání s přestupem do jiného letadla mimo území Unie (Casablanca, Maroko). Soudní dvůr v podstatě uvedl, že let s mezipřistáním, jehož první část je s odletem z letiště na území členského státu a druhý let je s příletem na letiště na území třetího státu, musí být chápány jako jeden celek, třebaže druhá část letu s mezipřistáním je uskutečněna z letiště umístěného ve třetí zemi. V tomto ohledu na rozdíl od toho, co tvrdí společnost United Airlines ve svém písemném vyjádření, Soudní dvůr nekonstatoval, že se toto nařízení použije na základě Evropsko-středomořské letecké dohody o letecké dopravě uzavřené v roce 2006. Tato otázka použitelnosti se opírala výhradně o výklad čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004, aniž byla tato dohoda v rozsudku zmíněna.

37. Ve stejném smyslu se Soudní dvůr výslovně vyjádřil k použitelnosti nařízení č. 261/2004 v případě letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou úseků, na něž byla učiněna jediná rezervace, a směřujícího z letiště umístěného na území členského státu (Praha, Česká republika) na letiště umístěné ve třetí zemi (Bangkok, Thajsko) přes letiště v jiné třetí zemi (Abú Dhabí, Spojené arabské emiráty) v rozsudku ve věci České aerolinie. V uvedeném případě Soudní dvůr rozhodl, že cestující, který do cílového místa určení dorazil se zpožděním v rozsahu tří hodin nebo více majícím původ ve druhém úseku letu provozovaném v rámci dohody o sdílení kódů dopravcem se sídlem ve třetí zemi (společnosti Etihad Airways), uplatnit svůj nárok na náhradu podle tohoto nařízení vůči leteckému dopravci Společenství, který provozoval první úsek letu (společnosti České aerolinie).

9 – Rozsudek ve věci Wegener (body 17 a 18, jakož i citovaná judikatura).

10 – Rozsudek ve věci Wegener (body 19 a 20, jakož i citovaná judikatura).

11 – Rozsudek ve věci Wegener (bod 23).

12 – Rozsudek ve věci Wegener (bod 25) a rozsudek ve věci České aerolinie (bod 16), jakož i usnesení ze dne 12. listopadu 2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, dále jen „usnesení ve věci KLM", EU:C:2020:909, bod 19).

38. Jak však uvedl předkládající soud, byly tyto rozsudky vpravdě vydány v jiné skutkové situaci, než je situace, o kterou jde ve sporu v původním řízení. Zaprvé v rozsudku ve věci Wegener byl let s mezipřistáním zpožděn v průběhu první části letu z území členského státu, zatímco v projednávané věci došlo ke zpoždění v průběhu poslední části letu, který byl uskutečněn zcela na území třetího státu. Zadruhé rozsudek ve věci České aerolinie se týkal možnosti podat žalobu proti dopravci Společenství, který uskutečňoval první část letu s mezipřistáním, jenž byl zpožděn během druhé části letu, který byl zcela uskutečněn ve třetí zemi leteckým dopravcem ze třetí země v rámci dohody o sdílení kódů. Naproti tomu byl v projednávaném případě let s mezipřistáním uskutečněn jako celek jedním leteckým dopravcem ze třetí země.

39. Navzdory těmto skutkovým rozdílům však zásady uvedené v bodě 35 tohoto stanoviska, které vyplývají z těchto dvou rozsudků, zůstávají podle mého názoru relevantní i pro projednávaný případ.

40. Zaprvé z výše uvedené judikatury vyplývá, že místo, kde ke zpoždění došlo, nemá vliv na použitelnost nařízení č. 261/2004, pokud se jedná o lety s mezipřistáním z Evropské unie, které jsou předmětem jediné rezervace, a představují tak pro účely práva cestujících na náhradu stanoveného v tomto nařízení jeden celek. Z rozsudku ve věci České aerolinie, jakož i z usnesení ve věci KLM totiž vyplývá, že každý provozující letecký dopravce, který se podílí na uskutečnění alespoň jednoho úseku přímo navazujících letů, je povinen k této náhradě bez ohledu na to, zda let, který uskutečnil, je příčinou významného zpoždění, které cestující utrpěl na příletu do cílového místa určení[13]. Skutečnost, že ke zpoždění došlo během poslední části letu a na území třetího státu, tudíž v projednávané věci není pro použitelnost tohoto nařízení relevantní.

41. Toto řešení je podle mne odůvodněné rovněž z pohledu cíle zajistit vysokou úroveň ochrany spotřebitele, jelikož by rozlišování podle toho, zda ke zpoždění došlo během první, nebo druhé části letu v rámci jedné rezervace, bylo neodůvodněným rozlišováním, neboť by společnost United Airlines byla povinna zaplatit náhradu v případě narušení, k němuž došlo v první části letu, ale nebyla by povinna zaplatit náhradu v případě narušení, k němuž došlo v druhé části letu na stejné trase, přestože cestujícím vzniklo v cílovém místě určení v obou případech stejné zpoždění, a tudíž stejné nepohodlí.

42. Zadruhé z téže judikatury vyplývá, že postavení jako dopravce Společenství není pro použitelnost nařízení č. 261/2004 na lety s mezipřistáním z Evropské unie relevantní. Jak bylo totiž připomenuto výše, na rozdíl od čl. 3 odst. 1 písm. b) uvedeného nařízení, který se týká cestujících odlétajících z letiště umístěného ve třetí zemi na letiště umístěné v členském státě, nevyžaduje čl. 3 odst. 1 písm. a) uvedeného nařízení pro použití tohoto nařízení, aby v případě cestujících odlétajících z letiště nacházejícího se v členském státě byl letecký dopravce dopravcem Společenství.

43. Uskutečnění letu dopravcem Společenství je tudíž podmínkou pro použití nařízení č. 261/2004 pouze v případě letů z území třetí země na území členského státu. Kromě toho, čl. 3 odst. 5 tohoto nařízení stanoví, že se vztahuje na každého *provozujícího* leteckého dopravce, který tuto přepravu zajišťuje. Skutečnost, že provozující letecký dopravce (společnost Royal Air Maroc) nebyl dopravcem Společenství, nebyla v rozsudku Wegener nijak rozebírána, jelikož podle čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 nemá tato kvalifikace na použití tohoto nařízení žádný vliv.

[13] – Rozsudek ve věci České aerolinie (body 20 až 26) a usnesení ve věci KLM (bod 28).

44. S ohledem na výše uvedené navrhuji Soudnímu dvoru, aby rozhodl, že let s mezipřistáním z Unie, jako je let ve věci v původním řízení, spadá do oblasti působnosti nařízení č. 261/2004 na základě čl. 3 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení.

2. K určení leteckého dopravce, který je povinen platit náhradu

45. Pokud jde o otázku, který dopravce je v projednávaném případě povinen platit náhradu upravenou v čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, připomínám, že zvláštností projednávaného případu je to, že dotčené letenky byly vystaveny společností Lufthansa, jež je dopravcem Společenství, který není účastníkem původního řízení, zatímco společnost United Airlines, jež je leteckým dopravcem ze třetí země, který ve skutečnosti obě části letu provedl, jím je.

46. Soudní dvůr v tomto ohledu rozhodl, že ze znění čl. 5 odst. 1 písm. c) a čl. 5 odst. 3 nařízení č. 261/2004 vyplývá, že v případě dopravce, který je povinen platit náhradu, se nemůže jednat o nikoho jiného než o „provozujícího leteckého dopravce“ ve smyslu čl. 2 písm. b) tohoto nařízení[14]. 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“.

47. Tato definice tedy 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[15]. Tato definice přitom nevyžaduje, aby měl provozující letecký dopravce postavení dopravce Společenství, neboť je toto postavení relevantní pouze pro účely posouzení rozsahu působnosti nařízení na cestující, kteří přilétají letadly ze třetích zemí (viz body 33 a 42 tohoto stanoviska). Kromě toho odpovědnost „provozujícího leteckého dopravce“ je výlučná, neboť se unijní normotvůrce při přijímání nařízení č. 261/2004 rozhodl vyloučit rozdělení odpovědnosti mezi provozovatele souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy a smluvního leteckého dopravce[16].

48. Pokud jde o první podmínku, bod 7 odůvodnění nařízení č. 261/2004 potvrzuje, že „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“. Soudní dvůr totiž objasnil podmínku týkající se „provedení letu“ v případě letů provozovaných na základě smluv o nájmu letadla s posádkou (*wet lease*), když rozhodl, že za provozujícího leteckého dopravce 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 uvedeného letu, včetně mimo jiné jeho případného zrušení nebo významného zpoždění na příletu[17].

[14] – Rozsudek ve věci České aerolinie (bod 20).

[15] – Rozsudek ve věci České aerolinie (bod 23).

[16] – K rozboru přípravných prací na nařízení č. 261/2004 viz stanovisko generálního advokáta Tančeva ve věci flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, bod 46).

[17] – Rozsudek ze dne 4. července 2018 Wirth a další (C-532/17, EU:C:2018:527, body 19 a 20).

49. Pokud jde o existenci smlouvy uzavřené s cestujícím, je třeba uvést, že je neexistence smluvního vztahu mezi dotčeným cestujícím a provozujícím leteckým dopravcem v tomto ohledu irelevantní, pokud má provozující letecký dopravce vlastní smluvní vztah se smluvním leteckým dopravcem [18].

50. V projednávané věci je sice dopravcem, který uzavřel smlouvu s žalobci v původním řízení (prostřednictví cestovní kanceláře), společnost Lufthansa, dopravcem, který obě části letu provedl, je však společnost United Airlines, a to pravděpodobně v rámci dohody o sdílení kódů (*code sharing*) [19].

51. Mám tedy za to, že dvě výše uvedené podmínky pro kvalifikaci „provozujícího leteckého dopravce" jsou, pokud jde o společnost United Airlines, splněny, která ostatně tuto kvalifikaci ve svém písemném vyjádření nezpochybňuje. Tato společnost je totiž dopravcem, který všechny části letu s mezipřistáním skutečně provedl, a který tak jednal v zastoupení společnosti Lufthansa, která uzavřela smlouvu s žalobci v původním řízení. V tomto ohledu připomínám, že čl. 3 odst. 5 druhá věta nařízení č. 261/2004 upřesňuje, že 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 [20].

52. Tento závěr, podle kterého je společnost United Airlines provozujícím leteckým dopravcem, a je tudíž povinna zaplatit náhradu stanovenou v čl. 7 odst. 1 písm. c) nařízení č. 261/2004, je v souladu s cílem uvedeným v bodě 1 odůvodnění tohoto nařízení, kterým je zajištění vysoké úrovně ochrany cestujících, neboť, jak společnost United Airlines ve svém vyjádření uznává, je to dopravce, který je pro cestující snadno identifikovatelný a který je ve většině případů odpovědný za problémy vzniklé během letu.

53. Konečně připomínám, že podle článku 13 nařízení č. 261/2004 není splněním povinností provozujícího leteckého dopravce na základě nařízení č. 261/2004 dotčeno jeho právo požadovat podle použitelného práva náhradu škody od jakékoli osoby, která způsobila, že tento dopravce nesplnil své povinnosti, včetně třetích osob, jako je provozovatel souborných služeb pro cesty, pobyty a zájezdy nebo jiná osoba, se kterou provozující letecký dopravce uzavřel smlouvu [21].

54. S ohledem na všechny předcházející úvahy navrhuji odpovědět na první předběžnou otázku tak, že čl. 3 odst. 1 písm. a) a článek 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že v případě letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou částí, na něž byla učiněna jediná rezervace, a směřujícího z letiště umístěného na území členského státu na letiště umístěné ve třetí zemi přes jiné letiště této třetí země, může cestující, který do cílového místa určení dorazil se zpožděním v rozsahu tří hodin nebo více majícím původ ve druhé části letu, která byla provedena, stejně jako první část letu, leteckým dopravcem ze třetí země, uplatnit svůj nárok na náhradu podle tohoto nařízení vůči tomuto provozujícímu leteckému dopravci, byla-li jediná rezervace učiněna u dopravce Společenství, který ve skutečnosti neprovozoval žádný z těchto letů.

[18] – V tomto smyslu viz stanovisko generálního advokáta Tančeva ve věci flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, bod 27). Věc C-186/17 byla vyškrtnuta z rejstříku Soudního dvora, jelikož byla žádost o rozhodnutí o předběžné otázce vzata zpět [viz usnesení předsedy Soudního dvora ze dne 2. srpna 2018, flightright (C-186/17, nezveřejněné, EU:C:2018:657)].

[19] – Z předkládacího rozhodnutí a vyjádření společnosti United Airlines vyplývá, že první část letu byla prodávána společností Lufthansa pod číslem letu LH 8854 a prováděna společností United Airlines pod číslem letu UA 998.

[20] – Rozsudek ve věci České aerolinie (bod 28).

[21] – Rozsudek ve věci České aerolinie (bod 31 a citovaná judikatura).

B. Ke druhé předběžné otázce

55. Podstatou druhé otázky předkládajícího soudu je, zda – pro případ, že by Soudní dvůr dospěl k závěru, že se nařízení č. 261/2004 vztahuje na takovou situaci, jako je situace, o kterou jde ve věci v původním řízení – je toto nařízení platné s ohledem na zásadu mezinárodního práva, podle které má každý stát úplnou a výlučnou svrchovanost nad svým vzdušným prostorem.

56. Úvodem připomínám, že jak vyplývá z čl. 3 odst. 5 SEU, Unie kromě jiného přispívá „k přísnému dodržování a rozvoji mezinárodního práva“. Přijímá-li tedy určitý akt, je povinna dodržovat mezinárodní právo jako celek, včetně mezinárodního obyčejového práva, kterým jsou unijní orgány vázány [22].

57. Soudní dvůr v rozsudku ve věci ATAA v tomto ohledu uznal, že zásada úplné a výlučné svrchovanosti každého státu nad svým vzdušným prostorem je zásadou mezinárodního obyčejového leteckého práva, kterým jsou unijní orgány vázány [23]. Z tohoto rozsudku rovněž vyplývá, že se této zásady lze dovolat za tím účelem, aby Soudní dvůr přezkoumal platnost určitého unijního aktu, a to zaprvé může-li tato zásada 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 [24]. Vzhledem k tomu, že – jak vyplývá z uvedeného rozsudku – zásada mezinárodního obyčejového práva není natolik přesná jako ustanovení mezinárodní dohody, se ale musí soudní přezkum unijního aktu s ohledem na zásadu mezinárodního obyčejového práva nutně omezit na otázku, zda se unijní orgány přijetím daného aktu dopustily zjevně nesprávného posouzení podmínek použití této zásady [25].

58. Předkládající soud si v projednávaném případě klade otázku ohledně platnosti nařízení č. 261/2004 s ohledem na výše uvedenou zásadu mezinárodního obyčejového leteckého práva v rozsahu, v němž se toto nařízení může vztahovat na situaci, která se podle tohoto soudu odehrává mimo území Unie a dotýká se dopravce ze třetí země.

59. Vzhledem k tomu, že ve světle rozsudku ve věci ATAA lze platnost nařízení č. 261/2004 posuzovat s ohledem na zásadu mezinárodního obyčejového leteckého práva v mezích přezkumu zjevně nesprávného posouzení, vyvstává otázka, zda se unijní normotvůrce dopustil takového zjevně nesprávného posouzení, které může ovlivnit platnost tohoto nařízení.

60. Dle mého názoru tomu tak není.

61. Na prvním místě připomínám, že let, o který jde ve věci v původním řízení, spadá podle čl. 3 odst. 1 písm. a) nařízení č. 261/2004 do oblasti působnosti tohoto nařízení, jelikož žalobci v původním řízení zahájili svoji cestu z letiště umístěného v členském státě, a sice v Belgii. Toto kritérium vytváří úzké spojení s územím Unie. Okolnost, že v projednávaném případě vznikl nárok na náhradu v důsledku zpoždění, ke kterému došlo zcela na území třetí země, tak na tomto spojení s územím Unie nic nemění. Jak bylo totiž uvedeno v bodech 36 a 37 tohoto stanoviska, let s mezipřistáním s odletem z letiště umístěného na území členského státu a příletem na letiště umístněné ve třetí zemi představuje jeden celek, který lze přirovnat k přímému letu na stejné

[22] – Rozsudek ve věci ATAA (bod 101 a citovaná judikatura).

[23] – Rozsudek ve věci ATAA (body 103 a 104, jakož i citovaná judikatura). Tato zásada je kodifikována zejména v článku 1 úmluvy o mezinárodním civilním letectví podepsané v Chicagu (Spojené státy americké) dne 7. prosince 1944, podle kterého „[s]mluvní státy uznávají, že každý stát má úplnou a výlučnou svrchovanost nad vzduchovým prostorem nad svým územím“. Z důvodů uvedených v bodech 57 až 72 téhož rozsudku však Unie touto Úmluvou není vázána.

[24] – Rozsudek ve věci ATAA (bod 107 a citovaná judikatura).

[25] – Rozsudek ve věci ATAA (bod 110) potvrzující rozsudek ze dne 16. června 1998, Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, bod 52).

trase. Soudní dvůr v tomto smyslu uznal, že „kdyby takový let […], jenž byl celý uskutečněn mimo území Unie, měl být považován za samostatné přepravní plnění, nařízení č. 261/2004 by se na něj nevztahovalo. Kdyby naopak taková přeprava […] byla považována za jeden celek s místem odletu v členském státě, uvedené nařízení by se na ni vztahovalo“ [26].

62. Z toho vyplývá, že Soudní dvůr na jedné straně již tuto zásadu svrchovanosti implicitně [27] uznal, když konstatoval, že v případě samostatných letů se nařízení č. 261/2004 nevztahuje na let uskutečněný mimo Unii, avšak na druhé straně rozhodl, že použití čl. 3 odst. 1 písm. a) a článku 7 tohoto nařízení na lety s mezipřistáním tuto zásadu neporušuje. Podle této logiky se takové použití nemůže dotknout svrchovanosti třetí země, na jejímž území se uskutečňuje poslední část letu s mezipřistáním, neboť žalobci ve věci v původním řízení svou cestu zahájili již pojmově z letiště nacházejícího se na území Unie.

63. Na druhém místě, z pohledu mezinárodního práva veřejného, jak uvedla generální advokátka Kokott ve svém stanovisku ve věci ATAA, není v žádném případě neobvyklé, že stát nebo mezinárodní organizace při výkonu jurisdikce zohledňuje i okolnosti, které se odehrávají nebo odehrály mimo území jeho, resp. její, teritoriální oblasti působnosti. Rozhodujícím prvkem je v tomto ohledu to, že skutkový stav má dostatečný vztah k dotčenému státu, resp. k dotčené mezinárodní organizaci. Mezinárodní právo tedy uznává zejména dva druhy jurisdikcí, které opravňují stát (nebo mezinárodní organizaci) jednat, a sice územní jurisdikci, na jejímž základě má stát pravomoc jednat ve vztahu k osobám (bez ohledu na jejich státní příslušnost), skutečnostem a věcem nacházejícím se na jeho území, a na druhé straně osobní jurisdikci, podle níž je stát (nebo mezinárodní organizace) oprávněn jednat ve vztahu ke svým občanům (fyzickým nebo právnickým osobám), ať se nacházejí kdekoli [28].

64. Nařízení č. 261/2004 se použije jednak na základě čl. 3 odst. 1 písm. a) na cestující odlétající z letiště umístěného na území členského státu bez ohledu na cílové místo určení dotčeného letu (územní jurisdikce) [29] a jednak na základě čl. 3 odst. 1 písm. b) tohoto nařízení na cestující odlétající z letiště umístěného na území třetí země na letiště umístněné na území členského státu zejména za podmínky, že provozující letecký dopravce, který let uskutečňuje, je dopravcem Společenství (osobní a územní jurisdikce). Toto nařízení se naopak nepoužije na lety s mezipřistáním, které nejsou prováděny s odletem z nebo příletem na letiště umístěné na území členského státu, ale které jsou v plném rozsahu provozovány mezi dvěma třetími zeměmi bez vztahu k území Unie [30].

65. Takto definovaná kritéria použitelnosti, zvláště kritérium stanovené v čl. 3 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení, o které jde ve věci v původním řízení, nevedou k extrateritoriálnímu použití unijního práva, a to i je-li dotčený let s příletem do třetí země. Toto nařízení se totiž použije pouze za jasně vymezených okolností, kdy je dotčený let jako celek uskutečněn z letiště nacházejícího se na území členského státu a takový let, včetně úseku uskutečněného mimo Unii, je neoddělitelně spjat s územím členských států Unie.

[26] – Rozsudek ve věci Wegener (bod 15).

[27] – V rozsahu, v němž je oblasti působnosti unijního aktu vykládána zejména ve světle relevantních zásad mezinárodního leteckého práva [obdobně viz rozsudek ve věci ATAA (bod 123)].

[28] – Stanovisko generální advokátky Kokott ve věci Air Transport of America a další (C-366/10, EU:C:2011:637, body 148 a 149, jakož i citovaná judikatura).

[29] – V tomto smyslu viz rozsudek ze dne 27. září 1988, Ahlström Osakeyhtiö a další v. Komise (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 a 125/85 až 129/85, EU:C:1988:447, body 15 až 18).

[30] – Viz v tomto ohledu stanovisko generálního advokáta Saugmandsgaarda Øe ve věci Airhelp (Zpoždění přesměrovaného letu) (C-451/20, EU:C:2021:829, body 24 až 60), které nicméně uvádí, že se nařízení č. 261/2004 použije rovněž na lety s mezipřistáním mezi třetí zemí a jinou třetí zemí, jsou-li místo příletu prvního letu a místo odletu druhého letu umístěné na území členského státu.

66. Na třetím místě je tento výklad podpořen cílem nařízení č. 261/2004 zajistit vysokou úroveň ochrany spotřebitele [31]. Pro účely použití obou výše uvedených ustanovení je třeba, aby byl let předmětem jediné rezervace a aby místem odletu tohoto letu nebo místem jeho určení bylo letiště nacházející se na území členského státu. Zda letecký dopravce zvolil přestup na území unie nebo ve třetí zemi by přitom nemělo mít vliv na právo na náhradu dotčených cestujících.

67. S ohledem na tento cíl, který je rovněž uveden v článku 38 Listiny základních práv Evropské unie, může unijní normotvůrce povolit činnost v letecké dopravě na území Unie pouze za podmínky, že provozovatelé budou dodržovat kritéria stanovená Unií a určená k dosažení cílů, které si v této oblasti stanovila [32]. Nařízením č. 261/2004 podřídil unijní normotvůrce výkon činnosti unijního leteckého dopravce určitým kritériím za účelem dosažení cíle ochrany spotřebitele. Skutečnost, že leteckému dopravci ze třetí země, jako je společnost United Airlines, může být na základě tohoto nařízení uložena povinnost zaplatit náhradu za zpoždění vzniklé v souvislosti s technickým problémem řešeným během přestupu uskutečněného na území třetí země, představuje podle mého názoru nejen podmínku, nýbrž i riziko spojené s volbou tohoto leteckého dopravce nabízet služby na evropském trhu, kterou letecký dopravce učinil. Na tohoto dopravce se tak nařízení č. 261/2004 bude vztahovat pouze v případě, že se rozhodne provozovat lety na letiště nebo z letiště nacházejícího se na území členského státu [33]. Taková volba, kterou letecký dopravce činí, se přitom nedotýká pouze přímých letů, nýbrž také letů s přestupem, které podle ustálené judikatury pro účely nároku cestujících na náhradu stanoveného tímto nařízením tvoří jeden celek, ať už jsou provozovány samostatně, nebo, jako v projednávaném případě, v rámci dohody o sdílení kódů.

68. Na čtvrtém a posledním místě se domnívám, že je třeba odmítnout argument předložený společností United Airlines, že použití nařízení č. 261/2004 porušuje zásadu rovného zacházení, jelikož pouze cestující letu s mezipřistáním (Brusel-San José) mohou požadovat náhradu škody, zatímco újma v důsledku zpoždění vznikla všem cestujícím letu Newark-San José. Nejen že tento argument podle mého názoru potvrzuje, že se čl. 3 odst. 1 písm. a) tohoto nařízení bez úzké vazby mezi letem a územím Unie nepoužije, ale i se zakládá na nesprávném předpokladu, neboť opomíjí skutečnost, že se tyto dvě skupiny cestujících, která tato společnost zmiňuje, nenacházejí v totožné situaci.

69. S ohledem na všechny výše uvedené úvahy navrhuji, aby Soudní dvůr na druhou předběžnou otázku odpověděl tak, že čl. 3 odst. 1 písm. a) a článek 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že odpověď na první otázku není v rozporu se zásadou úplné a výlučné svrchovanosti státu nad jeho územím a vzdušným prostorem vycházející z mezinárodního práva obyčejového, takže tato zásada nemůže mít vliv na platnost tohoto nařízení.

[31] – Viz body 1 a 4 odůvodnění nařízení č. 261/2004.

[32] – Obdobně viz rozsudek ve věci ATAA (bod 128).

[33] – Obdobně viz rozsudek ve věci ATAA (bod 127).

V. Závěry

70. Vzhledem k předcházejícím úvahám navrhuji, aby Soudní dvůr odpověděl na předběžné otázky položené Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (nizozemskojazyčný obchodní soud v Bruselu, Belgie) následovně:

„1) Článek 3 odst. 1 písm. a) a článek 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 vykládány v tom smyslu, že v případě letu s mezipřistáním sestávajícího ze dvou částí, na něž byla učiněna jediná rezervace, a směřujícího z letiště umístěného na území členského státu na letiště umístěné ve třetí zemi přes jiné letiště této třetí země, může cestující, který do cílového místa určení dorazil se zpožděním v rozsahu tří hodin nebo více majícím původ ve druhé části letu, která byla provedena, stejně jako první část letu, leteckým dopravcem ze třetí země, uplatnit svůj nárok na náhradu podle tohoto nařízení vůči tomuto provozujícímu leteckému dopravci, byla-li jediná rezervace učiněna u dopravce Společenství, který ve skutečnosti neprovozoval žádný z těchto letů.

2) Článek 3 odst. 1 písm. a) a článek 7 nařízení č. 261/2004 musí být vykládány v tom smyslu, že odpověď na první otázku není v rozporu se zásadou úplné a výlučné svrchovanosti státu nad jeho územím a vzdušným prostorem vycházející z mezinárodního práva obyčejového, takže tato zásada nemůže mít vliv na platnost tohoto nařízení.“