Zbornik sudske prakse

PRESUDA SUDA (četvrto vijeće)

7. travnja 2022.*

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Opća pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta – Izravno povezan let koji se sastoji od dvaju dijelova leta – Duže kašnjenje na konačno odredište do kojeg je došlo zbog drugog dijela tog leta između dviju zračnih luka treće zemlje – Valjanost te uredbe s obzirom na međunarodno pravo”

U predmetu C-561/20,

povodom zahtjeva za prethodnu odluku na temelju članka 267. UFEU-a, koji je uputio Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Sud za trgovačka društva na nizozemskom jeziku u Bruxellesu, Belgija), odlukom od 21. listopada 2020., koju je Sud zaprimio 26. listopada 2020., u postupku

Q,

R,

S

protiv

United Airlines, Inc.,

SUD (četvrto vijeće),

u sastavu: C. Lycourgos, predsjednik vijeća, S. Rodin (izvjestitelj), J.-C. Bonichot, L. S. Rossi i O. Spineanu-Matei, suci,

nezavisni odvjetnik: A. Rantos,

tajnik: A. Calot Escobar,

uzimajući u obzir pisani postupak,

uzimajući u obzir očitovanja koja su podnijeli:

– za osobe Q, R i S, B. Schaumont i J. De Man, *advocaten*,

* Jezik postupka: nizozemski

– za United Airlines, Inc., M. Wouters, *advocaat*,

– za belgijsku vladu, S. Baeyens, P. Cottin i C. Pochet, u svojstvu agenata,

– za poljsku vladu, B. Majczyna, u svojstvu agenta,

– za Europski parlament, L. Stefani i I. Terwinghe, u svojstvu agenata,

– za Vijeće Europske unije, N. Rouam i K. Michoel, u svojstvu agenata,

– za Europsku komisiju, A. Nijenhuis, K. Simonsson i P.-J. Loewenthal, u svojstvu agenata,

saslušavši mišljenje nezavisnog odvjetnika na raspravi održanoj 9. prosinca 2021.,

donosi sljedeću

Presudu

1 Zahtjev za prethodnu odluku odnosi se, kao prvo, na tumačenje članka 3. stavka 1. točke (a) u vezi s člancima 6. i 7. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91 (SL 2004., L 46, str. 1.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 7., svezak 26. str. 21. i ispravak SL 2019., L 119, str. 202.) i kao drugo, na valjanost Uredbe br. 261/2004 s obzirom na međunarodno pravo i, konkretno, na načelo potpune i isključive suverenosti države nad svojim državnim područjem i zračnim prostorom.

2 Zahtjev je upućen u okviru spora između osoba Q., R. i S. te društva United Airlines, Inc., u vezi s plaćanjem odštete zbog kašnjenja izravno povezanog leta.

Pravni okvir

3 U uvodnim izjavama 1., 4. 7. i 8. Uredbe br. 261/2004 navedeno je sljedeće:

„(1) Aktivnost Zajednice u području zračnog prijevoza usmjerena je, pored ostalih stvari, na osiguravanje visoke razine zaštite putnika. Uz to, u potpunosti bi trebalo voditi računa o obvezama zaštite potrošača općenito.

[…]

(4) Zajednica bi stoga trebala povisiti standarde zaštite propisane tom Uredbom, kako bi ojačala prava putnika i osigurala djelovanje zračnih prijevoznika sukladno ujednačenim uvjetima na liberaliziranom tržištu.

[…]

(7) Kako bi se osigurala djelotvorna primjena ove Uredbe, obveze koje ona propisuje trebali bi izvršavati zračni prijevoznici koji izvode ili namjeravaju izvesti let, bez obzira izvode li navedeno svojim vlastitim zrakoplovom, zrakoplovom u zakupu bez posade ili zakupom zrakoplova s posadom, ili na temelju bilo koje druge osnove.

(8) Ovom se Uredbom ne bi trebala ograničavati prava stvarnih zračnih prijevoznika u traženju odštete od bilo koje osobe, uključujući i treće strane u skladu s primjenljivim pravom."

4 Članak 2. naslovljen „Definicije", u svojim točkama (a) do (c) i točki (h) propisuje:

„Za potrebe ove Uredbe:

(a) ‚zračni prijevoznik' znači poduzetnik za zračni prijevoz s važećom operativnom licencijom;

(b) ‚stvarni zračni prijevoznik' znači zračni prijevoznik koji izvodi ili namjerava izvesti let ugovoren s putnicima ili u ime neke druge osobe, pravne ili fizičke, koja ima ugovor s tim putnikom;

(c) ‚prijevoznik Zajednice' znači svaki zračni prijevoznik s važećom operativnom licencijom koju je izdala država članica u skladu s odredbama Uredbe Vijeća (EEZ), br. 2407/92 od 23. srpnja 1992. o licenciranju zračnih prijevoznika [(SL 1992., L 240, str. 1.)];

[…]

(h) ‚konačno odredište' znači odredište navedeno na karti koja je predstavljena na šalteru za prijavu za let ili, u slučaju izravno povezanih letova, odredište zadnjeg leta; zamjenski povezani letovi koji su dostupni neće se uzimati u obzir ako je poštovano izvorno planirano vrijeme dolaska;"

5 Članak 3. navedene uredbe, naslovljen „Područje primjene", u svojim stavcima 1. i 5. predviđa:

„1. Ova se Uredba primjenjuje na:

(a) putnike koji putuju iz zračne luke smještene na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje;

(b) putnike koji putuju iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku smještenu na državnom području države članice na koju se Ugovor primjenjuje, osim ako isti nisu dobili pogodnosti ili naknadu štete i nije im pružena pomoć u toj trećoj zemlji, ako je zračni prijevoznik koji pruža uslugu dotičnog leta prijevoznik Zajednice.

[…]

5. Ova se Uredba primjenjuje na bilo kojeg zračnog prijevoznika koji osigurava prijevoz putnika obuhvaćenog stavcima 1. i 2. U slučajevima kada zračni prijevoznik koji nema ugovor s putnikom obavlja obveze propisane ovom Uredbom, smatrat će se kao da to radi u ime osobe koja ima ugovor s putnikom."

6 Članak 5. te uredbe, naslovljen „Otkazivanje leta”, stavci 1. i 3. glase:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

[…]

(c) imaju pravo na odštetu od strane stvarnog zračnog prijevoznika u skladu s člankom 7., osim ako:
   (i) su obaviješteni o otkazivanju leta najmanje dva tjedna prije vremena polaska predviđenog redom letenja; ili
   (ii) su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od dva tjedna do sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje koje im omogućuje da otputuju ne više od dva sata prije vremena polaska predviđenog redom letenja i da stignu u mjesto [konačnog] odredišta unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska; ili
   (iii) su obaviješteni o otkazivanju leta u roku od sedam dana prije vremena polaska predviđenog redom letenja i ponuđeno im je preusmjeravanje, čime im je omogućeno da otputuju ne više od sat vremena ranije od predviđenog vremena polaska i da stignu u mjesto [konačnog] odredišta unutar dva sata od planiranog vremena dolaska.

[…]

3. Stvarni zračni prijevoznik nije dužan platiti odštetu u skladu s člankom 7., ako može dokazati da je do otkazivanja leta došlo zbog izvanrednih okolnosti koje se nije moglo izbjeći čak ni ako su sve razumne mjere poduzete.”

7 U skladu s člankom 6. Uredbe br. 261/2004, naslovljenim „Kašnjenje leta”:

„1. Kada stvarni zračni prijevoznik razumno očekuje kašnjenje leta u polasku izvan vremena predviđenog redom letenja:

(a) za dva sata i više za letove od 1 500 km ili kraće; ili

(b) za tri sata ili više za sve letove unutar Zajednice duže od 1 500 km i za sve ostale letove između 1 500 km i 3 500 km; ili

(c) za četiri sata ili više, u slučaju svih letova koji ne spadaju pod točke (a) ili (b),

[stvarni] zračni prijevoznik dužan je putnicima pružiti:

(i) pomoć propisanu u članku 9. stavku 1. točki (a) i članku 9. stavku 2.; i

(ii) kada je razumno očekivano vrijeme polaska najmanje dan nakon prethodno najavljenog vremena polaska, pomoć propisanu u članku 9. stavku 1. točki (b) i članku 9. stavku 1. točki (c); i

(iii) kada je kašnjenje leta najmanje pet sati, pomoć propisanu člankom 8. stavkom 1. točkom (a).

2. U svakom slučaju, pomoć će se pružiti unutar gore propisanih vremenskih rokova, a s obzirom na svaku pojedinu kategoriju udaljenosti.”

8 Člankom 7. te uredbe, naslovljenim „Pravo na odštetu”, stavkom 1. predviđeno je:

„Pozivanjem na ovaj članak, putnici ostvaruju pravo na odštetu u iznosu od:

(a) 250 EUR za sve letove dužine 1 500 km ili kraće;

(b) 400 EUR za sve letove unutar Zajednice, duže od 1 500 km i za sve druge letove dužine između 1 500 km i 3 500 km;

(c) 600 EUR za sve letove koji ne spadaju pod točke (a) ili (b)

[…]”

9 Članak 13. navedene uredbe naslovljen „Pravo regresa” glasi:

„U slučajevima gdje stvarni zračni prijevoznik plaća odštetu ili izvršava druge obveze koje proizlaze iz ove Uredbe, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao njegovo pravo da zatraži regres od bilo koje osobe, uključujući treću stranu u skladu s primjenljivim pravom. Posebno se ovom Uredbom, ni na koji način, ne ograničava pravo stvarnog zračnog prijevoznika da traži nadoknadu od tour operatora ili od druge osobe s kojom zračni prijevoznik ima ugovor. Sukladno tome, niti jedna odredba iz ove Uredbe ne može se protumačiti na način koji bi ograničavao prava tour operatora ili treće osobe, ako ta treća osoba nije putnik, a s kojom zračni prijevoznik ima ugovor, da potražuje nadoknadu ili odštetu od zračnog prijevoznika u skladu s relevantnim primjenljivim propisima.”

Glavni postupak i prethodna pitanja

10 Tužitelji iz glavnog postupka izvršili su preko putničke agencije jedinstvenu rezervaciju za let kod prijevoznika Zajednice Deutsche Lufthansa AG (u daljnjem tekstu: Lufthansa), a riječ je o izravno povezanom letu s polazištem iz Bruxellesa (Belgija) u odredište San José (Sjedinjene Američke Države) sa zaustavljanjem u Newarku (Sjedinjenje Američke države).

11 Cijeli taj izravno povezan let izvršilo je društvo United Airlines, zračni prijevoznik sa sjedištem u trećoj zemlji. Tužitelji iz glavnog postupka stigli su na svoje konačno odredište sa zakašnjenjem od 223 minute.

12 Dopisom od 6. rujna 2018. društvo Happy Flights BVBA, kojem je ustupljeno potraživanje tužiteljâ iz glavnog postupka, opomenulo je društvo United Airlines da za to kašnjenje na temelju Uredbe br. 261/2004 plati odštetu u iznosu od 600 eura po osobi, odnosno ukupni iznos od 1800 eura.

13 Društvo United Airlines odgovorilo je 4. listopada 2018. društvu Happy Flights tvrdeći da ta uredba nije primjenjiva jer je navedeno kašnjenje bilo u drugom dijelu dotičnog leta.

14 Dopisom od 5. listopada 2018. društvo Happy Flights odgovorilo je društvu United Airlines i uputilo na sudsku praksu Suda kako bi osporilo njegovo stajalište i zahtijevalo od njega isplatu odštete iz točke 12. ove presude.

15 Društvo United Airlines odgovorilo je društvu Happy Flights dopisom od 10. listopada 2018.

16 Dana 11. listopada 2018. društvo Happy Flights poslalo je društvu United Airlines pismo opomene. Istog je dana ono obavijestilo društvo Happy Flights da ostaje pri svojem stajalištu.

17 Društvo Happy Flights ponovno je 3. svibnja 2019. opomenulo društvo United Airlines da izvrši isplatu i obavijestilo ga da je potraživanje koje mu je bilo ustupljeno ponovno preneseno tužiteljima iz glavnog postupka.

18 Potonji su 22. srpnja 2019. pozvali United Airlines da se pojavi pred sudom koji je uputio zahtjev – Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Sud za trgovačka društva na nizozemskom jeziku u Bruxellesu, Belgija) – kako bi se tom društvu naložila isplata odštete iz točke 12. ove presude, uvećana za zatezne kamate počevši od 6. rujna 2018. i za procesne kamate.

19 U tom kontekstu taj sud dvoji u pogledu odgovora koji treba dati na određene argumente koje je iznijelo društvo United Airlines a koji se odnose na primjenjivost Uredbe br. 261/2004 i njezinu valjanost.

20 Kao prvo, društvo United Airlines osporava primjenjivost Uredbe br. 261/2004 kad do duljeg kašnjenja dođe prilikom leta čija je zračna luka polazišta i odredišta smještena na državnom području treće zemlje, čak i kad je riječ o drugom i posljednjem dijelu izravno povezanog leta, čiji je prvi dio izvršen s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području države članice.

21 U tom pogledu, s jedne strane, sud koji je uputio zahtjev navodi da se zaključci iz presude od 31. svibnja 2018., Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361) – koja se odnosila na kašnjenje do kojeg je došlo na prvom dijelu izravno povezanog leta, koji je izvršio zračni prijevoznik koji nije prijevoznik Zajednice s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području države članice i iako ona ide u prilog primjenjivosti Uredbe br. 261/2004 – ne mogu jednostavno primijeniti na predmet koji se pred njime vodi jer je u ovom slučaju do kašnjenja tužitelja iz glavnog postupka došlo zbog drugog dijela predmetnog leta čije je polazište bila zračna luka smještena na državnom području treće zemlje.

22 S druge strane, sud koji je uputio zahtjev napominje da je Sud u presudi od 11. srpnja 2019., České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604) presudio da se Uredba br. 261/2004 primjenjuje i na drugi dio izravno povezanog leta ako je polazište prvog dijela tog leta bila zračna luka smještena na državnom području države članice. U predmetu povodom kojeg je donesena ta presuda postavilo se pitanje može li prijevoznik Zajednice koji je izvršio prvi dio navedenog leta biti dužan platiti odštetu putniku koji je pretrpio dulje kašnjenje do kojeg je došlo zbog drugog dijela istoga leta, koji je u cijelosti izvršio zračni prijevoznik treće zemlje. Međutim, prema mišljenju suda koji je uputio zahtjev činjenice iz tog predmeta razlikuju se od onih iz spora koji se pred njime vodi u tome što se on ne odnosi ni na kojeg prijevoznika Zajednice s obzirom na to da Lufthansa – prijevoznik Zajednice koji je izdao karte, čak nije ni stranka u tom sporu. Stoga se ni rješenje do kojeg je Sud došao u navedenoj presudi ne može jednostavno primijeniti na navedeni spor.

23 Kao drugo, kad je riječ o pitanju valjanosti Uredbe br. 261/2004, sud koji je uputio zahtjev ističe da društvo United Airlines tvrdi da bi ta uredba, ako bi se trebala primjenjivati u slučaju duljeg kašnjenja do kojeg je došlo tijekom drugog dijela izravno povezanog leta, koji je u cijelosti izvršen na državnom području treće zemlje, imala izvanteritorijalni doseg što je protivno međunarodnom pravu. Konkretnije, društvo United Airlines smatra da se načelu suverenosti protivi primjena navedene uredbe na situaciju poput one o kojoj je riječ u glavnom postupku, koja se dogodila na državnom području treće zemlje, u kojoj je do kašnjenja došlo na državnom području Sjedinjenih

Američkih Država, a posljedice tog kašnjenja nastale su isključivo unutar tog državnog područja. U slučaju da je ta tvrdnja društva United Airlines pravilna, sud koji je uputio zahtjev pita se dakle o valjanosti same uredbe s obzirom na međunarodno pravo.

24 U tim je okolnostima Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Sud za trgovačka društva na nizozemskom jeziku u Bruxellesu) odlučio prekinuti postupak i uputiti Sudu sljedeća prethodna pitanja:

„1. Treba li članak 3. stavak 1. točku (a) i članak 7. [Uredbe br. 261/2004], kako ih tumači Sud, tumačiti na način da putnik ima pravo na odštetu od zračnog prijevoznika koji nije zračni prijevoznik Zajednice, ako taj putnik zbog kašnjenja do kojeg je došlo na zadnjem letu čije se polazište i odredište nalaze na državnom području treće zemlje, bez zaustavljanja na državnom području države članice, na svoje konačno odredište stigne s više od tri sata zakašnjenja, a taj je let dio izravno povezanog leta čije je prvo polazište zračna luka smještena na državnom području države članice i koji u cijelosti izvodi zračni prijevoznik koji nije prijevoznik Zajednice te koji je putnik rezervirao na temelju jedinstvene rezervacije preko zračnog prijevoznika Zajednice koji ne izvodi nijedan dio tog leta?

2. Ako je odgovor na prvo pitanje potvrdan: povređuje li se [Uredbom br. 261/2004], ako se tumači u smislu prvog pitanja, međunarodno pravo, osobito načelo u skladu s kojim svaka država ima potpunu i isključivu suverenost nad svojim državnim područjem i zračnim prostorom s obzirom na to da, u skladu s tim tumačenjem, pravo Unije treba primijeniti na situaciju koja se dogodila na državnom području treće zemlje?”

O prethodnim pitanjima

Prvo pitanje

25 Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 3. stavak 1. točku (a) u vezi s člancima 6. i 7. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da putnik izravno povezanog leta, koji se sastoji od dvaju dijelova i bio je rezerviran na temelju jedinstvene rezervacije preko zračnog prijevoznika Zajednice, s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području jedne države članice i odredištem u zračnoj luci smještenoj u trećoj zemlji, sa zaustavljanjem u drugoj zračnoj luci u toj trećoj zemlji, ima pravo na odštetu od zračnog prijevoznika treće zemlje koji je izvršio cijeli taj let, kad je taj putnik na svoje konačno odredište stigao sa zakašnjenjem od više od tri sata do kojeg je došlo zbog drugog dijela navedenog leta.

26 Kako bi se odgovorilo na to pitanje, valja podsjetiti na to da se Uredba br. 261/2004, u skladu sa svojim člankom 3. stavkom 1. točkom (a), primjenjuje na putnike koji putuju iz zračne luke koja se nalazi na državnom području države članice.

27 Stoga iz jasnog izričaja te odredbe proizlazi da situacija putnikâ izravno povezanog leta koji su poletjeli iz zračne luke koja se nalazi na državnom području države članice ulazi u područje primjene Uredbe br. 261/2004.

28 Taj zaključak nije doveden u pitanje ni činjenicom da je do presjedanja na tom letu došlo na državnom području treće zemlje ni činjenicom da zračni prijevoznik koji je izvršio navedeni let nije „prijevoznik Zajednice” u smislu članka 2. točke (c) te uredbe.

29 Naime, Sud je dosljedno smatrao da izravno povezani let koji se sastoji od dvaju ili više letova koji je rezerviran na temelju jedinstvene rezervacije čini cjelinu u svrhu prava putnika na odštetu predviđenog Uredbom br. 261/2004, što podrazumijeva da se primjenjivost te uredbe ocjenjuje s obzirom na prvu točku polazišta i konačno odredište tog leta (presuda od 24. veljače 2022., Airhelp (Kašnjenje zamjenskog leta), C-451/20, EU:C:2022:123, t. 26. i navedena sudska praksa).

30 Iz toga slijedi da s obzirom na to da izravno povezane letove koji su rezervirani na temelju jedinstvene rezervacije treba smatrati cjelinom u svrhu prava putnikâ na odštetu koje je predviđeno Uredbom br. 261/2004 i da se njezina primjenjivost na putnike tih letova mora ocjenjivati s obzirom na njihovu prvu točku polazišta i konačno odredište, mjesto u kojem je došlo do kašnjenja nema, kao što je to nezavisni odvjetnik istaknuo u točki 40. svojeg mišljenja, nikakav utjecaj na tu primjenjivost.

31 Osim toga, kao što to proizlazi iz članka 3. stavka 1. točke (b) Uredbe br. 261/2004, izvršavanje leta od strane prijevoznika Zajednice predstavlja uvjet za primjenu te uredbe samo u pogledu putnika koji putuju letovima iz zračne luke koja se nalazi na državnom području treće zemlje u zračnu luku koja se nalazi na državnom području države članice. Suprotno tomu, u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) navedene Uredbe, taj uvjet nije potrebno ispuniti kad je riječ o putnicima koji putuju letovima iz zračne luke koja se nalazi na državnom području države članice.

32 Naposljetku, cilj zaštite potrošača koji se želi postići Uredbom br. 261/2004 potvrđuje zaključak iz točke 27. ove presude. Kao što je to nezavisni odvjetnik istaknuo u točki 41. svojeg mišljenja, razlikovanje ovisno o tome je li do kašnjenja došlo zbog prvog ili drugog dijela izravno povezanog leta koji je bio rezerviran na temelju jedinstvene rezervacije bilo bi neopravdano razlikovanje, tako da bi United Airlines bio dužan isplatiti odštetu u slučaju kašnjenja do kojeg je došlo na prvom dijelu tog leta, ali to ne bi bio dužan učiniti u slučaju kašnjenja do kojeg je došlo na drugom dijelu navedenog leta, iako takav izravno povezani let treba smatrati cjelinom u svrhu prava na odštetu, a putnici u obama slučajevima jednako kasne na konačno odredište i stoga trpe jednake neugodnosti.

33 S obzirom na prethodno navedeno, valja zaključiti da izravno povezani let iz Europske unije, poput onoga o kojem je riječ u glavnom predmetu, na temelju članka 3. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 261/2004, ulazi u područje primjene te uredbe.

34 Kad je riječ o pitanju može li zračni prijevoznik iz treće zemlje koji nije sklopio ugovor o prijevozu s putnicima izravno povezanog leta, ali je izvršio taj let, biti dužan putnicima platiti odštetu predviđenu Uredbom br. 261/2004, iz teksta članka 5. stavka 1. točke (c) i stavka 3. te uredbe proizlazi da tu odštetu može biti dužan platiti samo „stvarni zračni prijevoznik” u smislu članka 2. točke (b) navedene uredbe. U skladu s tom odredbom „stvarni zračni prijevoznik” jest zračni prijevoznik koji izvodi ili namjerava izvesti let ugovoren s putnicima ili u ime neke druge osobe, pravne ili fizičke, koja ima ugovor s tim putnikom.

35 Sud je pojasnio da se tom definicijom utvrđuju dvije kumulativne pretpostavke kako bi se zračnog prijevoznika moglo smatrati „stvarnim zračnim prijevoznikom”, a koje se odnose, s jedne strane, na izvođenje predmetnog leta i, s druge strane, na postojanje ugovora sklopljenog s putnikom (presuda od 11. srpnja 2019., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, t. 23. i navedena sudska praksa).

36 Naime, kao što je to u bitnome naveo nezavisni odvjetnik u točki 47. svojeg mišljenja, zakonodavac Unije odlučio se, prilikom donošenja Uredbe br. 261/2004, za isključivu odgovornost stvarnog zračnog prijevoznika kako bi zajamčio zaštitu prava putnika u zračnom prometu i pravnu sigurnost u pogledu određivanja osobe koja je dužna ispuniti obveze propisane tom uredbom.

37 Kad je riječ o prvoj pretpostavci valja navesti da se u njoj ističe pojam „let”, koji je njezin središnji element. Doista, Sud je već presudio da se taj pojam mora shvatiti na način da označava „operaciju zračnog prijevoza koja je tako i na određen način ‚jedinica' tog prijevoza, a koju obavlja zračni prijevoznik koji utvrđuje svoju rutu” (presuda od 4. srpnja 2018., Wirth i dr., C-532/17, EU:C:2018:527, t. 19.).

38 Stoga se stvarnim zračnim prijevoznikom mora smatrati prijevoznik koji u okviru svoje djelatnosti prijevoza putnika donosi odluku o izvođenju konkretnog leta, uključujući pritom određivanje rute i na taj način izrađivanje ponude zračnog prijevoza upućene zainteresiranim osobama. Donošenjem te odluke zapravo se podrazumijeva da taj prijevoznik preuzima odgovornost za izvođenje navedenog leta, uključujući, među ostalim, odgovornost za njegovo moguće otkazivanje ili dulje kašnjenje u dolasku (presuda od 4. srpnja 2018., Wirth i dr., C-532/17, EU:C:2018:527, t. 20.).

39 Kad je riječ o drugoj pretpostavci, valja podsjetiti na to da će se, u skladu s člankom 3. stavkom 5. drugom rečenicom Uredbe br. 261/2004, u slučajevima kada zračni prijevoznik koji nema ugovor s putnikom obavlja obveze propisane ovom Uredbom smatrati kao da to radi u ime osobe koja ima ugovor s putnikom.

40 Iz toga slijedi, kao što je to istaknuo nezavisni odvjetnik u točki 49. svojeg mišljenja, da nepostojanje ugovornog odnosa između dotičnih putnika i stvarnog prijevoznika nije relevantno pod uvjetom da je potonji zasnovao vlastiti ugovorni odnos sa zračnim prijevoznikom koji je s tim putnicima sklopio ugovor.

41 Naime, iz spisa podnesenog Sudu proizlazi, s jedne strane, da je društvo United Airlines izvršilo izravno povezani let o kojem je riječ u glavnom predmetu i da je, s druge strane, taj let izvršen u okviru ugovora o letovima pod zajedničkom oznakom s Lufthansom.

42 U tim okolnostima društvo United Airlines treba smatrati stvarnim zračnim prijevoznikom u smislu članka 2. točke (b) Uredbe br. 261/2004 jer je izvršio navedeni let djelujući, u okviru ugovora o letovima pod zajedničkom oznakom, u ime društva Lufthansa, koje je ugovorni prijevoznik u glavnom predmetu.

43 Naposljetku, valja napomenuti da iz članka 13. Uredbe br. 261/2004 proizlazi da stvarni zračni prijevoznik koji plaća odštetu ili izvršava druge obveze koje proizlaze iz te uredbe zadržava pravo da zatraži regres od bilo koje osobe, uključujući treću stranu u skladu s primjenljivim nacionalnim pravom.

44 S obzirom na sva prethodna razmatranja, na prvo pitanje valja odgovoriti tako da članak 3. stavak 1. točku (a), u vezi s člancima 6. i 7. Uredbe br. 261/2004, treba tumačiti na način da putnik izravno povezanog leta, koji se sastoji od dvaju dijelova leta i bio je rezerviran na temelju jedinstvene rezervacije preko zračnog prijevoznika Zajednice, s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području jedne države članice i odredištem u zračnoj luci smještenoj u trećoj zemlji, sa zaustavljanjem u drugoj zračnoj luci u toj trećoj zemlji, ima pravo na odštetu od

zračnog prijevoznika treće zemlje koji je izvršio cijeli taj let djelujući u ime tog prijevoznika Zajednice kad je taj putnik na svoje konačno odredište stigao sa zakašnjenjem od više od tri sata do kojeg je došlo zbog drugog dijela navedenog leta.

Drugo pitanje

45 Svojim drugim pitanjem sud koji je uputio zahtjev pita je li Uredba br. 261/2004 valjana s obzirom na načelo međunarodnog običajnog prava u skladu s kojim svaka država ima potpunu i isključivu suverenost nad vlastitim zračnim prostorom, time što se ta uredba primjenjuje na putnike izravno povezanog leta s polazištem iz zračne luke koja se nalazi na državnom području jedne države članice i odredištem u zračnoj luci smještenoj na državnom području treće zemlje, do čijeg je duljeg kašnjenja došlo zbog dijela tog leta izvršenog na državnom području te treće zemlje.

46 Najprije, valja podsjetiti na to da Unija, kao što proizlazi iz članka 3. stavka 5. UEU-a, pridonosi strogom poštovanju i razvoju međunarodnog prava. Slijedom toga, pri donošenju akta dužna je poštovati međunarodno pravo u cjelini, uključujući međunarodno običajno pravo koje obvezuje institucije Unije (presuda od 21. prosinca 2011., Air Transport Association of America i dr., C-366/10, EU:C:2011:864, t. 101. i navedenu sudsku praksu).

47 Nadalje, valja istaknuti da načelo prema kojem svaka država članica ima potpunu i isključivu suverenost nad vlastitim zračnim prostorom predstavlja načelo međunarodnog običajnog prava (vidjeti u tom smislu presudu od 21. prosinca 2011., Air Transport Association of America i dr., C-366/10, EU:C:2011:864, t. 103. i 104.).

48 Naposljetku, nesporno je da se osoba može pozvati na načela međunarodnog običajnog prava, poput onog navedenog u prethodnoj točki, u svrhu ispitivanja valjanosti akta Unije koje provodi Sud ako, s jedne strane, navedena načela mogu dovesti u pitanje nadležnost Unije za donošenje navedenog akta i, s druge strane, predmetni akt može utjecati na prava koja osoba ima na temelju prava Unije, odnosno ako obvezuje osobu u pogledu tog prava (presuda od 21. prosinca 2011., Air Transport Association of America i dr., C-366/10, EU:C:2011:864, t. 107. i navedena sudska praksa).

49 U ovom slučaju, do pozivanja na načelo prema kojem svaka država ima potpunu i isključivu suverenost nad vlastitim zračnim prostorom, došlo je u bitnome zbog toga da bi Sud ocijenio je li Unija s obzirom na to načelo nadležna za donošenje Uredbe br. 261/2004 jer se ona primjenjuje na putnike izravno povezanog leta s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području jedne države članice i odredištem u zračnoj luci smještenoj na državnom području treće zemlje, do čijeg je duljeg kašnjenja došlo zbog dijela tog leta izvršenog na državnom području te treće zemlje.

50 Stoga, iako se čini da je doseg načela o kojem je riječ samo stvaranje obveza među državama, u okolnostima poput onih u predmetu koji se vodi pred sudom koji je uputio zahtjev, u kojem tuženiku iz glavnog postupka na temelju Uredbe br. 261/2004 mogu nastati obveze u pogledu prava Unije, ipak se ne može isključiti mogućnost da se on pozove na to načelo i da Sud stoga može ispitati valjanost te uredbe s obzirom na takvo načelo.

51 Međutim, s obzirom na to da načelo međunarodnog običajnog prava nema isti stupanj preciznosti kao i odredba međunarodnog sporazuma, sudski nadzor treba nužno ograničiti na pitanje jesu li institucije Unije donošenjem dotičnog akta počinile očite pogreške u ocjeni u pogledu uvjeta primjene tog načela (presuda od 21. prosinca 2011., Air Transport Association of America i dr., C-366/10, EU:C:2011:864, t. 110. i navedena sudska praksa).

52 Najprije, kao što je to navedeno u točkama 26. i 27. ove presude, na temelju članka 3. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 261/2004, izravno povezani let ulazi u područje primjene te uredbe zato što su putnici započeli svoje putovanje s polazištem iz zračne luke koja se nalazi u državi članici. Na taj način navedena uredba u svrhu svoje primjenjivosti utvrđuje usku poveznicu s područjem Unije.

53 Stoga valja istaknuti da kriterij primjenjivosti Uredbe br. 261/2004, predviđen u tom članku 3. stavku 1. točki (a), ne dovodi u pitanje uvjete za primjenu načela potpune i isključive suverenosti države nad vlastitim zračnim prostorom jer se odnosi na putnike s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području jedne države članice i koji stoga, s obzirom na takvu poveznicu, mogu biti podvrgnuti nadležnosti Unije.

54 Nadalje, valja istaknuti, poput Vijeća Europske unije u svojim očitovanjima, da se ta uredba primjenjuje na dulje kašnjenje do kojeg je došlo zbog dijela leta izvršenog u trećoj zemlji samo u ograničenim i jasno određenim okolnostima u kojima je predmetni let, uzet kao cjelina, izvršen s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području države članice. Takav let i njegovi putnici stoga zadržavaju usku vezu s državnim područjem Unije, uključujući dio leta koji je izvršen izvan Unije.

55 U tom pogledu valja istaknuti, kao što je to učinio nezavisni odvjetnik u točki 64. svojega mišljenja, da se Uredba br. 261/2004 ne primjenjuje na temelju svojeg članka 3. stavka 1. točke (a) na letove koji se u cijelosti izvode u trećoj zemlji ili između dviju trećih zemalja bez ikakve poveznice s područjem Unije.

56 Stoga se ne može smatrati da su institucije Unije donošenjem Uredbe br. 261/2004 počinile očitu pogrešku u ocjeni u pogledu uvjeta primjene načela međunarodnog običajnog prava prema kojem svaka država ima potpunu i isključivu suverenost nad vlastitim zračnim prostorom.

57 Naposljetku, valja podsjetiti na cilj Uredbe br. 261/2004 koji se sastoji, kao što to proizlazi iz njezinih uvodnih izjava 1. i 4., od osiguravanja visoke razine zaštite putnika.

58 U tom pogledu, valja istaknuti da zakonodavac Unije, kako bi osigurao takav cilj, načelno može odabrati da na svojem području dopusti obavljanje gospodarske djelatnosti, u ovom slučaju zračnog prijevoza, samo pod uvjetom da gospodarski subjekti ispunjavaju kriterije koje je utvrdila Unija i kojima se žele ispuniti ciljevi koje si je postavila u području zaštite potrošača i, konkretnije, putnika u zračnom prometu (vidjeti po analogiji presudu od 21. prosinca 2011., Air Transport Association of America i dr., C-366/10, EU:C:2011:864, t. 128. i navedenu sudsku praksu).

59 Osim toga, razmatranja društva United Airlines koja se odnose na navodnu povredu jednakog postupanja između, s jedne strane, putnika izravno povezanog leta o kojem je riječ u glavnom postupku i, s druge strane, putnika samo drugog dijela tog leta ne dovode u pitanje zaključak iz točke 56. ove presude.

60 Naime, te dvije kategorije putnika ne nalaze se u usporedivoj situaciji s obzirom na to da su putnici izravno povezanog leta o kojem je riječ u glavnom predmetu, koji, u skladu sa sudskom praksom navedenom u točki 29. ove presude, u svrhu primjenjivosti Uredbe br. 261/2004 treba smatrati cjelinom, putovali letom s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području države članice, a to nije bio slučaj s putnicima koji su putovali na drugom dijelu tog leta, čija je zračna luka polazišta i odredišta smještena na državnom području treće zemlje.

61 S obzirom na sva prethodna razmatranja, valja utvrditi da ispitivanje drugog pitanja nije otkrilo nijedan element koji bi mogao utjecati na valjanost Uredbe br. 261/2004 s obzirom na načelo međunarodnog običajnog prava prema kojem svaka država ima potpunu i isključivu suverenost nad vlastitim zračnim prostorom.

Troškovi

62 Budući da ovaj postupak ima značaj prethodnog pitanja za stranke glavnog postupka pred sudom koji je uputio zahtjev, na tom je sudu da odluči o troškovima postupka. Troškovi podnošenja očitovanja Sudu, koji nisu troškovi spomenutih stranaka, ne nadoknađuju se.

Slijedom navedenog, Sud (četvrto vijeće) odlučuje:

1. **Članak 3. stavak 1. točku (a) u vezi s člancima 6. i 7. Uredbe (EZ) br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcaja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91, treba tumačiti na način da putnik izravno povezanog leta, koji se sastoji od dvaju dijelova leta i bio je rezerviran na temelju jedinstvene rezervacije preko zračnog prijevoznika Zajednice, s polazištem iz zračne luke smještene na državnom području jedne države članice i odredištem u zračnoj luci smještenoj u trećoj zemlji, sa zaustavljanjem u drugoj zračnoj luci u toj trećoj zemlji, ima pravo na odštetu od zračnog prijevoznika treće zemlje koji je izvršio cijeli taj let djelujući u ime tog prijevoznika Zajednice kad je taj putnik na svoje konačno odredište stigao sa zakašnjenjem od više od tri sata do kojeg je došlo zbog drugog dijela navedenog leta.**

2. **Ispitivanje drugog prethodnog pitanja nije otkrilo nijedan element koji bi mogao utjecati na valjanost Uredbe br. 261/2004 s obzirom na načelo međunarodnog običajnog prava prema kojem svaka država ima potpunu i isključivu suverenost nad vlastitim zračnim prostorom.**

Potpisi