Zbirka odločb sodne prakse

SODBA SODIŠČA (četrti senat)

z dne 7. aprila 2022*

„Predhodno odločanje – Zračni promet – Uredba (ES) št. 261/2004 – Skupna pravila glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov – Let s prestopanjem, ki je sestavljen iz dveh delov – Velika zamuda na končnem namembnem kraju, nastala med drugim delom leta, opravljenim med dvema letališčema v tretji državi – Veljavnost te uredbe glede na mednarodno pravo“

V zadevi C-561/20,

katere predmet je predlog za sprejetje predhodne odločbe na podlagi člena 267 PDEU, ki ga je vložilo Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (gospodarsko sodišče v Bruslju za postopke v nizozemščini, Belgija) z odločbo z dne 21. oktobra 2020, ki je na Sodišče prispela 26. oktobra 2020, v postopku

Q,

R,

S

proti

United Airlines Inc.,

SODIŠČE (četrti senat),

v sestavi C. Lycourgos, predsednik senata, S. Rodin (poročevalec), J.-C. Bonichot, sodnika, L. S. Rossi in O. Spineanu-Matei, sodnici,

generalni pravobranilec: A. Rantos,

sodni tajnik: A. Calot Escobar,

na podlagi pisnega postopka,

ob upoštevanju stališč, ki so jih predložili:

– za Q, R in S B. Schaumont in J. De Man, advocaten,

* Jezik postopka: nizozemščina.

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

– za belgijsko vlado S. Baeyens, P. Cottin in C. Pochet, agenti,

– za poljsko vlado B. Majczyna, agent,

– za Evropski parlament L. Stefani in I. Terwinghe, agenta,

– za Svet Evropske unije N. Rouam in K. Michoel, agentki,

– za Evropsko komisijo A. Nijenhuis, K. Simonsson in P.-J. Loewenthal, agenti,

po predstavitvi sklepnih predlogov generalnega pravobranilca na obravnavi 9. decembra 2021

izreka naslednjo

Sodbo

1 Predlog za sprejetje predhodne odločbe se nanaša, na prvem mestu, na razlago člena 3(1)(a) v povezavi s členoma 6 in 7 Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 7, zvezek 8, str. 10, in popravek v UL 2019, L 119, str. 202) in, na drugem mestu, na veljavnost Uredbe št. 261/2004 z vidika mednarodnega prava in zlasti načela popolne in izključne suverenosti države nad svojim ozemljem in zračnim prostorom.

2 Ta predlog je bil vložen v okviru spora med Q, R in S ter družbo United Airlines Inc. v zvezi s plačilom odškodnine zaradi zamude leta s prestopanjem.

Pravni okvir

3 V uvodnih izjavah 1, 4, 7 in 8 Uredbe št. 261/2004 je navedeno:

„(1) Ukrepanje Skupnosti na področju zračnega prevoza mora med drugim zagotavljati visoko raven varstva potnikov. Poleg tega je treba na splošno v celoti upoštevati zahteve o varstvu potrošnikov.

[…]

(4) Zato mora Skupnost zvišati standarde varstva, ki jih določa navedena uredba, da okrepi pravice potnikov in zagotovi letalskim prevoznikom delovanje na liberaliziranem trgu pod usklajenimi pogoji.

[…]

(7) Za zagotovitev učinkovite uporabe te uredbe mora iz nje izhajajoče obveznosti prevzeti dejanski letalski prevoznik, ki opravlja ali ima namen opraviti let, ne glede na to, ali je lastnik zrakoplova ali let opravlja na podlagi zakupa samega zrakoplova ali zakupa zrakoplova s posadko ali v okviru kakšne druge ureditve.

(8) Ta uredba ne sme omejevati pravic dejanskega letalskega prevoznika, da v skladu z veljavno zakonodajo zahteva nadomestilo od vsake osebe, vključno tretje osebe.“

4 Člen 2, od (a) do (c), in (h), te uredbe, naslovljen „Opredelitve pojmov“, določa:

„V tej uredbi:

(a) ‚letalski prevoznik‘ pomeni podjetje za zračni prevoz z veljavno operativno licenco;

(b) ‚dejanski letalski prevoznik‘ pomeni letalskega prevoznika, ki opravi ali namerava opraviti let na podlagi pogodbe s potnikom ali v imenu druge, pravne ali fizične osebe, ki ima s tem potnikom sklenjeno pogodbo;

(c) ‚letalski prevoznik Skupnosti‘ pomeni letalskega prevoznika z veljavno operativno licenco, ki jo izda država članica v skladu z določbami Uredbe Sveta (EGS) št. 2407/92 z dne 23. julija 1992 o licenciranju letalskih prevoznikov [(UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 2, str. 3)].

[…]

(h) ‚končni namembni kraj‘ pomeni namembni kraj, naveden na vozovnici, ki je predložena pri prijavi na let, ali v primeru vmesnih letov za zvezo [letov s prestopanjem] namembni kraj zadnjega leta; razpoložljivi nadomestni vmesni leti za zvezo [leti s prestopanjem] se ne upoštevajo, če je spoštovan prvotno načrtovani čas prihoda“.

5 Člen 3 navedene uredbe, naslovljen „Področje uporabe“, v odstavkih 1 in 5 določa:

„1. Ta uredba se uporablja za:

(a) potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice, za katero se Pogodba uporablja;

(b) potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju tretje države in so namenjeni na letališče na ozemlju države članice, za katero se Pogodba uporablja, razen če ti potniki prejmejo storitve ali odškodnino in pomoč v tej tretji državi, če je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta iz Skupnosti.

[…]

5. Ta uredba se uporablja za vse letalske prevoznike, ki opravljajo prevoze potnikov, zajetih v odstavkih 1 in 2. Kadar obveznosti iz te uredbe izvaja dejanski letalski prevoznik, ki ni sklenil pogodbe s potnikom, se šteje, da jih opravlja v imenu osebe, ki je sklenila pogodbo s tem potnikom.“

6 Člen 5 te uredbe, naslovljen „Odpoved leta“, v odstavkih 1 in 3 določa:

„1. V primeru odpovedi leta:

[…]

(c) imajo zadevni potniki pravico do odškodnine, ki jim jo mora plačati dejanski letalski prevoznik v skladu s členom 7, razen če:
   (i) so o odpovedi obveščeni najmanj dva tedna pred odhodom po voznem redu; ali
   (ii) so o odpovedi obveščeni dva tedna do sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ dve uri pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot štiri ure po prihodu po voznem redu; ali
   (iii) so o odpovedi obveščeni manj kot sedem dni pred odhodom po voznem redu in jim je ponujena sprememba poti, ki jim zagotavlja odhod največ eno uro pred odhodom po voznem redu in prihod v njihov končni namembni kraj manj kot dve uri po prihodu po voznem redu.

[…]

3. Dejanski letalski prevoznik ni obvezan plačati odškodnine v skladu s členom 7, če lahko dokaže, da so za odpoved leta krive izredne razmere, katerim se ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.“

7 Člen 6 Uredbe št. 261/2004, naslovljen „Zamuda leta“, določa:

„1. Kadar dejanski letalski prevoznik utemeljeno pričakuje, da bo imel let zamudo glede na odhod po voznem redu:

(a) za dve uri ali več za lete do vključno 1500 kilometrov; ali

(b) za tri ure ali več za vse lete znotraj Skupnosti, daljše od 1500 kilometrov, in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri; ali

(c) za štiri ure ali več za lete, ki jih ne zajemata točki (a) ali (b),

tedaj dejanski letalski prevoznik ponudi potnikom:

(i) pomoč, opredeljeno v členu 9(1)(a) in 9(2); in

(ii) pomoč, opredeljeno v členu 9(1)(b) in 9(1)(c), kadar je utemeljeno pričakovani čas odhoda najmanj naslednji dan od prvotno navedene ure odhoda; in

(iii) pomoč, opredeljeno v členu 8(1)(a), kadar je zamuda najmanj pet ur.

2. V vsakem primeru se pomoč ponudi v prej navedenih časovnih okvirih ob upoštevanju oddaljenosti leta.“

8 Člen 7 te uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, v odstavku 1 določa:

„Pri sklicevanju na ta člen potniki prejmejo odškodnino v višini:

(a) 250 eurov za lete do vključno 1500 kilometrov;

(b) 400 eurov za vse lete znotraj Skupnosti nad 1500 kilometrov in za vse druge lete med 1500 in 3500 kilometri;

(c) 600 EUR za lete, ki niso zajeti v točkah (a) ali (b).

[…]“

9 Člen 13 navedene uredbe, naslovljen „Pravica do nadomestila“, določa:

„Kadar dejanski letalski prevoznik plača odškodnino ali izpolni druge obveznosti, ki so mu naložene na podlagi te uredbe, se nobena določba te uredbe ne sme razlagati kot omejevalna za njegovo pravico, da zahteva povračilo od vsake osebe, vključno tretjih oseb, v skladu z veljavno zakonodajo. Zlasti ta uredba nikakor ne omejuje pravice dejanskega letalskega prevoznika, da zahteva povračilo od organizatorja potovanja ali druge osebe, s katero ima dejanski letalski prevoznik sklenjeno pogodbo. Prav tako se nobena določba te uredbe ne sme razlagati kot omejevalna za pravico organizatorja potovanja ali tretje osebe, razen potnika, s katerimi je dejanski letalski prevoznik sklenil pogodbo, da zahteva povračilo od dejanskega letalskega prevoznika v skladu z veljavnimi zakoni.“

Spor o glavni stvari in vprašanji za predhodno odločanje

10 Tožeče stranke v postopku v glavni stvari so prek potovalne agencije pri prevozniku Skupnosti Deutsche Lufthansa AG (v nadaljevanju: Lufthansa) rezervirale let s prestopanjem iz Bruslja (Belgija) v San José (Združene države) z vmesnim postankom v Newarku (Združene države).

11 Celoten let s prestopanjem je opravila družba United Airlines, letalski prevoznik s sedežem v tretji državi. Tožeče stranke v postopku v glavni stvari so v končni namembni kraj prispele z zamudo 223 minut.

12 Družba Happy Flights BVBA, na katero je bila prenesena terjatev tožečih strank iz postopka v glavni stvari, je z dopisom z dne 6. septembra 2018 na podlagi Uredbe št. 261/2004 družbo United Airlines pozvala, naj plača odškodnino v višini 600 EUR na osebo za to zamudo, torej skupni znesek 1800 EUR.

13 Družba United Airlines je 4. oktobra 2018 družbi Happy Flights odgovorila, da se ta uredba ne uporablja, ker je do navedene zamude prišlo pri drugem delu zadevnega leta.

14 Družba Happy Flights je z dopisom z dne 5. oktobra 2018 odgovorila družbi United Airlines, pri čemer se je sklicevala na sodno prakso Sodišča, na podlagi katere je izpodbijala njeno stališče in jo pozvala, naj plača odškodnino iz točke 12 te sodbe.

15 Družba United Airlines je z dopisom z dne 10. oktobra 2018 odgovorila družbi Happy Flights.

16 Družba Happy Flights je 11. oktobra 2018 družbi United Airlines poslala uradni opomin. Istega dne je zadnjenavedena družba družbo Happy Flights obvestila, da vztraja pri svojem stališču.

17 Družba Happy Flights je 3. maja 2019 ponovno pozvala družbo United Airlines, naj izvede plačilo, in jo hkrati obvestila, da je bila terjatev, ki je bila prenesena na družbo Happy Flights, ponovno prenesena na tožeče stranke v postopku v glavni stvari.

18 Zadnjenavedene so 22. julija 2019 zoper družbo United Airlines vložile tožbo pri Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (gospodarsko sodišče v Bruslju za postopke v nizozemščini, Belgija), ki je predložitveno sodišče, s katero so zahtevale naložitev plačila odškodnine, navedene v točki 12 te sodbe, z zamudnimi obrestmi od 6. septembra 2018 in sodnimi obrestmi.

19 V tem okviru to sodišče dvomi o odgovoru na nekatere trditve družbe United Airlines, ki se nanašajo tako na možnost uporabe Uredbe št. 261/2004 kot na njeno veljavnost.

20 Na prvem mestu, United Airlines izpodbija uporabo Uredbe št. 261/2004, kadar pride do velike zamude na letu z odhodom in prihodom z letališč na ozemlju tretje države, čeprav gre za drugi in zadnji del leta s prestopanjem, katerega prvi del se opravi z odhodom z letališča na ozemlju države članice.

21 V zvezi s tem predložitveno sodišče po eni strani navaja, da čeprav sodba z dne 31. maja 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), ki se je nanašala na zamudo, nastalo med prvim delom leta s prestopanjem, ki ga je opravil letalski prevoznik, ki ni iz Skupnosti, z odhodom z letališča na ozemlju države članice, govori v prid možnosti uporabe Uredbe št. 261/2004, se spoznanja iz te sodbe ne morejo preprosto prenesti na zadevo, o kateri odloča, saj je v obravnavanem primeru vzrok za zamudo, ki so jo utrpele tožeče stranke v postopku v glavni stvari, drugi del zadevnega leta s prestopanjem z odhodom z letališča, ki se nahaja na ozemlju tretje države.

22 Predložitveno sodišče po drugi strani navaja, da je Sodišče v sodbi z dne 11. julija 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), razsodilo, da se Uredba št. 261/2004 uporablja tudi za drugi del leta s prestopanjem, če je bil prvi del tega leta opravljen z odhodom z letališča na ozemlju države članice. V zadevi, v kateri je bila izdana ta sodba, se je postavilo vprašanje, ali je mogoče od letalskega prevoznika Skupnosti, ki je opravil prvi del navedenega leta, zahtevati, da plača odškodnino potniku, ki je utrpel veliko zamudo, do katere je prišlo med drugim delom tega leta, ki ga je fizično opravil letalski prevoznik tretje države. Vendar se po mnenju navedenega sodišča dejansko stanje v tisti zadevi razlikuje od dejanskega stanja spora, o katerem odloča, ker se ta ne nanaša na nobenega prevoznika Skupnosti, saj prevoznik Skupnosti, ki je izdal vozovnice, družba Lufthansa, sploh ni stranka v tem sporu. Zato rešitve, ki jo je Sodišče sprejelo v navedeni sodbi, prav tako ni mogoče preprosto prenesti na navedeni spor.

23 Na drugem mestu, predložitveno sodišče v zvezi z vprašanjem veljavnosti Uredbe št. 261/2004 poudarja, da družba United Airlines trdi, da bi imela ta uredba, če bi jo bilo treba uporabiti v primeru velike zamude, do katere je prišlo med drugim delom leta s prestopanjem, ki je v celoti opravljen na ozemlju tretje države, ekstrateritorialen obseg, ki je v nasprotju z mednarodnim pravom. Natančneje, po mnenju družbe United Airlines naj bi načelo suverenosti nasprotovalo temu, da se navedena uredba uporabi za položaj, do katerega pride na ozemlju tretje države, kakršen je ta iz postopka v glavni stvari, v katerem je zamuda nastala na ozemlju Združenih držav in je do njenih učinkov prišlo izključno na tem ozemlju. Če bi bilo stališče družbe United Airlines pravilno, se predložitveno sodišče sprašuje, ali je ta uredba veljavna glede na mednarodno pravo.

24 V teh okoliščinah je Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (gospodarsko sodišče v Bruslju za postopke v nizozemščini) prekinilo odločanje in Sodišču postavilo ti vprašanji za predhodno odločanje:

„1. Ali je treba člen 3(1)(a) in člen 7 [Uredbe št. 261/2004], kot ju razlaga Sodišče, razlagati tako, da ima potnik pravico do denarne odškodnine od letalskega prevoznika, ki ni letalski prevoznik Skupnosti, kadar prispe na končni namembni kraj z zamudo več kot tri ure zaradi zamude zadnjega leta, katerega točki odhoda in prihoda sta obe na ozemlju tretje države brez vmesnega pristanka na ozemlju države članice in ki je drugi let leta s prestopanjem, katerega kraj odhoda je letališče na ozemlju države članice, oba leta pa fizično opravi ta letalski

prevoznik, ki ni letalski prevoznik Skupnosti, in je za oba leta potnik opravil enotno rezervacijo pri letalskem prevozniku Skupnosti, ki nobenega od teh letov ni fizično opravil sam?

2. Če je odgovor na prvo vprašanje pritrdilen: ali je [Uredba št. 261/2004], če se razlaga v smislu prvega vprašanja, v nasprotju z mednarodnim pravom in še posebej z načelom popolne in izključne suverenosti države na svojem ozemlju in v svojem zračnem prostoru, ker se zaradi te razlage pravo Unije uporabi za položaj, do katerega je prišlo na ozemlju tretje države?“

Vprašanji za predhodno odločanje

Prvo vprašanje

25 Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3(1)(a) v povezavi s členoma 6 in 7 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da ima potnik leta s prestopanjem, ki je sestavljen iz dveh delov leta in ki je bil predmet enotne rezervacije pri prevozniku Skupnosti, z odhodom z letališča na ozemlju države članice v namembno letališče v tretji državi prek drugega letališča te tretje države pravico do odškodnine od letalskega prevoznika tretje države, ki je opravil celoten let, če je ta potnik prispel na končni namembni kraj z več kot triurno zamudo, ki je nastala v drugem delu navedenega leta.

26 Za odgovor na to vprašanje je treba opozoriti, da se v skladu s členom 3(1)(a) Uredbe št. 261/2004 ta uredba uporablja za potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice.

27 Iz jasnega besedila te določbe tako izhaja, da položaj potnikov na letu s prestopanjem, ki so odleteli z letališča na ozemlju države članice, spada na področje uporabe Uredbe št. 261/2004.

28 Te ugotovitve ne omaje niti dejstvo, da je ta let imel vmesni postanek na ozemlju tretje države, niti dejstvo, da letalski prevoznik, ki je opravil navedeni let, ni „letalski prevoznik Skupnosti“ v smislu člena 2(c) te uredbe.

29 Sodišče je namreč dosledno odločalo, da let z enim ali več prestopanji, ki je bil predmet enotne rezervacije, pomeni celoto za pravico potnikov do odškodnine iz Uredbe št. 261/2004, kar pomeni, da se uporaba te uredbe presoja glede na izhodiščni kraj odhoda in končni namembni kraj tega leta (sodba z dne 24. februarja 2022, Airhelp, (Zamuda nadomestnega leta), C-451/20, EU:C:2022:123, točka 26 in navedena sodna praksa).

30 Iz tega sledi, da je treba lete s prestopanjem, ki so bili predmet enotne rezervacije, šteti za celoto za namene pravice potnikov do odškodnine, določene z Uredbo št. 261/2004, in da je treba uporabo te uredbe za potnike na teh letih presojati glede na njihov izhodiščni kraj odhoda in končni namembni kraj ter da zato kraj, v katerem pride do zamude, kot je generalni pravobranilec poudaril v točki 40 sklepnih predlogov, nikakor ne vpliva na to uporabo.

31 Poleg tega, kot je razvidno iz člena 3(1)(b) Uredbe št. 261/2004, je izvedba leta s strani prevoznika Skupnosti pogoj za uporabo te uredbe le za potnike, ki letijo z letališča na ozemlju tretje države na letališče na ozemlju države članice. Nasprotno pa se v skladu s členom 3(1)(a) navedene uredbe ta pogoj ne zahteva v zvezi s potniki, ki letijo z letališča na ozemlju države članice.

32 Nazadnje, cilj varstva potrošnikov, ki se dosega z Uredbo št. 261/2004, potrjuje ugotovitev iz točke 27 te sodbe. Kot je poudaril generalni pravobranilec v točki 41 sklepnih predlogov, bi razlikovanje glede na to, ali je zamuda nastala v prvem ali drugem delu leta s prestopanjem, ki je bil predmet enotne rezervacije, pomenilo neupravičeno razlikovanje, tako da bi morala družba United Airlines plačati odškodnino v primeru zamude, do katere je prišlo med prvim delom tega leta, v primeru zamude med drugim delom navedenega leta pa ji ne bi bilo treba plačati odškodnine, čeprav je treba tak let s prestopanjem za namene upravičenosti do odškodnine obravnavati kot celoto in potniki v obeh primerih utrpijo enako zamudo na končnem namembnem kraju ter torej iste nevšečnosti.

33 Glede na navedeno je treba šteti, da let s prestopanjem iz Evropske unije, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, spada na področje uporabe Uredbe št. 261/2004 na podlagi člena 3(1)(a) te uredbe.

34 Glede vprašanja, ali je letalski prevoznik iz tretje države, ki ni sklenil pogodbe o prevozu s potniki na letu s prestopanjem, ki pa je ta let opravil, lahko odgovoren za plačilo odškodnine potnikom, ki je določena v Uredbi št. 261/2004, iz besedila člena 5(1)(c) in (3) te uredbe izhaja, da je subjekt, ki je to odškodnino dolžan plačati, lahko le „dejanski letalski prevoznik“ v smislu člena 2(b) navedene uredbe. V skladu s to določbo „dejanski letalski prevoznik“ pomeni „letalskega prevoznika, ki opravi ali namerava opraviti let na podlagi pogodbe s potnikom ali v imenu druge, pravne ali fizične osebe, ki ima s tem potnikom sklenjeno pogodbo“.

35 Sodišče je pojasnilo, da ta opredelitev določa dva kumulativna pogoja za to, da je mogoče letalskega prevoznika opredeliti kot „dejanskega letalskega prevoznika“, ki se nanašata po eni strani na izvedbo zadevnega leta in po drugi strani na obstoj pogodbe, sklenjene s potnikom (sodba z dne 11. julija 2019, České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, točka 23 in navedena sodna praksa).

36 Kot je namreč generalni pravobranilec v bistvu navedel v točki 47 sklepnih predlogov, se je zakonodajalec Evropske unije ob sprejetju Uredbe št. 261/2004 odločil za izključno odgovornost dejanskega letalskega prevoznika, da bi se zagotovila varstvo pravic letalskih potnikov in pravna varnost pri določitvi osebe, ki so ji naložene obveznosti iz te uredbe.

37 Kar zadeva prvi pogoj, je z njim poudarjen pojem „let“, ki je njegov osrednji element. Sodišče pa je že razsodilo, da je treba ta pojem razumeti kot „en letalski prevoz, ki je tako na neki način ‚enota‘ tega prevoza, ki ga opravi letalski prevoznik, ki določi svojo pot“ (sodba z dne 4. julija 2018, Wirth in drugi, C-532/17, EU:C:2018:527, točka 19).

38 Zato je treba šteti, da je dejanski letalski prevoznik tisti prevoznik, ki v okviru svoje dejavnosti prevoza potnikov sprejme odločitev za izvedbo konkretnega leta, vključno z določitvijo njegove poti, in s tem za ustvarjenje ponudbe zračnega prevoza za zadevne osebe. Sprejetje take odločitve namreč pomeni, da ta letalski prevoznik prevzame odgovornost za izvedbo tega leta, kar med drugim vključuje morebitne odpovedi leta ali velike zamude ob prihodu (sodba z dne 4. julija 2018, Wirth in drugi, C-532/17, EU:C:2018:527, točka 20).

39 Kar zadeva drugi pogoj je treba opozoriti, da člen 3(5), drugi stavek, Uredbe št. 261/2004 določa, da se, kadar obveznosti iz te uredbe izvaja dejanski letalski prevoznik, ki ni sklenil pogodbe s potnikom, šteje, da jih opravlja v imenu osebe, ki je sklenila pogodbo z zadevnim potnikom.

40 Iz tega sledi, kot je generalni pravobranilec navedel v točki 49 sklepnih predlogov, da neobstoj pogodbenega razmerja med zadevnimi potniki in dejanskim letalskim prevoznikom ni upošteven, če je slednji vzpostavil svoje pogodbeno razmerje z letalskim prevoznikom, ki je sklenil pogodbo s temi potniki.

41 Iz spisa, predloženega Sodišču, pa je razvidno, prvič, da je družba United Airlines opravila let s prestopanjem iz postopka v glavni stvari in, drugič, da je bil ta let opravljen v okviru sporazuma o letih pod skupno oznako z družbo Lufthansa.

42 V teh okoliščinah je treba šteti, da je družba United Airlines dejanski letalski prevoznik v smislu člena 2(b) Uredbe št. 261/2004, ker je navedeni let v okviru sporazuma o letih pod skupno oznako v imenu družbe Lufthansa opravila kot pogodbeni prevoznik v postopku v glavni stvari.

43 Nazadnje je treba navesti, da iz člena 13 Uredbe št. 261/2004 izhaja, da dejanski letalski prevoznik, ki plača odškodnino ali izpolni druge obveznosti, ki so mu naložene na podlagi te uredbe, ohrani pravico, da zahteva povračilo od vsake osebe, vključno s tretjimi osebami, v skladu z veljavno nacionalno zakonodajo.

44 Glede na vse zgoraj navedeno je treba na prvo vprašanje odgovoriti, da je treba člen 3(1)(a) v povezavi s členoma 6 in 7 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da ima potnik leta s prestopanjem, ki je sestavljen iz dveh delov leta in ki je bil predmet enotne rezervacije pri prevozniku Skupnosti, z odhodom z letališča na ozemlju države članice v namembno letališče v tretji državi prek drugega letališča te tretje države pravico do odškodnine od letalskega prevoznika tretje države, ki je opravil ta celoten let v imenu tega prevoznika Skupnosti, če je ta potnik prispel na končni namembni kraj z več kot triurno zamudo, ki je nastala v drugem delu navedenega leta.

Drugo vprašanje

45 Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem sprašuje, ali je Uredba št. 261/2004 veljavna glede na načelo mednarodnega običajnega prava, v skladu s katerim ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad svojim zračnim prostorom, saj se ta uredba uporablja za potnike leta s prestopanjem z odhodom z letališča na ozemlju države članice v namembno letališče na ozemlju tretje države, pri čemer je njegova velika zamuda nastala v delu tega leta, ki je bil opravljen na ozemlju te tretje države.

46 Najprej je treba opozoriti, da kot izhaja iz člena 3(5) PEU, Unija prispeva k doslednemu spoštovanju in razvoju mednarodnega prava. Zato mora ob sprejetju akta spoštovati mednarodno pravo v celoti, vključno z mednarodnim običajnim pravom, ki veže institucije Unije (glej sodbo z dne 21. decembra 2011, Air Transport Association of America in drugi, C-366/10, EU:C:2011:864, točka 101 in navedena sodna praksa).

47 Dalje, poudariti je treba, da je načelo, v skladu s katerim ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad svojim zračnim prostorom, načelo mednarodnega običajnega prava (glej v tem smislu sodbo z dne 21. decembra 2011, Air Transport Association of America in drugi, C-366/10, EU:C:2011:864, točki 103 in 104).

48 Nazadnje, ni sporno, da se lahko posameznik sklicuje na načela mednarodnega običajnega prava, navedena v prejšnji točki, zato da bi Sodišče preučilo veljavnost akta Unije, če lahko po eni strani navedena načela povzročijo dvom o pristojnosti Unije za sprejetje tega akta, po drugi strani pa

lahko zadevni akt vpliva na pravice, ki jih imajo posamezniki na podlagi prava Unije, in lahko ustvari obveznosti glede na to pravo (sodba z dne 21. decembra 2011, Air Transport Association of America in drugi, C-366/10, EU:C:2011:864, točka 107 in navedena sodna praksa).

49 V obravnavanem primeru se v bistvu sklicuje na načelo, da ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad svojim zračnim prostorom, da bi Sodišče presodilo, ali je bila Unija glede na to načelo pristojna za sprejetje Uredbe št. 261/2004, ker se ta uredba uporablja za potnike leta s prestopanjem z odhodom z letališča na ozemlju države članice v namembno letališče na ozemlju tretje države, pri čemer je njegova velika zamuda nastala v delu tega leta, ki je bil opravljen na ozemlju te tretje države.

50 Čeprav je torej očitno, da zadevno načelo ustvarja obveznosti samo med državami, pa v okoliščinah, kakršne so te v zadevi, o kateri odloča predložitveno sodišče, v kateri lahko Uredba št. 261/2004 za toženo stranko v postopku v glavni stvari ustvari obveznosti z vidika prava Unije, ni mogoče izključiti, da se ta lahko sklicuje na to načelo in da lahko Sodišče tako preuči veljavnost te uredbe glede na tako načelo.

51 Vendar, ker načelo mednarodnega običajnega prava ni enako natančno kot določba mednarodnega sporazuma, se mora sodni nadzor nujno omejiti na vprašanje, ali so institucije Unije s sprejetjem zadevnega akta storile očitne napake pri presoji glede pogojev za uporabo teh načel (sodba z dne 21. decembra 2011, Air Transport Association of America in drugi, C-366/10, EU:C:2011:864, točka 110 in navedena sodna praksa).

52 Najprej, kot je bilo opozorjeno v točkah 26 in 27 te sodbe, v skladu s členom 3(1)(a) Uredbe št. 261/2004 let s prestopanjem spada na področje uporabe te uredbe, ker so potniki začeli potovanje z odhodom z letališča v državi članici. S tem navedena uredba za namene svoje uporabe vzpostavlja tesno povezavo z ozemljem Unije.

53 Tako je treba poudariti, da merilo za uporabo Uredbe št. 261/2004, določeno v tem členu 3(1)(a), ne posega v pogoje za uporabo načela popolne in izključne suverenosti države nad svojim zračnim prostorom, ker se nanaša na potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice, za katere lahko zaradi take navezne okoliščine velja pristojnost Unije.

54 Dalje, poudariti je treba, kot je to storil Svet Evropske unije, da se ta uredba za veliko zamudo, ki je nastala v delu leta, ki je bil opravljen v tretji državi, uporablja le v omejenih in jasno opredeljenih okoliščinah, v katerih se zadevni let kot celota opravi z odhodom z letališča na ozemlju države članice. Takšen let in potniki na tem letu tako ohranijo tesno povezavo z ozemljem Unije, vključno z delom leta, opravljenim zunaj Unije.

55 V zvezi s tem je treba poudariti, kot je to storil generalni pravobranilec v točki 64 sklepnih predlogov, da se Uredba št. 261/2004 v skladu s členom 3(1)(a) te uredbe ne uporablja za lete, ki se v celoti opravijo v tretji državi ali med dvema tretjima državama brez kakršne koli povezave z ozemljem Unije.

56 Zato ni mogoče šteti, da so institucije Unije s sprejetjem Uredbe št. 261/2004 storile očitno napako pri presoji glede pogojev za uporabo načela mednarodnega običajnega prava, v skladu s katerim ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad svojim zračnim prostorom.

57 Nazadnje je treba opozoriti na cilj Uredbe št. 261/2004, ki je, kot je razvidno iz njenih uvodnih izjav 1 in 4, zagotavljati visoko raven varstva potnikov.

58 V zvezi s tem je treba poudariti, da se lahko zakonodajalec Unije za uresničitev tega cilja načeloma odloči dovoliti opravljanje gospodarske dejavnosti, v obravnavanem primeru letalskih prevozov, na ozemlju Unije samo, če prevozniki spoštujejo merila, ki jih določi Unija in s katerimi se poskušajo doseči cilji, ki si jih je zastavila na področju varstva potrošnikov, in, natančneje, letalskih potnikov (glej po analogiji sodbo z dne 21. decembra 2011, Air Transport Association of America in drugi, C-366/10, EU:C:2011:864, točka 128 in navedena sodna praksa).

59 Poleg tega preudarki družbe United Airlines v zvezi z domnevnim neupoštevanjem enakega obravnavanja potnikov leta s prestopanjem iz postopka v glavni stvari na eni strani in potnikov zgolj iz drugega dela tega leta na drugi strani ne omajejo ugotovitve iz točke 56 te sodbe.

60 Ti kategoriji potnikov namreč nista v primerljivem položaju, saj so potniki leta s prestopanjem iz postopka v glavni stvari, ki ga je treba v skladu s sodno prakso, navedeno v točki 29 te sodbe, šteti za celoto za namene uporabe Uredbe št. 261/2004, leteli z letališča na ozemlju države članice, medtem ko to ne velja za potnike, ki so bili le na drugem delu tega leta, ki je vzletel z letališča na ozemlju tretje države in ki je bil namenjen na letališče na ozemlju tretje države.

61 Glede na vse navedeno je treba ugotoviti, da pri preučitvi drugega vprašanja ni bil ugotovljen noben element, ki bi lahko vplival na veljavnost Uredbe št. 261/2004 glede na načelo mednarodnega običajnega prava, v skladu s katerim ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad svojim zračnim prostorom.

Stroški

62 Ker je ta postopek za stranke v postopku v glavni stvari ena od stopenj v postopku pred predložitvenim sodiščem, to odloči o stroških. Stroški za predložitev stališč Sodišču, ki niso stroški omenjenih strank, se ne povrnejo.

Iz teh razlogov je Sodišče (četrti senat) razsodilo:

1. **Člen 3(1)(a) v povezavi s členoma 6 in 7 Uredbe (ES) št. 261/2004 Evropskega parlamenta in Sveta z dne 11. februarja 2004 o določitvi skupnih pravil glede odškodnine in pomoči potnikom v primerih zavrnitve vkrcanja, odpovedi ali velike zamude letov ter o razveljavitvi Uredbe (EGS) št. 295/91 je treba razlagati tako, da ima potnik leta s prestopanjem, ki je sestavljen iz dveh delov leta in ki je bil predmet enotne rezervacije pri prevozniku Skupnosti, z odhodom z letališča na ozemlju države članice v namembno letališče v tretji državi prek drugega letališča te tretje države pravico do odškodnine od letalskega prevoznika tretje države, ki je opravil ta celoten let v imenu tega prevoznika Skupnosti, če je ta potnik prispel na končni namembni kraj z več kot triurno zamudo, ki je nastala v drugem delu navedenega leta.**

2. **Pri preučitvi drugega vprašanja za predhodno odločanje ni bil ugotovljen noben element, ki bi lahko vplival na veljavnost Uredbe št. 261/2004 glede na načelo mednarodnega običajnega prava, v skladu s katerim ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad svojim zračnim prostorom.**

Podpisi