



# Zbornik sudske prakse

MIŠLJENJE NEZAVISNOG ODVJETNIKA  
ATHANASIOSA RANTOSA  
od 9. prosinca 2021.<sup>1</sup>

**Predmet C-561/20**

**Q,**

**R,**

**S**

**protiv**

**United Airlines, Inc.**

(zahtjev za prethodnu odluku koji je uputio Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel  
(Sud za trgovačka društva na nizozemskom jeziku u Bruxellesu, Belgija))

„Zahtjev za prethodnu odluku – Zračni prijevoz – Uredba (EZ) br. 261/2004 – Pravo na odštetu u slučaju dužeg kašnjenja leta – Let koji se sastoji od dvaju dijelova – Duže kašnjenje na konačno odredište do kojeg dolazi zbog drugog dijela leta između dviju zračnih luka treće zemlje – Valjanost Uredbe (EZ) br. 261/2004 s obzirom na međunarodno pravo”

## I. Uvod

1. Ovaj zahtjev za prethodnu odluku podnesen je u okviru spora između osoba Q i R te osobe S (u daljnjem tekstu: tužitelji iz glavnog postupka) i društva United Airlines Inc. (Sjedinjene Američke Države) u pogledu odštete zbog dužeg kašnjenja izravno povezanog leta.

2. Svojim prvim prethodnim pitanjem, koje se odnosi na tumačenje članka 3. stavka 1. točke (a) i članka 7. Uredbe (EZ) br. 261/2004 o odšteti putnika u zračnom prijevozu<sup>2</sup>, sud koji je uputio zahtjev poziva Sud da pojasni određene aspekte primjene te uredbe u okviru izravno povezanih letova čije je polazište zračna luka smještena na državnom području države članice koji uključuju povezani let iz zračne luke smještene na državnom području treće zemlje i čije je konačno odredište druga zračna luka te treće zemlje.

3. U tom pogledu, iako Sud još nije imao priliku ispitati primjenjivost Uredbe br. 261/2004 na situacije u kojima se kašnjenje odnosi na izravno povezani let koji u cijelosti izvodi stvarni zračni prijevoznik koji nije prijevoznik Zajednice i do kojeg dolazi tijekom dijela tog leta koji se u cijelosti

<sup>1</sup> Izvorni jezik: francuski

<sup>2</sup> Uredba 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.)

odvija na državnom području treće zemlje, smatram da načela koja proizlaze iz postojeće sudske prakse pružaju korisne smjernice za analizu koja se *mutatis mutandis* mogu primijeniti na ovaj predmet<sup>3</sup>.

4. Svojim drugim prethodnim pitanjem, koje je postavljeno podredno, sud koji je uputio zahtjev pita Sud o valjanosti Uredbe br. 261/2004 s obzirom na međunarodno pravo i osobito na načelo potpune i isključive suverenosti države nad njezinim zračnim prostorom. To će pitanje omogućiti Sudu da prvi put ispita valjanost navedene uredbe s obzirom na međunarodno javno pravo i osobito na načelo međunarodnog običajnog zračnog prava<sup>4</sup>.

5. Nakon svoje analize predložit ću Sudu da na ta dva pitanja odgovori na način da, s jedne strane, članak 3. stavak 1. točku (a) i članak 7. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da je situacija kao što je ona opisana u točki 3. ovog mišljenja obuhvaćena područjem primjene te uredbe i da, s druge strane, navedena uredba ostaje na snazi s obzirom na međunarodno pravo i osobito s obzirom na načelo potpune i isključive suverenosti države nad njezinim zračnim prostorom.

## II. Pravni okvir

6. U uvodnim izjavama 1., 4. i 7. Uredbe br. 261/2004 navodi se:

„(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.”

<sup>3</sup> Sud je već imao priliku ispitati primjenjivost Uredbe br. 261/2004 u slučaju izravno povezanih letova, među ostalim, u presudama od 26. veljače 2013., Folkerts (C-11/11, u daljnjem tekstu: presuda Folkerts, EU:C:2013:106), od 31. svibnja 2018., Wegener (C-537/17, u daljnjem tekstu: presuda Wegener, EU:C:2018:361), od 11. srpnja 2019., České aerolinie (C-502/18, u daljnjem tekstu: presuda České aerolinie, EU:C:2019:604) i od 30. travnja 2020., Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). O pitanju primjenjivosti Uredbe br. 261/2004 na zračnu vezu s prvotnim polazištem i konačnim odredištem u trećoj zemlji koja se, međutim, sastoji od dvaju letova s polazištem ili odredištem u državi članici, vidjeti mišljenje nezavisnog odvjetnika H. Saugmandsgaarda Øea u predmetu Airhelp (Kašnjenje zamjenskog leta) (C-451/20, EU:C:2021:829, t. 24. do 60.), s obzirom na to da presuda još nije objavljena u trenutku iznošenja ovog mišljenja.

<sup>4</sup> Sud je već imao priliku ispitati valjanost zakonodavnog akta Unije s obzirom na to načelo, odnosno Direktive 2003/87/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 13. listopada 2003. o uspostavi sustava trgovanja emisijskim jedinicama stakleničkih plinova unutar Zajednice i o izmjeni Direktive Vijeća 96/61/EZ (SL 2003., L 275, str. 32.) (SL, posebno izdanje na hrvatskom jeziku, poglavlje 15., svezak 9., str. 28.), u presudi od 21. prosinca 2011., Air Transport Association of America i dr. (C-366/10, u daljnjem tekstu: presuda ATAA, EU:C:2011:864, t. 103. i 104.).

7. U skladu s člankom 2. te uredbe, naslovljenim „Definicije”:

„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 <sup>[5]</sup>;

[...]

- (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;

[...]”

8. Člankom 3. Uredbe br. 261/2004, naslovljenim „Područje primjene”, u stavcima 1. i 5. predviđa se:

„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.”

9. Člankom 5. te uredbe, naslovljenim „Otkazivanje leta”, u stavcima 1. i 3. određuje se:

„1. U slučaju otkazivanja leta, dotični putnici:

[...]

<sup>5</sup> SL 1992., L 240, str. 1.

- (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. 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 na konačno odredište unutar četiri sata od planiranog vremena dolaska; ili
  - iii. 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 na konačno odredište 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.”

10. Člankom 7. navedene uredbe, naslovljenim „Pravo na odštetu”, u stavku 1. predviđa se:

„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).

U određivanju udaljenosti, kao baza se uzima mjesto [krajnjeg] odredišta na koje će, zbog uskraćivanja ukrcaja ili otkazivanja leta, putnici stići s određenim vremenskim zakašnjenjem u odnosu na vrijeme dolaska predviđenim redom letenja.”

11. Člankom 13. iste uredbe, naslovljenim „Pravo regresa”, određuje se:

„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.”

### III. Glavni postupak, prethodna pitanja i postupak pred Sudom

12. Tužitelji iz glavnog postupka su preko putničkog ureda jedinstvenom rezervacijom rezervirali let kod prijevoznika Zajednice Deutsche Lufthansa AG (u daljnjem tekstu: Lufthansa)<sup>6</sup>, za izravno povezani let iz zračne luke Bruxelles-Nationaal (Belgija) u zračnu luku San José International (Sjedinjene Američke Države), sa zaustavljanjem u zračnoj luci Newark International (Sjedinjene Američke države).

13. Ta dva dijela leta izveo je United Airlines koji je zračni prijevoznik treće zemlje. Tužitelji iz glavnog postupka stigli su na svoje konačno odredište sa zakašnjenjem od 223 minute u dolasku zbog kašnjenja koje je utjecalo na drugi dio tog leta, odnosno tehničkog problema na zrakoplovu.

14. Dopisom od 6. rujna 2018. Happy Flights, kojem je ustupljeno potraživanje tužiteljâ iz glavnog postupka, uputio je društvu United Airlines poziv u kojem je tražio plaćanje odštete u iznosu od 600 eura po osobi za kašnjenje drugog dijela leta, odnosno ukupno 1 800 eura, na temelju Uredbe br. 261/2004.

15. Dopisom od 4. listopada 2018. United Airlines odgovorio je društvu Happy Flights, pri čemu je tvrdio da u ovom slučaju Uredba br. 261/2004 nije primjenjiva jer je do kašnjenja došlo zbog tehničkog problema u okviru drugog dijela leta između dviju zračnih luka koje se nalaze u Sjedinjenim Američkim Državama.

16. Dopisom od 5. listopada 2018. Happy Flights je odgovorio na taj dopis društva United Airlines, pri čemu je uputio na sudsku praksu Suda, kako bi osporio njegovo stajalište i pozvao ga na isplatu odštete.

17. Dopisom od 10. listopada 2018. United Airlines odgovorio je pak na navedeni dopis društva Happy Flights.

18. Happy Flights je 11. listopada 2018. opomenuo United Airlines u vezi s neispunjavanjem obveza. Potonje je društvo istog dana obavijestilo Happy Flights da ostaje pri svojem stajalištu.

19. Happy Flights je 3. svibnja 2019. ponovno opomenuo United Airlines da izvrši isplatu, pri čemu ga je obavijestio da je potraživanje koje mu je bilo ustupljeno ponovno preneseno na tužitelje iz glavnog postupka.

20. Na zahtjev tužiteljâ iz glavnog postupka United Airlines je 22. srpnja 2019. pozvan pred sud koji je uputio zahtjev Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Sud za trgovačka društva na nizozemskom jeziku u Bruxellesu, Belgija) kako bi mu se naložilo da isplati odštetu u iznosu 1 800 eura, uvećanu za zatezne kamate od 6. rujna 2018. i procesne kamate.

21. U tom kontekstu sud koji je uputio zahtjev ima dvojbe u pogledu određenih argumenata koje je istaknuo United Airlines, a koji se odnose na primjenjivost Uredbe br. 261/2004 i na njezinu valjanost, pri čemu smatra da se elementi odgovora ne mogu pronaći u sudskoj praksi Suda.

<sup>6</sup> Putnički ured i Lufthansa nisu stranke glavnog postupka.

22. Kao prvo, što se tiče pitanja primjenjivosti Uredbe br. 261/2004, United Airlines osporava da se ta uredba primjenjuje u slučaju dužeg kašnjenja leta čije se polazište i odredište nalaze na državnom području treće zemlje, čak i ako je taj let drugi i zadnji dio izravno povezanog leta i ako je polazište prvog leta zračna luka smještena na državnom području države članice.

23. U tom pogledu, s jedne strane, sud koji je uputio zahtjev navodi da, iako presuda Wegener, koja se odnosila na kašnjenje do kojeg je došlo na prvom letu, odnosno na letu čije je polazište zračna luka smještena na državnom području države članice, koji je izveo zračni prijevoznik koji nije prijevoznik Zajednice, ide u prilog primjenjivosti Uredbe br. 261/2004, zaključci iz te presude ne mogu se jednostavno primijeniti na ovaj predmet jer je u ovom slučaju došlo do kašnjenja na drugom letu čije je polazište zračna luka smještena na državnom području treće zemlje.

24. S druge strane, sud koji je uputio zahtjev napominje da je Sud u presudi České aerolinie odlučio da se Uredba br. 261/2004 primjenjuje i na drugi dio izravno povezanog leta ako je polazište prvog leta zračna luka smještena na državnom području države članice. U tom predmetu postavljeno je pitanje je li prijevoznik Zajednice koji je izveo prvi let obvezan platiti odštetu putniku zbog dužeg kašnjenja drugog leta koji je izveo zračni prijevoznik treće zemlje. Međutim, prema mišljenju tog suda, glavni se predmet razlikuje u tome što se ne odnosi ni na jednog prijevoznika Zajednice s obzirom na to da prijevoznik Zajednice koji je izdao karte (Lufthansa) čak nije ni stranka glavnog postupka. Prema tome, ponavljam da se rješenje koje je Sud primijenio u toj presudi ne može primijeniti na činjenice u ovom sporu.

25. Kao drugo, što se tiče pitanja valjanosti Uredbe br. 261/2004, United Airlines ističe da, ako se ta uredba primjenjuje na situaciju u kojoj je u okviru izravno povezanog leta došlo do dužeg kašnjenja na drugom letu, ta bi uredba zahtijevala izvanteritorijalnu primjenu, što je protivno međunarodnom pravu ako se taj drugi let u cijelosti izvodi na državnom području treće zemlje. Konkretnije, načelu suverenosti protivi se primjena navedene uredbe na situaciju koja se dogodila na državnom području treće zemlje, kao što je ona o kojoj je riječ u glavnom postupku, u kojoj je do kašnjenja došlo na državnom području Sjedinjenih Američkih Država, a posljedice tog kašnjenja nastale su isključivo unutar tog državnog područja. U tom pogledu, upućuje se na presudu ATAA, u kojoj je Sud priznao načelo međunarodnog običajnog prava u skladu s kojim svaka država ima potpunu i isključivu suverenost nad svojim zračnim prostorom. Ako je to stajalište društva United Airlines pravilno, sud koji je uputio zahtjev postavlja dakle pitanje valjanosti same uredbe s obzirom na međunarodno pravo.

26. 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 koja se nalazi 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 potvrđan: 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?”

27. Pisana očitovanja podnijeli su tužitelji iz glavnog postupka, United Airlines, belgijska i poljska vlada, Europski parlament, Vijeće Europske unije te Europska komisija. U svojim očitovanjima Parlament i Vijeće razmotrili su samo drugo pitanje.

#### **IV. Analiza**

28. Najprije podsjećam na to da se u svrhu primjene prava na odštetu, prema ustaljenoj sudskoj praksi Suda, putnike na letovima koji su kasnili može izjednačiti s putnicima čiji su letovi otkazani te se potonji putnici tako mogu pozvati na pravo na odštetu koje se predviđa u članku 7. stavku 1. Uredbe br. 261/2004 kad po dolasku na svoje „konačno odredište” izgube tri ili više sati, odnosno kad stignu na svoje konačno odredište najmanje tri nakon vremena dolaska koje je zračni prijevoznik prvotno predvidio<sup>7</sup>. U tom je pogledu, u slučaju izravno povezanog leta, samo kašnjenje u planiranom vremenu dolaska na konačno odredište, kojim se smatra odredište zadnjeg leta dotičnog putnika, relevantno u svrhu paušalne odštete koja se predviđa u članku 7. te uredbe<sup>8</sup>.

29. U ovom slučaju, United Airlines ne osporava da bi, u skladu s člankom 7. stavkom 1. točkom (c) Uredbe br. 261/2004, ako bi se potonja uredba primijenila, tužitelji iz glavnog postupka doista imali pravo na odštetu u iznosu od 1 800 eura s obzirom na to da je zadnji dio izravno povezanog leta o kojem je riječ u glavnom postupku kasnio 223 minute, odnosno više od tri sata u odnosu na prvotno planirano vrijeme dolaska.

30. Međutim, upravo primjenjivost te uredbe i, podredno, njezinu valjanost, United Airlines dovodi u pitanje u okviru glavnog postupka. To su dva aspekta na koja se odnose dva prethodna pitanja i analiza koja slijedi.

#### **A. Prvo prethodno pitanje**

31. Svojim prvim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita treba li članak 3. stavak 1. točku (a) i članak 7. Uredbe br. 261/2004 tumačiti na način da putnik ima pravo na odštetu od zračnog prijevoznika treće zemlje, ako taj putnik zbog kašnjenja do kojeg je došlo na zadnjem dijelu izravno povezanog leta čije se polazište i odredište nalaze na državnom području treće zemlje, 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 koja se nalazi na državnom području države članice i koji u cijelosti izvodi zračni prijevoznik treće zemlje te koji je putnik rezervirao na temelju jedinstvene rezervacije preko zračnog prijevoznika Zajednice.

<sup>7</sup> Vidjeti u tom smislu presude od 19. studenoga 2009., Sturgeon i dr. (C-402/07 i C-432/07, EU:C:2009:716, t. 61.); od 23. listopada 2012., Nelson i dr. (C-581/10 i C-629/10, EU:C:2012:657), Folkerts (t. 32. i 33.) i České aerolinie (t. 19.).

<sup>8</sup> Presuda Folkerts (t. 34. i 35.)

32. Pitanje koje je tako sastavljeno sadržava dva elementa koji se odnose na, s jedne strane, primjenjivost Uredbe br. 261/2004 u okviru izravno povezanog leta kao što je onaj o kojem je riječ u glavnom postupku, i s druge strane, utvrđivanje zračnog prijevoznika koji je dužan isplatiti odštetu.

### 1. *Primjenjivost Uredbe br. 261/2004*

33. Što se tiče pitanja područja primjene Uredbe br. 261/2004, iz članka 3. stavka 1. točke (a) te uredbe proizlazi da se ona primjenjuje osobito na putnike koji putuju iz zračne luke smještene na državnom području države članice. Ta se prva pretpostavka, za razliku od pretpostavke iz navedenog članka 3. stavka 1. točke (b), ne podvrgava uvjetu da je stvarni zračni prijevoznik koji pruža uslugu dotičnog leta obuhvaćen pojmom „prijevoznik Zajednice” u smislu članka 2. točke (c) navedene uredbe.

34. Najprije, podsjećam na to da je Sud naveo da pojam „izravno povezani let” treba tumačiti tako da upućuje na dva ili više letova koji čine cjelinu za potrebe prava na odštetu putnikâ predviđenog Uredbom br. 261/2004<sup>9</sup>. Tomu je tako kada su dva ili više leta predmet jedinstvene rezervacije, kao što je to u glavnom predmetu<sup>10</sup>. U tom okviru, činjenica da do promjene zrakoplova može doći na izravno povezanom letu nema utjecaja na tu kvalifikaciju<sup>11</sup>. Iz toga slijedi da, za ocjenu primjenjivosti navedene uredbe, u okviru izravno povezanog leta koji je realiziran na temelju jedinstvene rezervacije, valja uzeti u obzir početno polazište i konačno odredište<sup>12</sup>.

35. Nadalje, što se tiče izravno povezanih letova iz Europske unije, kao što su oni u ovom slučaju, iz sudske prakse Suda proizlazi da čak i ako se let zaustavlja na državnom području treće zemlje, to ne sprečava primjenjivost Uredbe br. 261/2004, unatoč činjenici da prijevoznik koji je izveo takav let ili dio tog leta nije prijevoznik Zajednice.

36. Naime, Sud je u presudi Wegener odlučio da se Uredba br. 261/2004 primjenjuje na prijevoz putnika koji se realizira na temelju jedinstvene rezervacije i obuhvaća, između polaska iz zračne luke smještene na državnom području države članice (Berlin, Njemačka) i dolaska u zračnu luku smještenu na državnom području treće zemlje (Agadir, Maroko), planirano zaustavljanje izvan Unije (Casablanca, Maroko), uz promjenu zrakoplova. Sud je u biti naveo da izravno povezani let u kojem je polazište prvog leta zračna luka smještena u državi članici, a odredište drugog leta zračna luka smještena u trećoj zemlji, treba smatrati cjelinom, čak i ako je polazište drugog dijela izravno povezanog leta zračna luka smještena u trećoj zemlji. U tom pogledu, suprotno onomu što u svojim pisanim očitovanjima tvrdi United Airlines, Sud nije utvrdio da se ta uredba primjenjuje na temelju Euro-mediteranskog sporazuma o zračnom prometu sklopljenom 2006. Naime, ta primjenjivost temelji se isključivo na tumačenju članka 3. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 261/2004 a da se pritom sam sporazum ne navodi u toj presudi.

37. U istom smislu, Sud je u presudi České aerolinie izričito odlučio o primjenjivosti Uredbe br. 261/2004 u okviru izravno povezanog leta, koji se sastoji od dvaju letova i koji je realiziran na temelju jedinstvene rezervacije, čije je polazište zračna luka smještena na državnom području države članice (Prag, Republika Češka), a odredište zračna luka smještena u trećoj zemlji

<sup>9</sup> Presuda Wegener (t. 17. i 18. te navedena sudska praksa)

<sup>10</sup> Presuda Wegener (t. 19. i 20. te navedena sudska praksa)

<sup>11</sup> Presuda Wegener (t. 23.)

<sup>12</sup> Presude Wegener (t. 25.) i České aerolinie (t. 16.) te rješenje od 12. studenoga 2020., KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, u daljnjem tekstu: rješenje KLM, EU:C:2020:909, t. 19.).



(Bangkok, Tajland), sa zaustavljanjem u zračnoj luci druge treće zemlje (Abu Dabi, Ujedinjeni Arapski Emirati). U tom slučaju, Sud je odlučio da putnik koji je pretrpio kašnjenje na svoje konačno odredište u trajanju od tri ili više sati do kojeg je došlo na drugom letu, koji je u okviru ugovora o letovima sa skupnom oznakom izvršio prijevoznik treće zemlje (Etihad Airways), može podnijeti zahtjev za odštetu na temelju te uredbe protiv zračnog prijevoznika Zajednice koji je izveo prvi let (České aerolinie).

38. Međutim, kao što to ističe sud koji je uputio zahtjev, točno je da su te presude donesene u činjeničnim okolnostima različitim od onih u glavnom postupku. Naime, s jedne strane, u presudi Wegener, izravno povezani let kasnio je na prvom letu čije je polazište bilo na državnom području države članice, dok je u ovom slučaju do kašnjenja došlo na zadnjem letu, koji se u cijelosti izveo na državnom području treće zemlje. S druge strane, presuda České aerolinie imala je za cilj mogućnost podnošenja tužbe protiv prijevoznika Zajednice koji je izveo prvi dio izravno povezanog leta koji je kasnio na drugom dijelu leta i koji je zračni prijevoznik treće zemlje u cijelosti izveo na području treće zemlje, u okviru ugovora o letovima sa skupnom oznakom. Suprotno tomu, u ovom je slučaju izravno povezani let u cijelosti izveo isti zračni prijevoznik treće zemlje.

39. Međutim, unatoč tim činjeničnim razlikama, načela navedena u točki 35. ovog mišljenja koja proizlaze iz tih dviju presuda, prema mojem su mišljenju, i dalje primjenjiva u ovom slučaju.

40. S jedne strane, iz prethodno navedene sudske prakse proizlazi da mjesto u kojem dolazi do kašnjenja nema nikakav utjecaj na primjenjivost Uredbe br. 261/2004 jer je riječ o izravno povezanim letovima iz Unije realiziranim na temelju jedinstvene rezervacije koji stoga čine cjelinu za potrebe prava na odštetu putnikâ predviđenog tom uredbom. Naime, iz presude České aerolinie, kao i iz rješenja KLM, proizlazi da je svaki stvarni zračni prijevoznik koji sudjeluje u izvedbi najmanje jednog dijela izravno povezanog leta dužan platiti tu odštetu, neovisno o tome je li let koji je izveo uzrokovao duže kašnjenje putnika u dolasku na konačno odredište<sup>13</sup>. Stoga u ovom slučaju činjenica da je do kašnjenja došlo na zadnjem dijelu leta i na državnom području treće zemlje nije relevantna u pogledu primjenjivosti te uredbe.

41. Čini mi se da je to rješenje opravdano i s gledišta cilja osiguravanja visoke razine zaštite potrošača s obzirom na to da bi razlikovanje ovisno o tome je li do kašnjenja došlo na prvom ili drugom letu u okviru jedinstvene rezervacije dovelo do neopravdane razlike, tako da bi United Airlines bio dužan isplatiti odštetu zbog poremećaja nastalog tijekom prvog leta, ali ne bi bio dužan isplatiti odštetu za poremećaj nastao tijekom drugog leta istog putovanja, dok putnici u oba slučaja jednako kasne na konačno odredište i stoga trpe jednake neugodnosti.

42. S druge strane, iz iste sudske prakse proizlazi da svojstvo prijevoznika Zajednice nije relevantno za primjenjivost Uredbe br. 261/2004 na izravno povezane letove iz Unije. Naime, kao što se to prethodno navodi, za razliku od članka 3. stavka 1. točke (b) te uredbe koji se odnosi na putnike koji putuju iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku smještenu u državi članici, člankom 3. stavkom 1. točkom (a) navedene uredbe ne zahtijeva se da je zračni prijevoznik ujedno i prijevoznik Zajednice u slučaju putnika koji putuju iz zračne luke smještene u državi članici kako bi se mogla primijeniti ista uredba.

<sup>13</sup> Presuda České aerolinie (t. 20. do 26.) i rješenje KLM (t. 28.)

43. Prema tome, izvedba leta koju izvršava prijevoznik Zajednice nije uvjet za primjenu Uredbe br. 261/2004 osim u slučaju letova čije je polazište državno područje treće zemlje, a odredište državno područje države članice. Usto, člankom 3. stavkom 5. te uredbe određuje se da se ona primjenjuje na bilo kojeg *stvarnog* zračnog prijevoznika koji osigurava taj prijevoz. Naime, u presudi Wegener nije se provela nikakva analiza činjenice da stvarni zračni prijevoznik (Royal Air Maroc) nije prijevoznik Zajednice s obzirom na to da, u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (a) Uredbe br. 261/2004, ta kvalifikacija nema nikakav utjecaj na primjenu te uredbe.

44. S obzirom na prethodno navedeno, predlažem Sudu da smatra da je izravno povezani let iz Unije, kao što je onaj u glavnom postupku, obuhvaćen područjem primjene Uredbe br. 261/2004, u skladu s njezinim člankom 3. stavkom 1. točkom (a) te uredbe.

## 2. Utvrđivanje zračnog prijevoznika koji je dužan isplatiti odštetu

45. Što se tiče pitanja koji je prijevoznik, u ovom slučaju, dužan isplatiti odštetu koja se predviđa u članku 7. stavku 1. točki (c) Uredbe br. 261/2004, podsjećam na to da se posebnost ovog predmeta temelji na činjenici da je predmetne karte izdala Lufthansa, odnosno prijevoznik Zajednice koji nije stranka glavnog postupka, nego je to United Airlines, zračni prijevoznik treće zemlje koji je izveo oba predmetna leta.

46. U tom je pogledu Sud utvrdio da iz teksta članka 5. stavka 1. točke (c) i članka 5. stavka 3. Uredbe br. 261/2004 proizlazi da prijevoznik koji je dužan isplatiti odštetu u slučaju dužeg kašnjenja u dolasku izravno povezanog leta može biti samo „stvarni zračni prijevoznik”, u smislu članka 2. točke (b) te uredbe<sup>14</sup>. Na temelju te odredbe, „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”.

47. Dakle, tom se 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<sup>15</sup>. Međutim, tom se definicijom uopće ne zahtijeva da stvarni zračni prijevoznik ima status prijevoznika Zajednice s obzirom na to da je taj status relevantan samo u svrhu ocjene dosega te uredbe na putnike koji dolaze letovima iz trećih zemalja (vidjeti t. 33. i 42. ovog mišljenja). K tomu, „stvarni zračni prijevoznik” isključivo je odgovoran s obzirom na to da je Zakonodavac Unije donošenjem Uredbe br. 261/2004 odlučio isključiti podjelu odgovornosti između *tour operatora* i ugovornog zračnog prijevoznika<sup>16</sup>.

48. Što se tiče prvog uvjeta, u uvodnoj izjavi 7. Uredbe br. 261/2004 potvrđuje se da, „[k]ako 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”. Naime, Sud je pojasnio uvjet koji se odnosi na „izvođenje leta” u slučaju letova koji se izvode na temelju ugovora o zakupu zrakoplova s posadom (*wet lease*) time što je odlučio da je stvarni zračni prijevoznik onaj prijevoznik koji „u okviru svoje djelatnosti prijevoza putnika donosi odluku o izvođenju konkretnog leta, uključujući pritom određivanje

<sup>14</sup> Presuda České aerolinie (t. 20.)

<sup>15</sup> Presuda České aerolinie (t. 23.)

<sup>16</sup> Za analizu pripremnih akata Uredbe br. 261/2004, vidjeti mišljenje nezavisnog odvjetnika E. Tancheva u predmetu *flightright* (C-186/17, EU:C:2018:399, t. 46.).

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”<sup>17</sup>.

49. Što se tiče postojanja ugovora sklopljenog s putnikom, valja istaknuti da nepostojanje ugovornog odnosa između dotičnih putnika i stvarnog prijevoznika o kojem je riječ nije relevantno u tu svrhu pod uvjetom da je stvarni zračni prijevoznik u ugovornom odnosu s ugovornim zračnim prijevoznikom<sup>18</sup>.

50. U ovom slučaju, ako je Lufthansa prijevoznik koji je sklopio ugovor s tužiteljima iz glavnog postupka (preko putničkog ureda), prijevoznik koji je izveo oba leta jest United Airlines, vjerojatno u okviru ugovora o letovima sa skupnom oznakom (*code sharing*)<sup>19</sup>.

51. Prema tome, čini mi se da su dva prethodno navedena uvjeta za kvalifikaciju „stvarnog zračnog prijevoznika” ispunjenja u pogledu društva United Airlines, koje uostalom u svojim pisanim očitovanjima ne osporava tu kvalifikaciju. Naime, potonje društvo je prijevoznik koji je stvarno izveo sve dijelove izravnog povezanog leta i koji je tako to učinio u ime Lufthanse, koja je sklopila ugovor s tužiteljima iz glavnog postupka. U tom pogledu, podsjećam na to da se u članku 3. stavku 5. drugoj rečenici Uredbe br. 261/2004 pojašnjava da će se, u slučajevima kada stvarni zračni prijevoznik koji nema ugovor s putnikom obavlja obveze propisane tom uredbom, smatrati kao da to radi u ime osobe koja ima ugovor s putnikom<sup>20</sup>.

52. Taj zaključak, u skladu s kojim je United Airlines stvarni zračni prijevoznik i stoga je dužan isplatiti odštetu koja se predviđa u članku 7. stavku 1. točki (c) Uredbe br. 261/2004, u skladu je s ciljem navedenim u uvodnoj izjavi 1. te uredbe da se osigura visoka razina zaštite putnika jer, kao što to u svojim očitovanjima priznaje United Airlines, putnici lako prepoznaju prijevoznika i on je u većini slučajeva odgovoran za probleme koji nastanu tijekom leta.

53. Naposljetku, podsjećam na to da na temelju članka 13. Uredbe br. 261/2004 ispunjenje obveza stvarnog zračnog prijevoznika na temelju te uredbe ne dovodi u pitanje njegovo pravo da u skladu s primjenjivim nacionalnim propisima zahtijeva odštetu osobito od bilo koje osobe koja je uzrokovala njegovo neispunjenje obveza, uključujući i treće osobe, kao što je *tour operator* ili druga osoba s kojom je stvarni zračni prijevoznik sklopio ugovor<sup>21</sup>.

54. S obzirom na sva prethodna razmatranja, predlažem da se na prvo prethodno pitanje odgovori da članak 3. stavak 1. točku (a) i članak 7. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da u okviru izravnog povezanog leta, koji se sastoji od dvaju letova i koji je realiziran na temelju jedinstvene rezervacije, čije je polazište zračna luka smještena na državnom području države članice, a odredište zračna luka smještena u trećoj zemlji, sa zaustavljanjem u drugoj zračnoj luci te treće zemlje, putnik koji je pretrpio kašnjenje na svoje konačno odredište u trajanju od tri ili više sati

<sup>17</sup> Presuda od 4. srpnja 2018., Wirth i dr. (C-532/17, EU:C:2018:527, t. 19. i 20.)

<sup>18</sup> Vidjeti u tom smislu mišljenje nezavisnog odvjetnika E. Tancheva u predmetu *flightright* (C-186/17, EU:C:2018:399, t. 27.). Budući da je zahtjev za prethodnu odluku povučen, predmet C-186/17 izbrisan je iz upisnika Suda (vidjeti rješenje predsjednika Suda od 2. kolovoza 2018., *flightright* (C-186/17, neobjavljeno, EU:C:2018:657)).

<sup>19</sup> Iz zahtjeva za prethodnu odluku i očitovanja društva United Airlines proizlazi da je prvi dio leta prodala Lufthansa pod brojem leta LH 8854, a izveo ga je United Airlines pod brojem leta UA 998.

<sup>20</sup> Presuda České aerolinie (t. 28.)

<sup>21</sup> Presuda České aerolinie (t. 31. i navedena sudska praksa)

do kojeg je došlo na drugom letu, koji je kao i prvi let izveo zračni prijevoznik treće zemlje, može podnijeti zahtjev za odštetu na temelju te uredbe protiv tog stvarnog zračnog prijevoznika ako se jedinstvena rezervacija izvršila preko prijevoznika Zajednice koji nije izveo nijedan od tih letova.

### **B. Drugo prethodno pitanje**

55. Svojim drugim pitanjem sud koji je uputio zahtjev u biti pita, u slučaju da Sud smatra da je Uredba br. 261/2004 primjenjiva na situaciju kao što je ona o kojoj je riječ u glavnom postupku, je li ta uredba valjana s obzirom na načelo međunarodnog prava u skladu s kojim svaka država ima potpunu i isključivu suverenost nad svojim zračnim prostorom.

56. Najprije, podsjećam na to da, kao što proizlazi iz članka 3. stavka 5. UEU-a, Unija pridonosi, među ostalim, „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<sup>22</sup>.

57. U tom je pogledu Sud u presudi ATAA priznao da je načelo isključive i potpune suverenosti svake države nad njezinim zračnim prostorom načelo međunarodnog običajnog zračnog prava koje obvezuje institucije Unije<sup>23</sup>. Iz te presude proizlazi i da se na to načelo može pozvati osoba u svrhu ispitivanja valjanosti akta Unije koje provodi Sud ako, s jedne strane, navedeno načelo može 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<sup>24</sup>. Međutim, kao što to proizlazi iz navedene presude, s obzirom na to da načelo međunarodnog običajnog prava nema isti stupanj preciznosti kao i odredba međunarodnog sporazuma, sudski nadzor akta Unije s obzirom na načelo međunarodnog običajnog prava nužno treba ograničiti na pitanje jesu li institucije Unije donošenjem predmetnog akta počinile očite pogreške u ocjeni u pogledu uvjeta primjene tog načela<sup>25</sup>.

58. U ovom slučaju, sud koji je uputio zahtjev pita je li Uredba br. 261/2004 valjana s obzirom na prethodno navedeno načelo međunarodnog običajnog zračnog prava jer se ta uredba može primijeniti na situaciju koja se, prema mišljenju tog suda, događa izvan područja Unije i uključuje prijevoznika treće zemlje.

59. Budući da se s obzirom na presudu ATAA, valjanost Uredbe br. 261/2004 može ispitivati s obzirom na načelo međunarodnog običajnog zračnog prava, u okviru granica nadzora očite pogreške u ocjeni, postavlja se dakle pitanje je li zakonodavac Unije počinio takvu pogrešku koja bi utjecala na valjanost te uredbe.

60. Smatram da nije.

61. Kao prvo, podsjećam na to da je, na temelju članka 3. stavka 1. točke (a) Uredbe br. 261/2004, let o kojem je riječ u glavnom postupku obuhvaćen područjem primjene te uredbe jer su tužitelji iz glavnog postupka započeli svoje putovanje iz zračne luke smještene u državi članici, odnosno u

<sup>22</sup> Presuda ATAA (t. 101. i navedena sudska praksa)

<sup>23</sup> Presuda ATAA (t. 103. i 104. te navedena sudska praksa). To je načelo kodificirano, među ostalim, u članku 1. Konvencije o međunarodnom civilnom zrakoplovstvu, potpisane u Chicagu (Sjedinjene Američke države) 7. prosinca 1944. prema kojoj „[d]ržave ugovornice priznaju da svaka država ima potpuni i isključivi suverenitet nad zračnim prostorom iznad svojeg državnog područja”. Međutim, ta konvencija, zbog razloga iznesenih u točkama 57. do 72. iste presude, kao takva ne obvezuje Uniju.

<sup>24</sup> Presuda ATAA (t. 107. i navedena sudska praksa)

<sup>25</sup> Presuda ATAA (t. 110.) kojom se potvrđuje presuda od 16. lipnja 1998., Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, t. 52.).

Belgiji. To je kriterij kojim se stvara uska povezanost s područjem Unije. Prema tome, okolnost da je u ovom slučaju pravo na odštetu nastalo nakon kašnjenja do kojeg je u potpunosti došlo na državnom području treće zemlje nimalo ne mijenja tu povezanost s područjem Unije. Naime, kao što se to navodi u točkama 36. i 37. ovog mišljenja, izravno povezani letovi čije je polazište zračna luka smještena u državi članici, a odredište zračna luka treće zemlje čine cjelinu koja bi se mogla izjednačiti s izravnim letom koji se izvodi na istoj ruti. U tom smislu, Sud je priznao da, „ ako let [...] koji je u cijelosti realiziran izvan Unije, treba smatrati odvojenom operacijom prijevoza, on nije obuhvaćen Uredbom br. 261/2004. Nasuprot tomu, u slučaju kada prijevoz [...] treba smatrati cjelinom, s obzirom na to da mu je točka polazišta u državi članici, ta se uredba primjenjuje”<sup>26</sup>.

62. Iz toga slijedi da je Sud, s jedne strane, već prešutno<sup>27</sup> priznao to načelo suverenosti, pri čemu je istaknuo da se u slučajevima odvojenih letova Uredba br. 261/2004 ne primjenjuje na let izveden izvan Unije, ali, s druge strane, odlučio je da se primjenom članka 3. stavka 1. točke (a) i članka 7. te uredbe na izravno povezane letove ne povređuje to načelo. U skladu s tom logikom, takva primjena ne može utjecati na suverenost treće zemlje nad državnim područjem nad kojim je izveden zadnji dio izravno povezanog leta s obzirom na to da su tužitelji iz glavnog postupka po definiciji započeli svoje putovanje iz zračne luke smještene na području Unije.

63. Kao drugo, s gledišta međunarodnog javnog prava, kao što je to nezavisna odvjetnica J. Kokott objasnila u svojem mišljenju u predmetu ATAA, nije neobično da država ili međunarodna organizacija prilikom izvršavanja svojeg suvereniteta uzme u obzir okolnosti koje nastaju izvan njezine teritorijalne nadležnosti. U tom je pogledu odlučujući element da činjenice predstavljaju dovoljnu povezanost s dotičnom državom ili predmetnom međunarodnom organizacijom. Stoga se međunarodnim pravom osobito priznaju dvije osnove nadležnosti kojima se državu (ili međunarodnu organizaciju) ovlašćuje da djeluju, odnosno, s jedne strane, teritorijalna nadležnost, na temelju koje država ima ovlast djelovati u pogledu osoba (bez obzira na njihovo državljanstvo), činjenica i imovine koja se nalazi ne njezinu državnom području, i, s druge strane, osobna nadležnost, u skladu s kojom država (ili međunarodna organizacija) ima ovlast djelovati u pogledu svojih državljana (fizičkih ili pravnih osoba), bez obzira na to gdje se oni nalaze<sup>28</sup>.

64. Uredba br. 261/2004 primjenjuje se, s jedne strane, u skladu s njezinim člankom 3. stavkom 1. točkom (a), na putnike koji putuju iz zračne luke smještene na državnom području države članice, neovisno o konačnom odredištu predmetnog leta (teritorijalna nadležnost)<sup>29</sup> i, s druge strane, u skladu s člankom 3. stavkom 1. točkom (b) te uredbe, na putnike koji putuju iz zračne luke smještene u trećoj zemlji u zračnu luku smještenu na državnom području države članice, pod uvjetom da je, među ostalim, stvarni zračni prijevoznik koji izvodi let ujedno i prijevoznik Zajednice (osobna i teritorijalna nadležnost). Suprotno tomu, ta se uredba ne može primijeniti na izravno povezane letove čije su polazište ili odredište zračna luka smještena na državnom području države članice, ali koji se u cijelosti izvode između dviju trećih zemalja a da pritom ne postoji nikakva povezanost s područjem Unije<sup>30</sup>.

<sup>26</sup> Presuda Wegener (t. 15.)

<sup>27</sup> Budući da se područje primjene određenog akta Unije tumači, među ostalim, s obzirom na relevantna pravila međunarodnog zračnog prava (vidjeti po analogiji presudu ATAA (t. 123.)).

<sup>28</sup> Mišljenje nezavisne odvjetnice J. Kokott u predmetu Air Transport Association of America i dr. (C-366/10, EU:C:2011:637, t. 148. i 149. te navedena sudska praksa)

<sup>29</sup> Vidjeti u tom smislu presudu od 27. rujna 1988., Ahlström Osakeyhtiö i dr./Komisija (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 i 125/85 do 129/85, EU:C:1988:447, t. 15. do 18.).

<sup>30</sup> Vidjeti u tom pogledu mišljenje nezavisnog odvjetnika H. Saugmandsgaarda Øea u predmetu Airhelp (Kašnjenje zamjenskog leta) (C-451/20, EU:C:2021:829, t. 24. do 60.), koji međutim tvrdi da se Uredba br. 261/2004 jednako primjenjuje na izravno povezane letove koji povezuju jednu treću zemlju s drugom trećom zemljom kad se odredište prvog leta i polazište drugog leta nalaze na državnom području države članice.

65. Kriteriji primjenjivosti Uredbe br. 261/2004 koji su tako definirani, osobito kriterij koji se predviđa u članku 3. stavku 1. točki (a) te uredbe, o kojem je riječ u glavnom predmetu, ne dovode do izvanteritorijalne primjene prava Unije, uključujući i kada je odredište predmetnog leta u trećoj zemlji. Naime, ta uredba primjenjuje se samo u jasno utvrđenim okolnostima u kojima je polazište predmetnog leta, razmatranog kao cjeline, zračna luka smještena na državnom području države članice s obzirom na to da je takav let, uključujući i dio leta koji je izveden izvan Unije, neodvojivo povezan s državnim područjem država članica Unije.

66. Kao treće, takvo se tumačenje potvrđuje i ciljem koji se nastoji ostvariti Uredbom br. 261/2004, a to je da se osigura visoka razina zaštite potrošača<sup>31</sup>. Za potrebe primjene dviju prethodno navedenih odredbi, važno je da je let realiziran na temelju jedinstvene rezervacije i da je polazište ili odredište tog leta zračna luka smještena na državnom području države članice. Međutim, činjenica je li zračni prijevoznik za zaustavljanje odabrao područje Unije ili treću zemlju ne može utjecati na pravo na odštetu dotičnih putnika.

67. Isto tako, s obzirom na taj cilj, koji se navodi i u članku 38. Povelje Europske unije o temeljnim pravima, zakonodavac Unije može odobriti djelatnost zračnog prijevoza na području Unije samo ako operatori poštuju kriterije koje je Unija definirala i kojima se nastoji ispuniti ciljeve koje je ona odredila u tom području<sup>32</sup>. Zakonodavac Unije je Uredbom br. 261/2004 na djelatnost zračnog prijevoza čije je polazište iz Unije primijenio određene kriterije kako bi postigao cilj zaštite potrošača. Činjenica da se od zračnog prijevoznika treće zemlje, kao što je United Airlines, na temelju te uredbe može zahtijevati isplata odštete zbog kašnjenja povezanog s tehničkim problemom tijekom zaustavljanja na državnom području treće zemlje stoga, prema mojem mišljenju, nije samo uvjet, nego i rizik svojstven odluci tog zračnog prijevoznika da ponudi svoje usluge na europskom tržištu. Prema tome, na tog se prijevoznika primjenjuju odredbe Uredbe br. 261/2004 samo ako odluči izvoditi letove kojima su odredište ili polazište zračna luka smještena na državnom području države članice<sup>33</sup>. Međutim, donošenjem takve odluke taj zračni prijevoznik ne upućuje samo na izravne letove, nego i na izravno povezane letove koji, prema ustaljenoj sudskoj praksi, čine cjelinu za potrebe prava na odštetu putnikâ predviđenog tom uredbom, neovisno o tome izvode li se ti letovi pojedinačno ili, kao u ovom slučaju, u okviru ugovora o letovima sa skupnom oznakom.

68. Kao četvrto i posljednje, smatram da valja odbiti argument koji je istaknuo United Airlines u skladu s kojim primjenjivost Uredbe br. 261/2004 povređuje načelo jednakog postupanja jer samo putnici izravno povezanog leta (Bruxelles-San José) mogu tražiti odštetu, iako su svi putnici na letu Newark-San José pretrpjeli štetu zbog kašnjenja. Smatram da se tim argumentom ne potvrđuje samo da se članak 3. stavak 1. točka (a) te uredbe ne primjenjuje ako ne postoji uska povezanost između leta i područja Unije, nego se on temelji i na pogrešnoj pretpostavci jer se njime ne uzima u obzir da se te dvije skupine putnika na koje ta kompanija upućuje ne nalaze u istovjetnoj situaciji.

69. S obzirom na sva prethodna razmatranja, predlažem da se na drugo prethodno pitanje odgovori da članak 3. stavak 1. točku (a) i članak 7. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da odgovor na prvo pitanje nije protivan načelu isključive i potpune suverenosti države nad njezinim zračnim prostorom koje proizlazi iz međunarodnog običajnog prava, tako da to načelo ne može utjecati na valjanost te uredbe.

<sup>31</sup> Vidjeti uvodne izjave 1. i 4. Uredbe br. 261/2004.

<sup>32</sup> Vidjeti po analogiji presudu ATAA (t. 128.).

<sup>33</sup> Vidjeti po analogiji presudu ATAA (t. 127.).

## V. Zaključak

70. S obzirom na prethodno navedeno, predlažem Sudu da na prethodna pitanja koja je uputio Netherlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Sud za trgovačka društva na nizozemskom jeziku u Bruxellesu, Belgija) odgovori na sljedeći način:

1. Članak 3. stavak 1. točku (a) i članak 7. Uredbe br. 261/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 11. veljače 2004. o utvrđivanju općih pravila odštete i pomoći putnicima u slučaju uskraćenog ukrcanja i otkazivanja ili dužeg kašnjenja leta te o stavljanju izvan snage Uredbe (EEZ) br. 295/91, treba tumačiti na način da u okviru izravno povezanog leta, koji se sastoji od dvaju letova i koji je realiziran na temelju jedinstvene rezervacije, čije je polazište zračna luka smještena na državnom području države članice, a odredište zračna luka smještena u trećoj zemlji, sa zaustavljanjem u drugoj zračnoj luci te treće zemlje, putnik koji je pretrpio kašnjenje na svoje konačno odredište u trajanju od tri ili više sati do kojeg je došlo na drugom letu, koji je kao i prvi let izveo zračni prijevoznik treće zemlje, može podnijeti zahtjev za odštetu na temelju te uredbe protiv tog stvarnog zračnog prijevoznika ako se jedinstvena rezervacija izvršila preko prijevoznik Zajednice koji nije izveo nijedan od tih letova.
2. Članak 3. stavak 1. točku (a) i članak 7. Uredbe br. 261/2004 treba tumačiti na način da odgovor na prvo pitanje nije protivan načelu isključive i potpune suverenosti države nad njezinim zračnim prostorom koje proizlazi iz međunarodnog običajnog prava, tako da to načelo ne može utjecati na valjanost te uredbe.