Zbirka odločb sodne prakse

SKLEPNI PREDLOGI GENERALNEGA PRAVOBRANILCA
ATHANASIOSA RANTOSA,
predstavljeni 9. decembra 2021 [1]

Zadeva C-561/20

Q,
R,
S
proti
United Airlines Inc.

(Predlog za sprejetje predhodne odločbe, ki ga je vložilo Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (gospodarsko sodišče v Bruslju za postopke v nizozemščini, Belgija))

„Predhodno odločanje – Zračni prevoz – Uredba (ES) št. 261/2004 – Pravica do odškodnine v primeru velike zamude leta – Let, sestavljen iz dveh delov – Velika zamuda na končnem namembnem kraju, nastala med drugim delom leta, opravljenim med dvema letališčema v tretji državi – Veljavnost Uredbe (EU) št. 261/2004 glede na mednarodno pravo“

I. Uvod

1. Ta predlog za sprejetje predhodne odločbe spada v okvir spora med gospo Q, gospo R in gospodom S. (v nadaljevanju: tožeče stranke v postopku v glavni stvari) ter družbo United Airlines Inc. (Združene države) glede odškodnine za veliko zamudo na letu s postankom.

2. Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem za predhodno odločanje, ki se nanaša na razlago člena 3(1)(a) in člena 7 Uredbe (ES) št. 261/2004 glede odškodnine za letalske potnike,[2] poziva Sodišče, naj pojasni nekatere vidike uporabe te uredbe za lete s postankom z odhodom z letališča na ozemlju države članice, postankom na letališču, ki je v tretji državi, in končnim namembnim krajem na drugem letališču v tej tretji državi.

[1] Jezik izvirnika: francoščina.

[2] Uredba 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).

3. V zvezi s tem, čeprav Sodišče še ni imelo možnosti preučiti uporabe Uredbe št. 261/2004 v primerih, ko se zamuda nanaša na let s postankom, ki ga v celoti opravi dejanski letalski prevoznik, ki ni iz Skupnosti, ter do zamude pride v delu tega leta, ki se v celoti opravi na ozemlju tretje države, menim, da načela, ki izhajajo iz obstoječe sodne prakse, zagotavljajo koristna merila za analizo, ki jih je mogoče smiselno prenesti na obravnavani primer. [3]

4. Z drugim vprašanjem za predhodno odločanje, postavljenim podredno, predložitveno sodišče sprašuje Sodišče o veljavnosti Uredbe št. 261/2004 z vidika mednarodnega prava in zlasti načela popolne in izključne suverenosti države nad njenim zračnim prostorom. To vprašanje bo Sodišču omogočilo, da prvič preuči veljavnost te uredbe z vidika mednarodnega prava in zlasti načela mednarodnega običajnega letalskega prava. [4]

5. Na koncu analize bom Sodišču predlagal, naj na ti vprašanji odgovori tako, da je treba, prvič, člen 3(1)(a) in člen 7 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da položaj, kot je ta, ki je opisan v točki 3 teh sklepnih predlogov, spada na področje uporabe te uredbe, ter drugič, da ta uredba ostaja veljavna glede na mednarodno pravo, med drugim glede na načelo popolne in izključne suverenosti države nad njenim zračnim prostorom.

II. Pravni okvir

6. V uvodnih izjavah 1, 4 in 7 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.“

[3] Sodišče je že imelo priložnost preučiti možnost uporabe Uredbe št. 261/2004 v primeru letov s postankom, zlasti v sodbah z dne 26. februarja 2013, Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, v nadaljevanju: sodba Folkerts); z dne 31. maja 2018, Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361, v nadaljevanju: sodba Wegener); z dne 11. julija 2019, České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604, v nadaljevanju: sodba České aerolinie), in z dne 30. aprila 2020, Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). Glede vprašanja uporabe Uredbe št. 261/2004 za letalsko povezavo s prvotnim krajem odhoda in končnim namembnim krajem v tretji državi, ki pa vključuje dva leta s krajem odhoda ali krajem prihoda v državi članici, glej sklepne predloge generalnega pravobranilca H. Saugmandsgaarda Øeja v zadevi Airhelp (Zamuda nadomestnega leta) (C-451/20, EU:C:2021:829, točke od 24 do 60, ker sodba ob predstavitvi teh sklepnih predlogov še ni bila razglašena).

[4] Sodišče je že imelo priložnost preučiti veljavnost zakonodajnega akta Unije glede tega načela, in sicer Direktive 2003/87/ES Evropskega parlamenta in Sveta z dne 13. oktobra 2003 o vzpostavitvi sistema za trgovanje s pravicami do emisije toplogrednih plinov v Skupnosti in o spremembi Direktive Sveta 96/61/ES (UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 15, zvezek 7, str. 631), v sodbi z dne 21. decembra 2011, Air Transport Association of America in drugi (C-366/10, EU:C:2011:864, točki 103 in 104, v nadaljevanju: sodba ATAA).

7. Člen 2 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 [5];

[…]

(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 postankom] namembni kraj zadnjega leta; razpoložljivi nadomestni vmesni leti za zvezo [leti s postankom] se ne upoštevajo, če je spoštovan prvotno načrtovani čas prihoda;

[…]“.

8. Člen 3 Uredbe št. 261/2004, 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.“

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

„1. V primeru odpovedi leta:

[…]

[5] UL, posebna izdaja v slovenščini, poglavje 6, zvezek 2, str. 3.

(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, ki se jim ne bi bilo mogoče izogniti, tudi če bi bili sprejeti vsi ustrezni ukrepi.“

10. Člen 7 navedene uredbe, naslovljen „Pravica do odškodnine“, v odstavku 1 določa:

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

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

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

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

Za določitev oddaljenosti, ki jo je treba upoštevati, se šteje zadnji kraj, na katerega bo potnik zaradi zavrnitve vkrcanja ali odpovedi leta prispel z zamudo glede na predvideni vozni red letov.“

11. 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 odškodnino od vsake osebe, vključno tretjih oseb, v skladu z veljavno zakonodajo. Zlasti ta uredba nikakor ne omejuje pravice dejanskega letalskega prevoznika, da zahteva povračilo stroškov 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 stroškov ali odškodnino od dejanskega letalskega prevoznika v skladu z veljavnimi zakoni.“

III. Spor o glavni stvari, vprašanji za predhodno odločanje in postopek pred Sodiščem

12. Tožeče stranke v postopku v glavni stvari so prek potovalne agencije pri prevozniku Skupnosti Deutsche Lufthansa AG (v nadaljevanju: Lufthansa)[6] rezervirale let s postankom z letališča Brussel-Nationaal (Belgija) na letališče San José International (Združene države) z vmesnim postankom na letališču Newark International (Združene države).

13. Oba ta dela leta je opravila družba United Airlines, ki je letalski prevoznik tretje države. Tožeče stranke iz postopka v glavni stvari so na svoj končni namembni kraj prispele z 223-minutno zamudo, do katere je prišlo v drugem delu tega leta, in sicer zaradi tehnične težave na letalu.

14. Družba Happy Flights, na katero je bila prenesena terjatev tožečih strank iz postopka v glavni stvari, je z dopisom z dne 6. septembra 2018 pozvala družbo United Airlines, naj zaradi zamude v drugem delu leta na podlagi Uredbe št. 261/2004 vsaki tožeči stranki izplača odškodnino v znesku 600 evrov, torej skupno 1800 evrov.

15. Družba United Airlines je družbi Happy Flights odgovorila z dopisom z dne 4. oktobra 2018 in navedla, da se v obravnavani zadevi Uredba št. 261/2004 ne uporablja, ker je do tehnične težave, ki je povzročila zamudo, prišlo v drugem delu leta, opravljenim med dvema letališčema v Združenih državah.

16. Družba Happy Flights je z dopisom z dne 5. oktobra 2018 odgovorila na ta dopis družbe United Airlines ter se sklicevala na sodno prakso Sodišča, na podlagi katere je izpodbijala njeno stališče in jo pozvala, naj plača odškodnino.

17. Družba United Airlines je z dopisom z dne 10. oktobra 2018 odgovorila na navedeni dopis družbe Happy Flights.

18. Družba Happy Flights je 11. oktobra 2018 družbi United Airlines poslala opomin. Ta družba jo je istega dne obvestila, da vztraja pri svojem stališču.

19. 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.

20. Tožeče stranke v postopku v glavni stvari 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 v višini 1800 EUR z zamudnimi obrestmi od 6. septembra 2018 in sodnimi obrestmi.

21. V teh okoliščinah ima predložitveno sodišče pomisleke glede obravnave nekaterih argumentov družbe United Airlines, ki se nanašajo na uporabo Uredbe št. 261/2004 in na njeno veljavnost, ker meni, da odgovorov ni mogoče najti v sodni praksi Sodišča.

[6] Potovalna agencija in družba Lufthansa nista stranki v postopku v glavni stvari.

22. Prvič, glede vprašanja uporabljivosti Uredbe št. 261/2004 družba United Airlines trdi, da se ta uredba ne uporablja, kadar pride do velike zamude na letu z odhodom in prihodom na ozemlju tretje države, tudi če je ta let drugi in zadnji del leta s postankom in ima prvi let odhod z letališča na ozemlju ene od držav članic.

23. V zvezi s tem predložitveno sodišče na eni strani navaja, da čeprav sodba Wegener, ki se je nanašala na zamudo prvega leta z odhodom z letališča na ozemlju države članice, ki ga je opravil letalski prevoznik, ki ni letalski prevoznik Skupnosti, pomeni argument za uporabo Uredbe št. 261/2004, ni mogoče preprosto prenesti ugotovitev iz te sodbe v obravnavano zadevo, v kateri je do zamude prišlo pri drugem letu z odhodom z letališča na ozemlju tretje države.

24. Predložitveno sodišče na drugi strani navaja, da je Sodišče v sodbi České aerolinie razsodilo, da se Uredba št. 261/2004 uporablja tudi za drugi del leta s postankom, kadar ima prvi let odhod z letališča na ozemlju države članice. V tej zadevi se je postavilo vprašanje, ali je mogoče od letalskega prevoznika Skupnosti, ki je opravil prvi let, zahtevati plačilo odškodnine za veliko zamudo, povzročeno z drugim letom, ki ga je fizično opravil letalski prevoznik tretje države. Po mnenju predložitvenega sodišča pa se zadeva iz postopka v glavni stvari razlikuje v tem, da se ne nanaša na nobenega prevoznika Skupnosti, saj prevoznik Skupnosti, ki je izdal vozovnice (Lufthansa), sploh ni stranka postopka v glavni stvari. Zato naj rešitve, ki jo je sprejelo Sodišče v tej sodbi, ne bi bilo mogoče preprosto prenesti na dejansko stanje tega spora.

25. Drugič, glede vprašanja veljavnosti Uredbe št. 261/2004, družba United Airlines zatrjuje, da bi ta uredba, če bi se uporabljala za položaj, v katerem pride do velike zamude na drugem letu leta s postankom, imela ekstrateritorialni učinek, ki je v nasprotju z mednarodnim pravom, če se ta drugi let v celoti opravi na ozemlju tretje države. Natančneje, načelo suverenosti naj bi 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. Glede tega se ta družba sklicuje na sodbo ATAA, v kateri naj bi Sodišče priznalo načelo mednarodnega običajnega prava, v skladu s katerim ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad svojim zračnim prostorom. Če bi bilo stališče družbe United Airlines pravilno, se po mnenju predložitvenega sodišča postavlja vprašanje veljavnosti te uredbe glede na mednarodno pravo.

26. 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 jo 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 postankom, katerega kraj odhoda je letališče na ozemlju države članice, oba ta 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 njenem ozemlju in v njenem zračnem prostoru, ker se zaradi te razlage pravo Unije uporabi za položaj, do katerega je prišlo na ozemlju tretje države?“

27. Pisna stališča so predložile tožeče stranke v postopku v glavni stvari, družba United Airlines, belgijska in poljska vlada, Evropski parlament, Svet Evropske unije in Evropska komisija. Svet in Parlament sta v svojih stališčih preučila le drugo vprašanje.

IV. Analiza

28. Uvodoma opozarjam, da je v skladu z ustaljeno sodno prakso za uporabo določb o pravici do odškodnine potnike, katerih let ima zamudo, mogoče enačiti s potniki, katerih let je odpovedan, in da se tako lahko potniki, katerih let ima zamudo, sklicujejo na pravico do odškodnine iz člena 7(1) Uredbe št. 261/2004, kadar ob prihodu v svoj „končni namembni kraj“ zaradi zamude leta izgubijo tri ure ali več, to je, kadar v končni namembni kraj prispejo tri ure ali več po času prihoda, ki ga je prvotno predvidel letalski prevoznik.[7] Glede tega je pri letih s postankom za pavšalno odškodnino iz člena 7 te uredbe pomembna le zamuda, ugotovljena glede na načrtovan čas prihoda v končni namembni kraj, ki se razume kot namembni kraj zadnjega leta, s katerim je letel zadevni potnik.[8]

29. V obravnavani zadevi družba United Airlines ne izpodbija, da bi bile tožeče stranke v postopku v glavni stvari v skladu s členom 7(1)(c) Uredbe št. 261/2004, če bi se ta uredba uporabljala, dejansko upravičene do odškodnine v višini 1800 EUR, saj je imel zadnji del leta s postankom iz postopka v glavni stvari zamudo 223 minut, kar je več kot tri ure glede na prvotno načrtovani čas prihoda.

30. Vendar družba United Airlines v okviru spora o glavni stvari izpodbija prav uporabljivost te uredbe in, podredno, njeno veljavnost. Prav ta vidika sta predmet dveh vprašanj za predhodno odločanje in analize, ki sledi.

A. Prvo vprašanje za predhodno odločanje

31. Predložitveno sodišče s prvim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je treba člen 3(1)(a) in člen 7 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da ima potnik pravico do odškodnine od letalskega prevoznika tretje države, kadar prispe na končni namembni kraj z zamudo več kot tri ure zaradi zamude zadnjega dela leta s postankom, katerega točki odhoda in prihoda sta obe na ozemlju tretje države, v okviru leta s postankom, katerega kraj odhoda je letališče na ozemlju države članice, oba ta dela leta pa je fizično opravil ta letalski prevoznik tretje države in je zanju potnik opravil enotno rezervacijo pri letalskem prevozniku Skupnosti.

32. Vprašanje, kot je oblikovano, vsebuje dva elementa, ki se nanašata, prvič, na uporabljivost Uredbe št. 261/2004 v okviru leta s postankom, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, in drugič, na določitev letalskega prevoznika, ki je odgovoren za plačilo odškodnine.

[7] Glej v tem smislu sodbe z dne 19. decembra 2009, Sturgeon in drugi (C-402/07 in C-432/07, EU:C:2009:716, točka 61); z dne 23. oktobra 2012, Nelson in drugi (C-581/10 in C-629/10, EU:C:2012:657); Folkerts (točki 32 in 33) ter České aerolinie (točka 19).

[8] Sodba Folkerts (točki 34 in 35).

1. Uporabljivost Uredbe št. 261/2004

33. Kar zadeva področje uporabe Uredbe št. 261/2004, iz člena 3(1)(a) te uredbe izhaja, da se ta uredba med drugim uporablja za potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice. Za to prvo predpostavko v nasprotju s predpostavko iz člena 3(1)(b) ne velja pogoj, da je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta „letalski prevoznik Skupnosti“ v smislu člena 2(c) navedene uredbe.

34. Najprej moram opozoriti, da je Sodišče navedlo, da je treba pojem „vmesni let za zvezo [let s postankom]“ razumeti, kot da napotuje na dva ali več letov, ki pomenijo celoto za pravice potnikov do odškodnine iz Uredbe št. 261/2004.[9] Tako je v primeru, kadar sta bila dva ali več letov predmet enotne rezervacije kot v zadevi v glavni stvari.[10] V tem okviru menjava letala, do katere lahko pride med letom s postankom, ne vpliva na to opredelitev.[11] Iz tega sledi, da je treba za presojo uporabljivosti te uredbe v okviru leta s postankom, ki je bil predmet enotne rezervacije, upoštevati prvotni kraj odhoda in končni namembni kraj.[12]

35. Dalje, kar zadeva lete s postankom iz Unije, kot je ta v obravnavani zadevi, iz sodne prakse Sodišča izhaja, da tudi če so vmesni postanki leta na ozemlju tretje države, to ne preprečuje uporabe Uredbe št. 261/2004, čeprav prevoznik, ki je opravil tak let ali del takega leta, ni prevoznik Skupnosti.

36. V sodbi Wegener je Sodišče namreč razsodilo, da se Uredba št. 261/2004 uporablja za prevoz potnikov, ki je opravljen na podlagi enotne rezervacije ter med odhodom z letališča na ozemlju države članice (Berlin, Nemčija) in prihodom na letališče na ozemlju tretje države (Agadir, Maroko) vsebuje načrtovani vmesni postanek zunaj Unije (Casablanca, Maroko) z menjavo letala. Sodišče je v bistvu pojasnilo, da je treba let s postankom, katerega prvi let se začne z letališča na ozemlju države članice, drugi let pa se konča na letališču v tretji državi, obravnavati kot celoto, čeprav je odhod drugega dela leta s postankom z letališča v tretji državi. Glede tega Sodišče v nasprotju s tem, kar navaja družba United Airlines v svojih pisnih stališčih, ni ugotovilo, da se ta uredba uporablja na podlagi Evro-sredozemskega letalskega sporazuma, sklenjenega leta 2006. Sodišče je namreč uporabo te uredbe utemeljilo le z razlago člena 3(1)(a) Uredbe št. 261/2004, ta sporazum pa v tej sodbi sploh ni omenjen.

37. V enakem smislu se je Sodišče v sodbi České aerolinie izrecno izreklo o uporabi Uredbe št. 261/2004 v okviru leta s postankom , ki ga sestavljata dva leta in za katerega je bila opravljena enotna rezervacija, z odhodom z letališča na ozemlju države članice (Praga, Češka republika) v namembno letališče, ki je v tretji državi (Bangkok, Tajska), prek letališča druge tretje države (Abu Dabi, Združeni arabski emirati). V tej zadevi je Sodišče presodilo, da lahko potnik, ki je v končnem namembnem kraju utrpel zamudo treh ur ali več, ki je nastala pri drugem letu, ki ga je v okviru dogovora o letih pod skupno oznako opravil letalski prevoznik tretje države (Etihad Airways), na podlagi te uredbe vloži odškodninsko tožbo proti letalskemu prevozniku Skupnosti, ki je opravil prvi let (České aerolinie).

[9] Sodba Wegener (točki 17 in 18 ter navedena sodna praksa).

[10] Sodba Wegener (točki 19 in 20 ter navedena sodna praksa).

[11] Sodba Wegener (točka 23).

[12] Sodbi Wegener (točka 25) in České aerolinie (točka 16) ter sklep z dne 12. novembra 2020, KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, EU:C:2020:909, točka 19, v nadaljevanju: sklep KLM).

38. Kot navaja predložitveno sodišče, je res, da sta bili ti sodbi izdani v drugačnih dejanskih okoliščinah, kot so te v sporu o glavni stvari. Na eni strani je imel v sodbi Wegener let s postankom zamudo pri prvem letu z odhodom z ozemlja države članice, medtem ko je v obravnavani zadevi zamuda nastala pri zadnjem letu, ki je bil v celoti opravljen na ozemlju tretje države. Na drugi strani je bil predmet sodbe České aerolinie možnost vložitve tožbe zoper prevoznika Skupnosti, ki je opravil prvi del leta s postankom, ki je imel zamudo v drugem delu leta, ki ga je v okviru dogovora o letih pod skupno oznako letalski prevoznik tretje države v celoti opravil v tretji državi. V obravnavani zadevi pa je celoten let s postankom opravil isti letalski prevoznik tretje države.

39. Vendar kljub tem razlikam v dejanskem stanju načela iz točke 35 teh sklepnih predlogov, ki izhajajo iz teh dveh sodb, po mojem mnenju v obravnavani zadevi še vedno veljajo.

40. Na eni strani iz zgoraj navedene sodne prakse izhaja, da kraj nastanka zamude ne vpliva na uporabljivost Uredbe št. 261/2004, če se nanaša na lete s postankom iz Unije, za katere je bila opravljena enotna rezervacija in se tako štejejo za celoto za namene pravice potnikov do odškodnine, določene s to uredbo. Iz sodbe České aerolinie in iz sklepa KLM namreč izhaja, da je to odškodnino obvezan plačati kateri koli dejanski letalski prevoznik, ki sodeluje pri izvedbi najmanj enega dela leta s postankom, neodvisno od vprašanja, ali je let, ki ga je opravil, vzrok za veliko zamudo potnika ob prihodu v končni namembni kraj.[13] Zato v obravnavani zadevi okoliščina, da je do zamude prišlo med zadnjim delom leta in na ozemlju tretje države, ni upoštevna v zvezi z uporabljivostjo te uredbe.

41. Ta rešitev se mi zdi upravičena tudi z vidika cilja zagotavljanja visoke ravni varstva potrošnikov, ker bi razlikovanje glede na to, ali je zamuda nastala pri prvem ali pri drugem letu v okviru enotne rezervacije, pomenilo neupravičeno razlikovanje, saj bi tako morala družba United Airlines plačati odškodnino v primeru motenj na prvem letu, v primeru motenj na drugem letu istega potovanja pa ne, čeprav potniki v obeh primerih utrpijo enako zamudo na končnem namembnem kraju in torej iste nevšečnosti.

42. Na drugi strani iz iste sodne prakse izhaja, da to, ali gre za prevoznika Skupnosti, ni upoštevno za uporabo Uredbe št. 261/2004 za lete s postankom iz Unije. Namreč, kot je navedeno zgoraj, drugače kot člen 3(1)(b) te uredbe, ki se nanaša na potnike, ki odhajajo z letališča v tretji državi in so namenjeni na letališče v državi članici, člen 3(1)(a) navedene uredbe ne zahteva, da mora biti letalski prevoznik v primeru potnikov, ki odhajajo z letališča v državi članici, prevoznik Skupnosti, da bi se ta uredba uporabljala.

43. Zato je to, da let izvede prevoznik Skupnosti, pogoj za uporabo Uredbe št. 261/2004 samo, kadar gre za lete z ozemlja tretje države na ozemlje države članice. Poleg tega člen 3(5) te uredbe določa, da se ta uredba uporablja za vse *dejanske* letalske prevoznike, ki opravljajo ta prevoz. V sodbi Wegener v zvezi s tem, da dejanski letalski prevoznik (Royal Air Maroc) ni bil prevoznik Skupnosti, ni bila opravljena nikakršna analiza, ker v skladu s členom 3(1)(a) Uredbe št. 261/2004 ta opredelitev nikakor ne vpliva na uporabo te uredbe.

44. Glede na navedeno Sodišču predlagam, naj šteje, da let s postankom iz 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.

[13] Sodba České aerolinie (točke od 20 do 26) in sklep KLM (točka 28).

2. Določitev letalskega prevoznika, ki je obvezan plačati odškodnino

45. Glede vprašanja, kateri prevoznik je v obravnavani zadevi obvezan plačati odškodnino iz člena 7(1)(c) Uredbe št. 261/2004, opozarjam, da je posebnost obravnavanega primera v tem, da je zadevne vozovnice izdala družba Lufthansa, prevoznik Skupnosti, ki ni stranka v postopku v glavni stvari, medtem ko je zadevna leta fizično opravila družba United Airlines, letalski prevoznik tretje države.

46. Glede tega je Sodišče ugotovilo, da je iz besedila člena 5(1)(c) in člena 5(3) Uredbe št. 261/2004 razvidno, da je prevoznik, ki je obvezan plačati odškodnino v primeru velike zamude ob prihodu leta s postankom, lahko le „dejanski letalski prevoznik“ v smislu člena 2(b) te uredbe.[14] V skladu s to določbo je „dejanski letalski prevoznik“ letalski prevoznik, 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“.

47. Ta opredelitev torej določa dva kumulativna pogoja za to, da je mogoče letalskega prevoznika opredeliti za „dejanskega letalskega prevoznika“, ki se nanašata na eni strani na izvedbo zadevnega leta in na drugi strani na obstoj pogodbe, sklenjene s potnikom.[15] Ta opredelitev pa nikakor ne zahteva, da ima dejanski letalski prevoznik status prevoznika Skupnosti, saj je ta status upošteven le za presojo področja uporabe uredbe za potnike, ki pridejo z leti iz tretjih držav (glej točki 33 in 42 teh sklepnih predlogov). Poleg tega je odgovornost „dejanskega letalskega prevoznika“ izključna, saj se je zakonodajalec Unije ob sprejetju Uredbe št. 261/2004 odločil izključiti delitev odgovornosti med organizatorjem potovanja in pogodbenim letalskim prevoznikom.[16]

48. Kar zadeva prvi pogoj, je v uvodni izjavi 7 Uredbe št. 261/2004 potrjeno, da mora „[z]a zagotovitev učinkovite uporabe te uredbe […] 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“. Sodišče je namreč pogoj glede „izvedbe […] leta“ pojasnilo za primer letov, ki se opravljajo v okviru zakupa zrakoplova s posadko (*wet lease*), tako da je odločilo, 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 navedenega leta, kar med drugim vključuje morebitne odpovedi leta ali velike zamude ob prihodu.“[17]

49. Kar zadeva obstoj pogodbe, sklenjene s potnikom, je treba ugotoviti, da ni upoštevno, ali obstaja pogodbena povezava med zadevnimi potniki in zadevnim dejanskim letalskim prevoznikom, če ima dejanski letalski prevoznik sklenjeno pogodbeno razmerje s pogodbenim letalskim prevoznikom.[18]

[14] Sodba České aerolinie (točka 20).

[15] Sodba České aerolinie (točka 23).

[16] Za analizo pripravljalnega gradiva za Uredbo št. 261/2004 glej sklepne predloge generalnega pravobranilca E. Tancheva v zadevi flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, točka 46).

[17] Sodba z dne 4. julija 2018, Wirth in drugi (C-532/17, EU:C:2018:527, točki 19 in 20).

[18] Glej v tem smislu sklepne predloge generalnega pravobranilca E. Tancheva v zadevi flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, točka 27). Ker je bil predlog za sprejetje predhodne odločbe umaknjen, je bila zadeva C-186/17 izbrisana iz vpisnika Sodišča (glej sklep predsednika Sodišča z dne 2. avgusta 2018, flightright, C-186/17, neobjavljen, EU:C:2018:657).

50. V obravnavani zadevi je prevoznik, ki je sklenil pogodbo s tožečimi strankami v postopku v glavni stvari (prek potovalne agencije), družba Lufthansa, prevoznik, ki je opravil oba leta, domnevno v okviru dogovora o letih pod skupno oznako, pa družba United Airlines. [19]

51. Tako se mi zdi, da sta navedena pogoja za opredelitev družbe United Airlines za „dejanskega letalskega prevoznika“ izpolnjena, ta družba pa poleg tega v svojem pisnem stališču te opredelitve ne izpodbija. Ta družba je namreč prevoznik, ki je dejansko opravil oba dela leta s postankom in je tako opravil prevoz v imenu družbe Lufthansa, ki je sklenila pogodbo s tožečimi strankami v postopku v glavni stvari. V zvezi s tem opozarjam, 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. [20]

52. Ugotovitev, da je družba United Airlines dejanski letalski prevoznik in je zato obvezana plačati odškodnino iz člena 7(1)(c) Uredbe št. 261/2004, je skladna s ciljem, navedenim v uvodni izjavi 1 te uredbe, da se zagotovi visoka raven varstva potnikov, saj je, kot družba United Airlines priznava v svojem stališču, letalski prevoznik tisti, ki je zlahka prepoznaven za potnike in je največkrat odgovoren za težave, ki nastanejo med letom.

53. Nazadnje, opozarjam, da v skladu s členom 13 Uredbe št. 261/2004 obveznosti, ki jih dejanski letalski prevoznik izpolni v skladu s to uredbo, ne vplivajo na njegovo pravico, da v skladu z nacionalnim pravom, ki se uporablja, zahteva odškodnino od katere koli osebe, ki je povzročila, da ta prevoznik ni izpolnil svojih obveznosti, vključno s tretjimi osebami, kot je organizator potovanja ali druga oseba, s katero ima dejanski letalski prevoznik sklenjeno pogodbo. [21]

54. Glede na vse navedeno Sodišču predlagam, naj na prvo vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da je treba člen 3(1)(a) in člen 7 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da lahko potnik, ki je – v okviru leta s postankom, ki ga sestavljata dva leta in za katerega je bila opravljena enotna rezervacija, z odhodom z letališča na ozemlju države članice v namembno letališče, ki je v tretji državi, prek drugega letališča te tretje države – v končnem namembnem kraju utrpel zamudo treh ur ali več, ki je nastala pri drugem letu, ki ga je, tako kot prvi let, opravil letalski prevoznik tretje države, na podlagi te uredbe vloži odškodninsko tožbo proti dejanskemu letalskemu prevozniku, kadar je bila enotna rezervacija opravljena pri prevozniku Skupnosti, ki fizično ni opravil nobenega od teh letov.

B. Drugo vprašanje za predhodno odločanje

55. Predložitveno sodišče z drugim vprašanjem v bistvu sprašuje, ali je v primeru, da bi Sodišče menilo, da se Uredba št. 261/2004 za položaj, kakršen je ta v postopku v glavni stvari, uporablja, ta uredba veljavna glede na načelo mednarodnega prava, v skladu s katerim ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad svojim zračnim prostorom.

[19] Iz predložitvene odločbe in stališč družbe United Airlines je razvidno, da je družba Lufthansa prvi del leta tržila pod številko leta LH 8854, izvedla pa ga je družba United Airlines pod številko leta UA 998.

[20] Sodba České aerolinie (točka 28).

[21] Sodba České aerolinie (točka 31 in navedena sodna praksa).

56. Najprej naj opozorim, da Unija, kot je razvidno iz člena 3(5) PEU, med drugim 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. [22]

57. Glede tega je Sodišče v sodbi ATAA priznalo, da načelo popolne in izključne suverenosti vsake države nad njenim zračnim prostorom pomeni načelo mednarodnega običajnega letalskega prava, ki institucije Unije zavezuje. [23] Iz te sodbe tudi izhaja, da se lahko posameznik sklicuje na to načelo, da bi Sodišče preučilo veljavnost akta Unije, kadar lahko, prvič, to načelo omaje pristojnost Unije za sprejetje tega akta in kadar, drugič, zadevni akt lahko vpliva na pravice, ki jih imajo posamezniki na podlagi prava Unije, in lahko ustvari obveznosti glede na to pravo. [24] Vendar, kot izhaja iz navedene sodbe, ker načelo mednarodnega običajnega prava ni enako natančno kot določba mednarodnega sporazuma, se mora sodni nadzor nad aktom Unije z vidika načela mednarodnega običajnega prava nujno omejiti na vprašanje, ali so institucije Unije s sprejetjem zadevnega akta storile očitne napake pri presoji glede pogojev za uporabo tega načela. [25]

58. V obravnavani zadevi se predložitveno sodišče sprašuje o veljavnosti Uredbe št. 261/2004 glede na zgoraj navedeno načelo mednarodnega običajnega letalskega prava, ker se ta uredba lahko uporablja za položaj, ki po mnenju tega sodišča nastopi zunaj ozemlja Unije in zadeva prevoznika tretje države.

59. Ker je z vidika sodbe ATAA veljavnost Uredbe št. 261/2004 mogoče presojati glede na načelo mednarodnega običajnega letalskega prava, pri čemer je nadzor omejen na očitno napako pri presoji, se torej postavlja vprašanje, ali je zakonodajalec Unije storil tako napako, ki bi lahko vplivala na veljavnost te uredbe.

60. Menim, da ni tako.

61. Na prvem mestu, opozarjam, da v skladu s členom 3(1)(a) Uredbe št. 261/2004 let iz postopka v glavni stvari spada na področje uporabe te uredbe, ker so tožeče stranke v postopku v glavni stvari potovanje začele z letališča v državi članici, to je Belgiji. Prav to merilo vzpostavlja tesno povezavo z ozemljem Unije. Tako dejstvo, da je v obravnavani zadevi pravica do odškodnine nastala zaradi zamude, do katere je v celoti prišlo na ozemlju tretje države, nikakor ne spremeni te povezave z ozemljem Unije. Kot je bilo navedeno v točkah 36 in 37 teh sklepnih predlogov, let s postankom z odhodom z letališča na ozemlju države članice v namembno letališče v tretji državi tvori celoto, ki jo je mogoče enačiti z direktnim letom na isti poti. V tem smislu je Sodišče priznalo, da „če bi bilo treba let, […] v celoti opravljen zunaj Unije, šteti za ločen prevoz, ne bi spadal na področje uporabe Uredbe št. 261/2004. Če pa bi se prevoz […] obravnaval kot celota, z odhodom v državi članici, bi se ta uredba uporabljala.“ [26]

[22] Sodba ATAA (točka 101 in navedena sodna praksa).

[23] Sodba ATAA (točki 103 in 104 ter navedena sodna praksa). To načelo je med drugim predpisano v členu 1 Konvencije o mednarodnem civilnem letalstvu, podpisane v Chicagu 7. decembra 1944, v skladu s katero „[d]ržave pogodbenice priznavajo, da ima vsaka država popolno in izključno suverenost nad zračnim prostorom nad svojim ozemljem“. Vendar ta konvencija iz razlogov, navedenih v točkah od 57 do 72 te sodbe, sama po sebi ni zavezujoča za Unijo.

[24] Sodba ATAA (točka 107 in navedena sodna praksa).

[25] Sodba ATAA (točka 110), s katero je potrjena sodba z dne 16. junija 1998, Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, točka 52).

[26] Sodba Wegener (točka 15).

62. To pomeni, da je Sodišče na eni strani to načelo suverenosti že implicitno [27] priznalo s tem, da je navedlo, da se Uredba št. 261/2004 v primeru ločenih letov za lete zunaj Unije ne uporablja, na drugi strani pa je odločilo, da uporaba člena 3(1)(a) in člena 7 te uredbe za lete s postankom ne krši tega načela. Po tej logiki taka uporaba ne more vplivati na suverenost tretje države, na ozemlju katere je opravljen zadnji del leta s postankom, saj so tožeče stranke v postopku v glavni stvari po definiciji začele potovanje z letališča, ki je na ozemlju Unije.

63. Na drugem mestu, z vidika mednarodnega prava, kot pojasnjuje generalna pravobranilka J. Kokott v sklepnih predlogih v zadevi ATAA, nikakor ni neobičajno, da država ali mednarodna organizacija pri izvajanju suverenosti upošteva okoliščine, do katerih pride zunaj območja njene teritorialne pristojnosti. Glede tega je odločilno, da je konkretno dejansko stanje zadosti povezano z zadevno državo oziroma zadevno mednarodno organizacijo. Tako mednarodno pravo med drugim priznava dve podlagi za pristojnost, ki državi (ali mednarodni organizaciji) omogočata delovanje, in sicer na eni strani krajevno pristojnost, na podlagi katere lahko država ravna v zvezi z osebami (ne glede na njihovo državljanstvo), dejanji in premoženjem, ki so oziroma se zgodijo na njenem ozemlju, ter na drugi strani osebno pristojnost, na podlagi katere lahko država (ali mednarodna organizacija) ravna v zvezi s svojimi državljani (fizičnimi ali pravnimi osebami), ne glede na to, kje se nahajajo. [28]

64. Uredba št. 261/2004 se na eni strani v skladu s svojim členom 3(1)(a) uporablja za potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju države članice, ne glede na končni namembni kraj zadevnega leta (krajevna pristojnost) [29], na drugi strani pa v skladu s svojim členom 3(1)(b) za potnike, ki odhajajo z letališča na ozemlju tretje države in so namenjeni na letališče na ozemlju države članice, vendar je eden od pogojev, da je dejanski letalski prevoznik zadevnega leta iz Skupnosti (osebna in krajevna pristojnost). Ta uredba pa se ne uporablja za lete s postankom, pri katerih kraj odhoda ali namembni kraj ni letališče na ozemlju države članice, temveč se v celoti opravijo med dvema tretjima državama brez kakršne koli povezave z ozemljem Unije. [30]

65. Tako opredeljena merila za uporabo Uredbe št. 261/2004, zlasti tisto iz člena 3(1)(a) te uredbe, ki se obravnava v postopku v glavni stvari, ne pomenijo ekstrateritorialne uporabe prava Unije, tudi kadar je namembni kraj zadevnega leta v tretji državi. Ta uredba se namreč uporablja le v jasno opredeljenih okoliščinah, v katerih je kraj odhoda zadevnega leta kot celote letališče na ozemlju države članice, saj je tak let, vključno z njegovim delom, ki se opravi zunaj Unije, neločljivo povezan z ozemljem držav članic Unije.

66. Na tretjem mestu, to razlago potrjuje cilj Uredbe št. 261/2004, da se zagotovi visoka raven varstva potrošnikov. [31] Za uporabo obeh zgoraj navedenih določb je pomembno, da je bila za let opravljena enotna rezervacija in da je bil kraj odhoda ali namembni kraj leta letališče na ozemlju države članice. To, ali se je letalski prevoznik odločil za postanek na ozemlju Evropske unije ali v tretji državi, pa ne bi smelo vplivati na pravico zadevnih potnikov do odškodnine.

[27] Ker se področje uporabe akta Unije razlaga zlasti z vidika upoštevnih pravil mednarodnega letalskega prava (glej po analogiji sodbo ATAA (točka 123)).

[28] Sklepni predlogi generalne pravobranilke J. Kokott v zadevi Air Transport Association of America in drugi (C-366/10, EU:C:2011:637, točki 148 in 149 ter navedena sodna praksa).

[29] Glej v tem smislu sodbo z dne 27. septembra 1988, Ahlström Osakeyhtiö in drugi/Komisija (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 in od 125/85 do 129/85, EU:C:1988:447, točke od 15 do 18).

[30] Glej v tem smislu sklepne predloge H. Saugmandsgaarda Øeja v zadevi Airhelp (Zamuda nadomestnega leta) (C-451/20, EU:C:2021:829, točke od 24 do 60), ki pa meni, da se Uredba št. 261/2004 uporablja tudi za lete s postankom med tretjo državo in drugo tretjo državo, če sta kraj prihoda prvega leta in kraj odhoda drugega leta na ozemlju države članice.

[31] Glej uvodni izjavi 1 in 4 Uredbe št. 261/2004.

67. Enako lahko glede na ta cilj, naveden tudi v členu 38 Listine Evropske unije o temeljnih pravicah, lahko zakonodajalec Unije dejavnost zračnega prevoza na ozemlju Unije dovoli samo pod pogojem, da prevozniki spoštujejo merila, ki jih določi Unija in s katerimi se poskuša doseči cilje, ki si jih je zastavila v zvezi s tem.[32] Zakonodajalec Unije je z Uredbo št. 261/2004 za dejavnost letalskega prevoza iz Unije določil nekatera merila za dosego cilja varstva potrošnikov. To, da se lahko od letalskega prevoznika tretje države, kot je družba United Airlines, na podlagi te uredbe zahteva plačilo odškodnine za zamudo zaradi tehnične težave, odpravljene med postankom na ozemlju tretje države, torej po mojem mnenju ne pomeni le pogoja, temveč tudi tveganje, neločljivo povezano z izbiro tega letalskega prevoznika, da svoje storitve ponudi na evropskem trgu. Tako se bodo za tega prevoznika določbe Uredbe št. 261/2004 uporabljale le, če se odloči, da bo opravljal lete s prihodom na letališče ali odhodom z letališča na ozemlju države članice.[33] Taka izbira tega letalskega prevoznika pa se ne nanaša samo na direktne lete, ampak tudi na lete s postankom, ki se v skladu z ustaljeno sodno prakso za namene pravice potnikov do odškodnine, določene v tej uredbi, štejejo za celoto ne glede na to, ali se opravljajo posamično ali, kot v obravnavani zadevi, v okviru dogovora o letih pod skupno oznako.

68. Na četrtem in zadnjem mestu, menim, da je treba zavrniti argument družbe United Airlines, da je uporaba Uredbe št. 261/2004 v nasprotju z načelom enakega obravnavanja, ker lahko odškodnino zahtevajo le potniki leta s postankom (Bruselj–San José), čeprav so škodo zaradi zamude utrpeli vsi potniki leta Newark–San José. Ta argument po mojem mnenju ne samo potrjuje, da se člen 3(1)(a) te uredbe ne uporablja brez tesne povezave med letom in ozemljem Unije, ampak tudi temelji na napačni premisi, ker je v njej izpuščeno dejstvo, da obe skupini potnikov, ki ju omenja ta letalski prevoznik, nista v enakem položaju.

69. Glede na vse navedeno predlagam, naj se na drugo vprašanje za predhodno odločanje odgovori, da je treba člen 3(1)(a) in člen 7 Uredbe št. 261/2004 razlagati tako, da odgovor na prvo vprašanje ni v nasprotju z načelom popolne in izključne suverenosti države nad njenim zračnim prostorom, ki izhaja iz mednarodnega običajnega prava, tako da to načelo ne more vplivati na veljavnost te uredbe.

V. Predlog

70. Glede na zgornje preudarke Sodišču predlagam, naj na vprašanji za predhodno odločanje, ki ju je postavilo Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (gospodarsko sodišče v Bruslju za postopke v nizozemščini, Belgija), odgovori:

1. Člen 3(1)(a) in člen 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 lahko potnik, ki je – v okviru leta s postankom, ki ga sestavljata dva leta in za katerega je bila opravljena enotna rezervacija, z odhodom z letališča na ozemlju države članice v namembno letališče, ki je v tretji državi, prek drugega letališča te tretje države – v končnem namembnem kraju utrpel zamudo treh ur ali več, ki je nastala pri drugem letu, ki ga je, tako kot prvi let, opravil letalski prevoznik tretje države, na podlagi te uredbe vloži odškodninsko tožbo proti temu dejanskemu letalskemu prevozniku, kadar je bila enotna rezervacija opravljena pri prevozniku Skupnosti, ki fizično ni opravil nobenega od teh letov.

[32] Glej po analogiji sodbo ATAA (točka 128).

[33] Glej po analogiji sodbo ATAA (točka 127).

2. Člen 3(1)(a) in člen 7 Uredbe št. 261/2004 je treba razlagati tako, da odgovor na prvo vprašanje ni v nasprotju z načelom popolne in izključne suverenosti države nad njenim zračnim prostorom, ki izhaja iz mednarodnega običajnega prava, tako da to načelo ne more vplivati na veljavnost te uredbe.