Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

24 февруари 2022 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 3, параграф 1 — Приложно поле — Директно свързващ полет от и до трета страна — Обща резервация при въздушен превозвач от Общността — Директно свързващ полет с прекачване на територията на държава членка — Член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) и член 7 — Закъснение на полета след премаршрутиране — Отчитане на действителното времето на пристигане за целите на обезщетението“

По дело C-451/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) с акт от 25 август 2020 г., постъпил в Съда на 23 септември 2020 г., в рамките на производство по дело

Airhelp Ltd

срещу

Austrian Airlines AG,

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: K. Jürimäe, председател на трети състав, изпълняваща функцията на председател на четвърти състав, S. Rodin (докладчик) и N. Piçarra, съдии,

генерален адвокат: H. Saugmandsgaard Øe,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за Airhelp Ltd, от E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwältin,

– за Austrian Airlines AG, от M. Klemm, Rechtsanwalt,

– за австрийското правителство, от J. Schmoll и G. Kunnert, в качеството на представители,

* Език на производството: немски.

– за датското правителство, от M. Wolff, J. Nymann-Lindegren и M. Jespersen, в качеството на представители,

– за Европейската комисия, от G. Braun и K. Simonsson, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 6 октомври 2021 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 3, параграф 1, на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) и на член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между Airhelp Ltd и Austrian Airlines AG по повод отказа на последното да обезщети използващия въздушен транспорт пътник NT, чийто правоприемник е Airhelp, за отмяната на неговия полет.

Правна уредба

3 Член 2, „Определения“, от Регламент № 261/2004 гласи в буква з):

„За целите на настоящия регламент:

[…]

з) „краен пункт на пристигане“ означава дестинацията на билета, представен на регистрацията или, при директно свързващи полети, дестинацията на последния полет; не се взимат предвид съществуващи алтернативни свързващи полети, ако първоначално планираното време на пристигане се спази;

[…]“.

4 Член 3 от посочения регламент, озаглавен „Приложно поле“, предвижда в параграфи 1 и 5:

„1. Настоящият регламент се прилага:

а) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която Договорът се прилага;

б) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на държава членка, за която Договорът се прилага, освен ако те не са получили облаги или обезщетение и не им е предоставена помощ в тази трета страна, ако оперирящият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността.

[…]

5. Настоящият регламент се прилага за всеки оперирящ въздушен превозвач, предоставящ транспорт на пътниците, обхванати от параграфи 1 и 2. В случаите, когато оперирящ въздушен превозвач, който няма никакъв договор с пътника, изпълнява задължения съгласно настоящия регламент, се счита, че той върши това от името на лицето, което има договор с този пътник“.

5 Член 5 от посочения регламент, озаглавен „Отмяна“, предвижда в параграф 1, буква в), подточка iii):

„При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от оперирящия въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:

[…]

iii) информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-[рано] от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане […] по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание“.

6 Член 7 от същия регламент, озаглавен „Право на обезщетение“, предвижда в параграфи 1, 2 и 4:

„1. При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:

а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;

б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра;

в) 600 EUR за всички полети, непопадащи под букви а) или б).

При определяне на разстоянието базата е последният краен пункт на пристигане, в който отказаният достъп на борда или отмяна на полет ще забавят пристигането на пътника след времето по разписание.

2. Когато на пътниците се предложи премаршрутиране до крайния пункт на пристигане с друг полет съгласно член 8, времето на пристигане не превишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет

а) с два часа за всички полети до 1 500 километра; или

б) с три часа за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра; или

в) с четири часа за всички полети, непопадащи под букви а) и б),

опериращият въздушен превозвач може да намали обезщетението, предвидено в параграф 1, с 50 %.

[…]

4. Разстоянията, дадени в параграфи 1 и 2, се измерват по метода на дъгата на големия кръг“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

7 NT има резервация за директно свързващ полет от Кишинев (Молдова) до Банкок (Тайланд) през Виена (Австрия). Било е предвидено въздушният превозвач да осъществи двата полета, образуващи директно свързващ полет, за който е направена обща резервация. Първият от тях, от Кишинев до Виена, е бил предвиден на 29 май 2019 г. с излитане и кацане по разписание съответно в 15,55 ч. и 16,40 ч. След това вторият полет от Виена до Банкок е бил предвиден с излитане и кацане по разписание съответно на 29 май 2019 г. в 23,20 ч. и на 30 май 2019 г. в14,20 ч. Според метода на дъгата на големия кръг разстоянието между Кишинев и Банкок е над 3500 km.

8 Полетът от Кишинев до Виена е отменен по-малко от седем дни преди предвиденото заминаване. Вследствие на това Austrian Airlines променя резервацията на NT, като го прехвърля на друг полет с номер TK 68 от Истанбул (Турция) до Банкок, предвиден за 30 май 2019 г. с излитане и кацане по разписание съответно в 1,25 ч. и 15,00 ч. От преюдициалното запитване следва, че не е било възможно да се определи по какъв начин и в колко часа NT е бил пренасочен от Кишинев към Истанбул. Полетът от Истанбул до Банкок достига последната дестинация в 16,47 ч., тоест със закъснение от 1 час и 47 минути спрямо предвиденото разписание на полета след премаршрутиране.

9 При липса на закъснение на полета от Истанбул до Банкок NT би достигнал крайния пункт на пристигане, Банкок, 40 минути по-късно, отколкото ако е пътувал с първоначално планирания полет през Виена. Тъй като полетът Истанбул-Банкок закъснява с 1 час и 47 минути, NT всъщност достига крайния пункт на пристигане със закъснение от 2 часа и 27 минути в сравнение с часа на пристигане по разписание на първоначално резервирания директно свързващ полет.

10 NT прехвърля на Airhelp правото си спрямо Austrian Airlines по член 7 от Регламент № 261/2004.

11 Airhelp сезира Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат, Австрия) с искане за обезщетение в размер на 300 EUR, тъй като Austrian Airlines не е предложило на NT премаршрутиране, позволяващо му да достигне своя краен пункт на пристигане в рамките на два часа след пристигането по разписание на първоначално резервирания директно

свързващ полет, като същевременно приема, че Austrian Airlines има право да намали наполовина размера на обезщетението, предвидено в член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, в приложение на параграф 2 от същия член.

12 Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат) уважава иска на Airhelp, тъй като от текста на Регламент 261/2004 следва ясно, че в контекста на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от него следва да се сравнят часът на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет и часът, в който полетът след премаршрутиране действително достига крайния пункт на пристигане. Въз основа на това посочената юрисдикция стига до извода, че въздушният превозвач се освобождава от изплащането на обезщетението по член 7 от този регламент само ако пътникът действително е достигнал крайния пункт на пристигане с полета след премаршрутиране с максимално закъснение от два часа спрямо часа на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет. Посочената юрисдикция обаче не разглежда въпроса дали разпоредбите на Регламент № 261/2004 са приложими по делото, с което е била сезирана.

13 Austrian Airlines обжалва това решение пред запитващата юрисдикция, Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия), като оспорва релевантността на възприетите от първоинстанционния съд времеви граници. Според Austrian Airlines в случай на отмяна на полет, за прилагане на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 следва да се вземе предвид не действителният час на пристигане на полета след премаршрутиране в крайния пункт на пристигане, а неговият обичаен час на пристигане по разписание.

14 Запитващата юрисдикция обаче си задава въпроса дали Регламент № 261/2004 е приложим по делото, с което е сезирана, предвид практиката на Съда, от която следва, че междинното кацане на територията на Съюза не води до приложимост на Регламент № 261/2004 по отношение на директно свързващи полети, които нямат място на заминаване или краен пункт на пристигане на територията на Съюза. Точно такъв е разглежданият по настоящото дело директно свързващ полет. Тази юрисдикция иска да установи дали подобно разрешение е в съответствие с целта на посочения регламент да се гарантира високо равнище на защита на пътниците. В това отношение запитващата юрисдикция отбелязва, че ако двата етапа на полета не са били предмет на обща резервация, всеки от тях действително би попаднал в приложното поле на Регламент № 261/2004 в съответствие с ясния текст на член 3, параграф 1 от него.

15 Освен това, ако Регламент № 261/2004 е приложим, следва да се определи дали началото и краят на полета, посочени в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от този регламент, се отнасят до първоначално предвиденото разписание на полета след премаршрутиране, или до действителното начало и край на този полет. Всъщност само в последната хипотеза NT би могъл да претендира за обезщетение, дължимо от Austrian Airlines.

16 Като се основава на анализ на текстовете на различни езици на Регламент № 261/2004, както и на националната съдебна практика, запитващата юрисдикция счита, че посочената разпоредба трябва да се тълкува в смисъл, че следва да се съпоставят часът на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет и действителният час на пристигане на полета след премаршрутиране. Тя счита, че това тълкуване, изглежда, намира подкрепа и в определение от 27 юни 2018 г., flightright (C-130/18, непубликувано, EU:C:2018:496).

17 Според запитващата юрисдикция обаче доводите на Austrian Airlines, че подобно тълкуване може да доведе до резултати, противоречащи на целта за високо равнище на защита на пътниците, не са ирелевантни, тъй като отчитането на действителния час на пристигане на полета след премаршрутиране би могло да породи различни правни последици при идентични положения.

18 Накрая, запитващата юрисдикция иска да установи дали член 5 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че въздушният превозвач е длъжен просто да направи предложение за премаршрутиране на съответния пътник и впоследствие не носи никаква отговорност в случай на закъснение на полета след премаршрутиране, при положение че последният не трябва да бъде осъществен от посочения превозвач. В това отношение от решение от 12 март 2020 г., Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204) следвало, че неудобствата, претърпени от пътник поради, от една страна, отмяната на резервирания полет и от друга страна, поради голямо закъснение на полета след премаршрутиране, трябва да бъдат подложени на отделна оценка и при необходимост могат да породят двукратно право на обезщетение.

19 При тези обстоятелства Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Следва ли член 3, параграф 1 от [Регламент № 261/2004] да се тълкува в смисъл, че този регламент трябва да се приложи и за въздушен превоз, за който е направена една-единствена резервация и който се състои от два полета, като и двата полета трябва да се изпълнят от един (и същ) превозвач от Общността, ако както мястото на излитане на първия полет, така и мястото на пристигане на втория полет са в трета държава, а само мястото на пристигане на първия полет и мястото на излитане на втория полет са на територията на държава членка?

При утвърдителен отговор на първия въпрос:

2) Следва ли член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от [Регламент № 261/2004] да се тълкува в смисъл, че пътникът има право на обезщетение по член 7, параграф 1 от посочения регламент и тогава, когато съгласно предложеното му премаршрутиране би стигнал по разписание до крайния пункт на пристигане не повече от два часа след часа на пристигане по разписание на отменения полет, но всъщност не достига крайния пункт на пристигане в този времеви диапазон?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

20 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че този регламент се прилага към директно свързващ полет, за който е направена обща резервация и който се състои от два полета, които трябва да бъдат извършени от въздушен превозвач от Общността, когато и летището, от което излита първият полет, и летището, на което пристига вторият полет, се намират в трета страна, като единствено летището, в което се извършва междинното кацане, се намира на територията на държава членка.

21 Съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 последният се прилага за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка. Съгласно член 3, параграф 1, буква б) от посочения регламент последният се прилага и за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на държава членка, за която Договорът ЕС се прилага, освен ако те не са получили облаги или обезщетение и не им е предоставена помощ в тази трета страна, ако оперирващият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността.

22 В съответствие с постоянната практика на Съда, за да се тълкува определена разпоредба от правото на Съюза, трябва да се вземат предвид не само нейният текст, но и контекстът ѝ, както и целите на правната уредба, от която тя е част (решение от 2 декември 2021 г., Vodafone Kabel Deutschland, C-484/20, EU:C:2021:975, т. 19 и цитираната съдебна практика).

23 В това отношение, на първо място, от текста на член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004 следва, че при определените в него условия последният се прилага за пътниците, а не за полетите, с които те пътуват, така че от значение са единствено мястото на летището на заминаване и мястото на летището на пристигане на съответния пътник, а не летищата, използвани като места за междинно кацане на полетите, с които пътникът е пътувал, за да достигне пункта си на пристигане. От това следва, че при директно свързващи полети, които са предмет на обща резервация, за целите на прилагането на този член не трябва да се взема предвид мястото на летището на междинно кацане, тъй като то не може да се счита за място на летището на заминаване или пристигане на съответния пътник.

24 На второ място, това тълкуване се потвърждава от анализа на контекста, в който се вписва член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004. Понятието „краен пункт на пристигане“ е дефинирано в член 2, буква з) от Регламент № 261/2004 като дестинацията на билета, представен на регистрацията, или, при директно свързващи полети, дестинацията на последния полет, с който съответният пътник е пътувал.

25 Съдът е постановил, че от словосъчетанието „последния полет“ следва, че понятието „директно свързващи полети“ трябва да се разбира като препращащо към два или повече полета, съставляващи едно цяло за целите на правото на обезщетение на пътниците по Регламент № 261/2004 (решение от 31 май 2018 г., Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, т. 18 и цитираната съдебна практика). Това е така, когато два или повече полета са запазени с обща резервация, какъвто е разглежданият в главното производство случай (вж. в този смисъл решение от 31 май 2018 г., Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, т. 19 и цитираната съдебна практика).

26 В този мисъл Съдът постановява в константната си практика, че полет, който се състои от един или повече свързани полета, за които е направена обща резервация, съставлява едно цяло за целите на правото на обезщетение на пътниците по Регламент № 261/2004, като това означава, че приложимостта на Регламент № 261/2004 се преценява с оглед на първоначалното място на заминаване и крайния пункт на пристигане на този полет (вж. в този смисъл решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, т. 16 и цитираната съдебна практика и определение от 12 ноември 2020 г., KLM Royal Dutch Airlines, C-367/20, EU:C:2020:909, т. 19 и цитираната съдебна практика).

27 Това тълкуване се потвърждава и от практиката на Съда, в съответствие с която от значение за получаване на обезщетението с фиксиран размер по член 7 от Регламент № 261/2004 са единствено, от една страна, закъснението, констатирано по отношение на предварително

планираното по разписание време на кацане в крайния пункт на пристигане, разбиран като дестинацията на последния полет, с който лети съответният пътник, и от друга страна, разстоянието между мястото на първото излитане и крайния пункт на пристигане, независимо от евентуалните свързващи полети (вж. в този смисъл решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, т. 35 и определение от 22 април 2021 г., British Airways, C-592/20, непубликувано, EU:C:2021:312, т. 33 и цитираната съдебна практика).

28 Всъщност не може да се приеме, че даден директно свързващ полет трябва да се разбира като едно цяло за целите на обезщетението по член 7 от Регламент № 261/2004, а същевременно би трябвало той да се сегментира изкуствено, за да се определи приложното поле на посочения регламент.

29 На трето място, целта на Регламент № 261/2004 не се противопоставя на отхвърлянето на подобно тълкуване на член 3, параграф 1 от посочения регламент. Всъщност целта за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците във въздушния транспорт несъмнено изисква Регламент № 261/2004 да се тълкува в съответствие с посочената цел, но при все това не бива до води до неоснователно разширяване на приложното му поле спрямо положения, които не попадат под неговото действие.

30 От това следва, че член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004 не може да се тълкува в смисъл, че пътник в директно свързващ полет, чието първоначално място на заминаване и краен пункт на пристигане се намират в трети страни, може да се позовава на разпоредбите на този регламент единствено поради това че едно или повече междинни кацания от етапите на този полет са на територията на Съюза.

31 При всички положения прочитът, според който в контекста на директно свързващи полети междинно кацането на летище, разположено на територията на Съюза, е достатъчно, за да стане приложим Регламент № 261/2004, би противоречал не само на постоянната практика на Съда, припомнена в точки 25 и 26 от настоящото решение, но би се оказал и в разрез с изискванията на член 3, параграф 1 от този регламент и принципа на правна сигурност.

32 В това отношение следва да се припомни, че член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004 ясно предвижда две отделни хипотези, при които той е приложим за съответните пътници. Както следва от точка 21 от настоящото решение, първата хипотеза по буква а) от посочената разпоредба, която се отнася до всички пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на Съюза, не зависи от никакво друго условие или основание за неприложимост, докато втората хипотеза по буква б) от същата разпоредба, която се отнася до всички пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на Съюза, и при условие че полетът им е бил осъществен от превозвач от Общността, все пак изключва приложимостта на този регламент по отношение на такива пътници, ако са получили облаги или обезщетение и помощ в третата страна.

33 Следователно тълкуването, че пътник може да се позовава на разпоредбите на Регламент № 261/2004 единствено поради това че междинното кацане на директно свързващия му полет е на територията на Съюза, е несъвместимо с втората хипотеза по член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004.

34 На първо място, подобно тълкуване би довело до положение, при което пътниците, за които нито първоначалното място на заминаване, нито крайният пункт на пристигане съответстват на летище, разположено на територията на Съюза, непременно биха попаднали поне в първата хипотеза по член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004, докато пътниците, попадащи в обхвата на втората хипотеза по буква б) от параграф 1 на същия член, макар да имат за краен пункт на пристигане летище, разположено на територията на Съюза, биха попаднали в приложното поле на този регламент само ако, от една страна, техният полет е бил осъществен от превозвач от Общността и от друга страна, за тях не се отнася основанието за неприложимост по точка 32 от настоящото решение.

35 На второ място, подобно тълкуване би лишило член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 от част от смисъла му, тъй като приложимостта му, дори в случаите, когато крайният пункт на пристигане на съответния пътник съответства на летище, разположено на територията на Съюза, би била ограничена само до пътниците на преки полети до Съюза.

36 Така пътникът на полет от трета страна до Съюза с директно свързващ полет на летище, разположено на територията на Съюза, би попаднал автоматично под действието на член 3, параграф 1, буква а) от посочения регламент, докато същото не би се отнасяло за пътник на пряк полет, свързващ точно същото летище при заминаване и същия краен пункт на пристигане, ако освен това полетът му не е бил осъществен от въздушен превозвач от Общността или за него се отнася основанието за неприложимост по член 3, параграф 1, буква б) от същия регламент.

37 Всъщност в някои случаи като разглеждания в главното производство подобно тълкуване би довело до това двете хипотези, посочени в член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004, да бъдат едновременно приложими при една и съща фактическа обстановка.

38 От една страна, в случая мястото на междинно кацане на първия етап от полета се намира на територията на Съюза и е идентично с мястото на заминаване на втория етап от полета, маршрутът се извършва от въздушен превозвач от Общността, а от представената на Съда преписка не следва, че NT е получил облаги или обезщетение и помощ в третата страна, където е разположено летището при заминаване. При това положение поначало NT би могъл да се позове на разпоредбите на Регламент № 261/2004 на основание член 3, параграф 1, буква б) от него.

39 От друга страна, ако член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че междинно кацане на летище, намиращо се на територията на Съюза, е достатъчно, за да стане този регламент приложим за съответния пътник, NT би могъл да приеме също, че положението му попада в хипотезата, предвидена в посочения член, параграф 1, буква а). От това би следвало, че в положение като разглежданото в главното производство не би било възможно да се определи със сигурност в коя от двете хипотези по член 3, параграф 1 от този регламент попада съответният пътник.

40 На трето и последно място, такова тълкуване би имало за последица, че що се отнася до понятието „директно свързващи полети“, то би трябвало да се разбира ту като „единство“, състоящо се от два или повече полета, образуващи едно цяло, ту като състоящо се от два или повече отделни полета. Подобна непоследователност в обхвата на това понятие би нарушила принципа на правна сигурност, който съгласно установената съдебна практика

изисква законодателството на Съюза да е сигурно и прилагането му да е предвидимо за правните субекти (вж. в този смисъл решение от 14 октомври 2010 г., Nuova Agricast и Cofra/Комисия, C-67/09 P, EU:C:2010:607, т. 77 и цитираната съдебна практика).

41 С оглед на всички изложени по-горе съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че този регламент не се прилага към директно свързващ полет, за който е направена обща резервация и който се състои от два полета, които трябва да бъдат извършени от въздушен превозвач от Общността, когато и летището, от което излита първият полет, и летището, на което пристига вторият полет, се намират в трета страна, като единствено летището, в което се извършва междинното кацане, се намира на територията на държава членка.

По втория въпрос

42 Предвид отговора на първия въпрос не следва да се отговаря на втория въпрос.

По съдебните разноски

43 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (четвърти състав) реши:

Член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 трябва да се тълкува в смисъл, че този регламент не се прилага към директно свързващ полет, за който е направена обща резервация и който се състои от два полета, които трябва да бъдат извършени от въздушен превозвач от Общността, когато и летището, от което излита първият полет, и летището, на което пристига вторият полет, се намират в трета страна, като единствено летището, в което се извършва междинното кацане, се намира на територията на държава членка.

Подписи