Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

7 април 2022 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети — Директно свързващ полет, който се състои от две части — Голямо закъснение в крайния пункт на пристигане, възникнало при втората част от този полет, която свързва две летища на трета страна — Валидност на този регламент от гледна точка на международното право“

По дело C-561/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Нидерландскоезичен търговски съд Брюксел, Белгия) с акт от 21 октомври 2020 г., постъпил в Съда на 26 октомври 2020 г., в рамките на производство по дело

Q,

R,

S

срещу

United Airlines, Inc.,

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: C. Lycourgos, председател на състава, S. Rodin (докладчик), J.-C. Bonichot, L.S. Rossi и O. Spineanu–Matei, съдии,

генерален адвокат: A. Rantos,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за Q, R и S, от B. Schaumont и J. De Man, advocaten,

* Език на производството: нидерландски.

– за United Airlines Inc., от M. Wouters, advocaat,

– за белгийското правителство, от S. Baeyens, P. Cottin и C. Pochet, в качеството на представители,

– за полското правителство, от B. Majczyna, в качеството на представител,

– за Европейския парламент, от L. Stefani и I. Terwinghe, в качеството на представители,

– за Съвета на Европейския съюз, от N. Rouam и K. Michoel, в качеството на представители,

– за Европейската комисия, от A. Nijenhuis, K. Simonsson и P.-J. Loewenthal, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 9 декември 2021 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася, на първо място, до тълкуването на член 3, параграф 1, буква а) във връзка с членове 6 и 7 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) и на второ място, до валидността на Регламент № 261/2004 от гледна точка на международното право, и по-конкретно на принципа, че държавата има пълен и изключителен суверенитет върху своята територия и въздушното си пространство.

2 Запитването е отправено в рамките на спор между Q, R и S, от една страна, и United Airlines Inc., от друга, относно плащането на обезщетение за закъснение на директно свързващ полет.

Правна уредба

3 Съображения 1, 4, 7 и 8 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(1) Действия на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците. Освен това, по принцип следва да се отчитат изцяло изискванията за защита на клиента.

[…]

(4) Следователно Общността следва да повиши стандартите на защита, установени с този регламент, за да се увеличат правата на пътниците и да се гарантира, че въздушните превозвачи оперират при хармонизирани условия на либерализиран пазар.

[…]

(7) За да се гарантира ефективно прилагане на настоящия регламент, задълженията, които той предвижда, следва да се поемат от оперирaщия въздушен превозвач, който извършва или има намерение да извърши полет, независимо от това дали със собствен самолет, на сух или мокър лизинг, или на друга база.

(8) Настоящият регламент не следва да ограничава правата на оперирaщия въздушен превозвач да търси обезщетение от всяко лице, включително и от трети лица, в съответствие с приложимото законодателство“.

4 Член 2 („Определения“) от този регламент предвижда в букви а)—в) и з):

„За целите на настоящия регламент:

а) „въздушен превозвач“ означава компания за въздушен транспорт с валиден лиценз за оперирaне;

б) „оперирaщ въздушен превозвач“ означава въздушен превозвач, който изпълнява или има намерение да изпълнява полет съгласно договор с пътник или от името на друго лице, юридическо или физическо, имащо договор с този пътник;

в) „превозвач от Общността“ означава въздушен превозвач с валиден лиценз за оперирaне, издаден от държава членка в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи [(ОВ L 240, 1992 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 76)];

[…]

з) „краен пункт на пристигане“ означава дестинацията[, посочена] на билета, представен [при] 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“.

5 Член 3 („Приложно поле“) от този регламент 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 оперирaщият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността.

[…]

5. Настоящият регламент се прилага за всеки оперирaщ въздушен превозвач, предоставящ транспорт на пътниците, обхванати от параграфи 1 и 2. В случаите, когато оперирaщ

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“.

6 Член 5 („Отмяна“) от същия регламент предвижда в параграфи 1 и 3:

„1. „При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от оперирaщия въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:
   i) информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание; или
   ii) информирани за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание; или
   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-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

[…]

3. Оперирaщ въздушен превозвач не е длъжен [д]а изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки“.

7 Съгласно член 6 („Закъснение“) от Регламент № 261/2004:

„1. Когато оперирaщ въздушен превозвач очаква по разумни причини даден полет да закъснее повече от времето за излитане по разписание:

а) за два или повече часа при полети до 1500 километра; или

б) за три или повече часа при всички полети на територията на Общността над 1500 километра и при всички други полети между 1500 и 3500 километра; или

в) за четири часа или повече при всички полети, непопадащи под букви а) или б),

на пътниците се предлага от оперирaщия въздушен превозвач:

i) помощ по член 9, параграф 1, буква а), и член 9, параграф 2; и

ii) когато нормално очакваното начало на полета е минимум денят след предварително обявеното начало на полета, помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква б), и член 9, параграф 1, буква в); и

iii) когато закъснението е минимум пет часа, помощта, посочена в член 8, параграф 1, буква а).

2. При всички обстоятелства, помощта се предлага в рамките на времето, посочено по-горе по отношение на всяка категория разстояние“.

8 Член 7 („Право на обезщетение“) от този регламент предвижда в параграф 1:

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

а) 250 EUR за всички полети до 1500 километра;

б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра;

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

[…]“.

9 Член 13 („Право на поправяне на вредите“) от цитирания регламент гласи:

„В случаите, когато оперираща въздушен превозвач плаща обезщетение или изпълнява други задължения, произтичащи от настоящия регламент, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение от всяко лице, в това число и трети лица, в съответствие с приложимото законодателство. По-специално, настоящият регламент по никакъв начин не ограничава оперираща въздушен превозвач да търси възстановяване от туроператор или друго лице, с което опериращият въздушен превозвач има договор. По същия начин, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща правото на туроператор или трето лице, различно от пътника, с когото оперираш въздушен превозвач има договор, да търси възстановяване или обезщетение от опериращия въздушен превозвач в съответствие с приложимото законодателство“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

10 С една-единствена резервация, направена при превозвача от Общността Deutsche Lufthansa AG (наричан по-нататък „Lufthansa“) чрез туристическа агенция, ищците в главното производство запазват места за директно свързващ полет от Брюксел (Белгия) до Сан Хосе (Съединени американски щати), с междинно кацане в Нюарк (Съединени американски щати).

11 Целият директно свързващ полет е извършен от United Airlines — въздушен превозвач, установен в трета страна. Ищците в главното производство достигат крайния си пункт на пристигане със закъснение от 223 минути.

12 С писмо от 6 септември 2018 г. дружество Happy Flights BVBA, на което ищците в главното производство са цедирали вземанията си, отправя до United Airlines официална покана с искане на основание Регламент № 261/2004 да плати обезщетение по 600 EUR за всеки пътник за това закъснение, т.е. общо 1800 EUR.

13 На 4 октомври 2018 г. United Airlines отговаря на Happy Flights, като поддържа, че този регламент не е приложим, тъй като закъснението е възникнало в рамките на втората част от съответния полет.

14 С писмо от 5 октомври 2018 г. Happy Flights отговаря на United Airlines, като се позовава на практиката на Съда, за да оспори становището на United Airlines, и отправя покана за плащане на обезщетението, посочено в точка 12 от настоящото решение.

15 С писмо от 10 октомври 2018 г. United Airlines на свой ред отговаря на Happy Flights.

16 На 11 октомври 2018 г. Happy Flights изпраща писмо, с което поставя United Airlines в забава. В същия ден United Airlines уведомява Happy Flights, че продължава да поддържа становището си.

17 На 3 май 2019 г. Happy Flights, като отново поканва United Airlines да направи поисканото плащане, уведомява United Airlines, че цедираното на Happy Flights вземане е прехвърлено обратно на ищците в главното производство.

18 На 22 юли 2019 г. последните предявяват иск срещу United Airlines пред Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Нидерландскоезичен търговски съд Брюксел, Белгия), запитващата юрисдикция по делото, с цел United Airlines да бъде осъдено да заплати обезщетението, посочено в точка 12 от настоящото решение, заедно с мораторните лихви, считано от 6 септември 2018 г., и дължимите лихви за забава за времетраенето на съдебния процес.

19 В този контекст посочената юрисдикция има съмнения за отговора, който следва да се даде на някои доводи на United Airlines, отнасящи се както до приложимостта на Регламент № 261/2004, така и до неговата валидност.

20 На първо място, United Airlines отрича приложимостта на Регламент № 261/2004 в случаите, когато възниква голямо закъснение при полет от и за летища на територията на трета страна, дори когато този полет е втората и последна част от директно свързващ полет, първата част от който започва от летище, намиращо се на територията на държава членка.

21 В това отношение, от една страна, запитващата юрисдикция посочва, че макар решение от 31 май 2018 г., Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361), което се отнася до закъснение, възникнало при първата част от директно свързващ полет, който е изпълнен от въздушен превозвач, който не е от Общността, и е започнал от летище на територията на държава членка, да е в подкрепа на приложимостта на Регламент № 261/2004, изводите от това съдебно решение не могат да бъдат автоматично пренесени към делото, поставено за разглеждане пред тази юрисдикция, понеже в случая закъснението на ищците в главното производство е възникнало при втората част от полета, започнала от летище на територията на трета страна.

22 От друга страна, запитващата юрисдикция отбелязва, че в решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), Съдът е приел, че Регламент № 261/2004 се прилага и за втората част от директно свързващ полет, когато първата част от полета започва от летище, намиращо се на територията на държава членка. В решението, постановено по последното дело, се поставя въпросът дали за превозвача от Общността, извършил първата част от този полет, може да възникне задължение да плати обезщетение на пътник, който е претърпял

голямо закъснение при втората част от същия полет, практически изпълнена от въздушен превозвач от трета страна. Според тази юрисдикция обаче фактите по това дело се различават от тези по спора, поставен за разглеждане пред нея, по това, че последният не се отнася до въздушен превозвач от Общността, тъй като превозвачът от Общността, издал билетите (Lufthansa), дори не е страна по този спор. Ето защо според нея и тук разрешението, възприето от Съда в цитираното решение, не може автоматично да се пренесе към въпросния спор.

23 На второ място, досежно въпроса за валидността на Регламент № 261/2004 запитващата юрисдикция отбелязва, че според United Airlines, ако този регламент следва да се прилага при възникнало голямо закъснение в рамките на втората част от полета, изцяло изпълнена на територията на трета страна, това би означавало, че същият регламент има екстратериториално приложение, което би било в разрез с международното право. По-специално, според United Airlines принципът на суверенитет не допуска посоченият регламент да се прилага към факти като разглежданите по главното производство, настъпили на територията на трета страна, при които закъснението е възникнало на територията на Съединените американски щати и последиците са настъпили единствено там. По мнение на запитващата юрисдикция, в случай че тази теза на United Airlines е правилна, възниква въпросът за валидността на същия регламент от гледна точка на международното право.

24 При тези обстоятелства Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Нидерландскоезичен търговски съд Брюксел) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли член 3, параграф 1, буква а) и член 7 от [Регламент № 261/2004], както Съдът тълкува тези разпоредби, да се тълкуват в смисъл, че пътник има право на обезщетение от въздушен превозвач, който не е от Общността, когато пътникът достига крайния си пункт на пристигане с повече от три часа закъснение вследствие на закъснение при последната част от полет, която е с пунктове на излитане и на кацане на територията на трета държава и без междинно кацане на територията на държава членка, като тази последна част от полета е съставна част от директно свързващ полет, чийто първоначален пункт на излитане е летище на територията на държава членка, изпълнява се изцяло от посочения въздушен превозвач и пътникът е резервирал този полет с една-единствена резервация при въздушен превозвач от Общността, който не изпълнява нито една част от този полет?

2) При утвърдителен отговор на първия въпрос, нарушава ли [Регламент № 261/2004] по начина, по който се тълкува в отговора на първия въпрос, международното право, и по-специално принципа, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над своята територия и своето въздушно пространство с оглед на това, че съгласно това тълкуване правото на Съюза следва да се прилага към факти, които настъпват на територията на трета държава?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

25 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 3, параграф 1, буква а) във връзка с членове 6 и 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че пътникът от директно свързващ полет, който се състои от две части и е предмет на една-единствена резервация, направена при превозвач от Общността, с начална точка летище на територията на държава членка и дестинация летище в трета страна с междинно кацане на друго летище на тази трета страна, има право на обезщетение от въздушния превозвач от трета страна, който е извършил целия полет, когато този пътник е достигнал крайния си пункт на пристигане с повече от три часа закъснение, което е възникнало при втората част от посочения полет.

26 За да се отговори на този въпрос, следва да се припомни, че съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 този регламент се прилага за пътниците, заминаващи от летище, което се намира на територията на държава членка.

27 Ето защо от ясния текст на тази разпоредба следва, че положението на пътниците на директно свързващ полет, заминали от летище на територията на държава членка, попада в обхвата на Регламент № 261/2004.

28 Този извод не се поставя под съмнение нито от факта, че този полет е имал междинно кацане на територията на трета страна, нито от факта, че въздушният превозвач, извършил въпросния полет, не е „превозвач от Общността“ по смисъла на член 2, буква в) от този регламент.

29 Всъщност Съдът нееднократно е постановявал, че полетът, състоящ се от един или повече свързани полета, за които е направена една-единствена резервация, съставлява едно цяло за целите на правото на обезщетение на пътниците по Регламент № 261/2004, което означава, че приложимостта на този регламент се преценява с оглед на първоначалното място на заминаване и крайния пункт на пристигане на този полет (решение от 24 февруари 2022 г., Airhelp (Закъснение на полет след премаршрутиране), C-451/20, EU:C:2022:123, т. 26 и цитираната съдебна практика).

30 Оттук следва, че след като директно свързващите полети, за които е направена една-единствена резервация, трябва да се разглеждат като едно цяло за целите на правото на обезщетение на пътниците, предвидено в Регламент № 261/2004, и приложимостта на последния към пътниците от тези полети трябва да се преценява с оглед на първоначалното място на заминаване и крайния пункт на пристигане, то — както подчертава генералният адвокат в точка 40 от заключението си — мястото, където настъпва закъснение, няма никакво значение за тази приложимост.

31 Освен това, както личи от член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004, изпълняването от превозвач от Общността на даден полет е условие за целите на прилагането на този регламент само що се отнася до пътниците, заминаващи с полет от летище, което се намира на територията на трета страна, до летище, намиращо се на територията на държава членка. Обратно, съгласно член 3, параграф 1, буква а) от цитирания регламент това не се изисква за пътниците, заминаващи с полет от летище, което се намира на територията на държава членка.

32 Накрая, целта за защита на потребителите, преследвана с Регламент № 261/2004, потвърждава извода в точка 27 от настоящото решение. Както подчертава генералният адвокат в точка 41 от заключението си, провеждането на разграничение според това дали закъснението е възникнало при първата или при втората част на директно свързващ полет, за който е направена една-единствена резервация, би означавало да се прави необосновано разграничение, в смисъл че United Airlines би било длъжно да заплати обезщетение при закъснение, настъпило при първата част от този полет, но не и при закъснение, настъпило при втората част от същия полет, при все че за целите на обезщетението такъв директно свързващ полет трябва да се счита за едно цяло и че и в двата случая пътниците търпят същото закъснение в крайния пункт на пристигане, а следователно и същото неудобство.

33 С оглед на предходното се налага изводът, че директно свързващ полет от Европейския съюз, като процесния по главното производство, попада в приложното поле на Регламент № 261/2004 по силата на член 3, параграф 1, буква а) от този регламент.

34 Колкото до въпроса дали въздушен превозвач от трета страна, който не е сключил договор за превоз с пътниците от директно свързващ полет, но е извършил този полет, може да дължи предвиденото с Регламент № 261/2004 обезщетение за пътниците, съгласно текста на член 5, параграф 1, буква в) и параграф 3 от този регламент лицето, което дължи това обезщетение, може да бъде само „оперициращият въздушен превозвач“ по смисъла на член 2, буква б) от споменатия регламент. Съгласно последната разпоредба „оперициращ въздушен превозвач“ е „въздушен превозвач, който изпълнява или има намерение да изпълнява полет съгласно договор с пътник или от името на друго лице, юридическо или физическо, имащо договор с този пътник“.

35 Съдът е уточнил, че в това определение се поставят две кумулативни условия, за да може даден въздушен превозвач да бъде квалифициран като „оперициращ въздушен превозвач“ — а именно, от една страна, осъществяването на съответния полет и от друга, наличието на сключен с даден пътник договор (решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, т. 23 и цитираната съдебна практика).

36 Както по същество отбелязва генералният адвокат в точка 47 от заключението си, всъщност при приемането на Регламент № 261/2004 законодателят на Съюза е изходил от постановката, че отговорността на оперициращия въздушен превозвач е изключителна, за да се гарантира защитата на правата на пътниците във въздушния транспорт, както и правната сигурност, от гледна точка на определянето на лицето, което има задълженията, възложени с този регламент.

37 Що се отнася до първото условие, то акцентира върху понятието „полет“, което представлява основният елемент от това определение. Всъщност Съдът вече е постановил, че това понятие е „операция по въздушен транспорт и така в известен смисъл е „единица“ от този транспорт, осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут“ (решение от 4 юли 2018 г., Wirth и др., C-532/17, EU:C:2018:527, т. 19).

38 Ето защо за оперициращ въздушен превозвач трябва да се смята превозвачът, който при упражняване на своята дейност по превоз на пътници вземе решение да изпълни конкретен полет, включително като определи неговия маршрут, и по този начин отправи до заинтересованите лица предложение за въздушен транспорт. Вземането на подобно решение всъщност предполага, че този превозвач поема отговорността за

осъществяването на полета, включително и по-специално отговорност при евентуалната му отмяна или при евентуално голямо закъснение при пристигане (решение от 4 юли 2018 г., Wirth и др., C-532/17, EU:C:2018:527, т. 20).

39 Досежно второто условие следва да се припомни, че съгласно член 3, параграф 5, второ изречение от Регламент № 261/2004 в случаите, когато опериращ въздушен превозвач, който няма никакъв договор с пътника, изпълнява задължения съгласно този регламент, се счита, че той върши това от името на лицето, което има договор с този пътник.

40 Както отбелязва генералният адвокат в точка 49 от заключението си, следователно липсата на договорна връзка между засегнатите пътници и опериращия въздушен превозвач е без значение, щом последният има свое собствено договорно правоотношение с въздушния превозвач, сключил договор с тези пътници.

41 Всъщност от преписката, с която разполага Съдът, е видно, от една страна, че United Airlines е извършило процесния по главното производство директно свързващ полет и от друга, че този полет е бил извършен в рамките на споразумение за съвместно опериране с Lufthansa.

42 При това положение United Airlines трябва да се счита за опериращ въздушен превозвач по смисъла на член 2, буква б) от Регламент № 261/2004, понеже то е изпълнило въпросния полет, като в рамките на споразумение за съвместно опериране е действало от името на Lufthansa, превозвача съдоговорител по главното производство.

43 Накрая, следва да се отбележи, че съгласно член 13 от Регламент № 261/2004 опериращият въздушен превозвач, който плаща обезщетение или изпълнява други задължения, произтичащи от този регламент, запазва правото си да търси обезщетение от всяко лице, в това число и трети лица, в съответствие с приложимото национално законодателство.

44 С оглед на изложеното дотук на първия въпрос следва да се отговори, че член 3, параграф 1, буква а) във връзка с членове 6 и 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че пътникът от директно свързващ полет, който се състои от две части и е предмет на една-единствена резервация, направена при превозвач от Общността, с начална точка летище на територията на държава членка и дестинация летище в трета страна с междинно кацане на друго летище на тази трета страна, има право на обезщетение от въздушния превозвач от трета страна, който е извършил целия полет, като е действал от името на този превозвач от Общността, когато този пътник е достигнал крайния си пункт на пристигане с повече от три часа закъснение, което е възникнало при втората част от посочения полет.

По втория въпрос

45 С втория си въпрос запитващата юрисдикция иска да се установи дали Регламент № 261/2004 е валиден от гледна точка на принципа на международния обичай, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет върху своето въздушно пространство, доколкото този регламент се прилага спрямо пътниците от директно свързващ полет, който е с начална точка летище на територията на държава членка и дестинация летище на територията на трета страна и голямото закъснение на който е възникнало при частта от този полет, извършена на територията на тази трета страна.

46 Най-напред, следва да се напомни, че както предвижда член 3, параграф 5 ДЕС, Съюзът допринася за стриктното спазване и развитието на международното право. Следователно при приемането на всеки акт Съюзът е длъжен да спазва изцяло международното право, включително международния обичай, който обвързва институциите на Съюза (решение от 21 декември 2011 г., Air Transport Association of America и др., C-366/10, EU:C:2011:864, т. 101 и цитираната съдебна практика).

47 По-нататък, следва да се отбележи, че принципът, съгласно който всяка държава има пълен и изключителен суверенитет върху своето въздушно пространство, е принцип на международния обичай (вж. в този смисъл решение от 21 декември 2011 г., Air Transport Association of America и др., C-366/10, EU:C:2011:864, т. 103 и 104).

48 Накрая, безспорно е, че субектите на правото могат да се позовават на принципи на международния обичай, като споменатия в предходната точка принцип, за целите на проверката от Съда на валидността на акт на Съюза, доколкото, от една страна, тези принципи могат да поставят под съмнение компетентността на Съюза да приеме този акт и от друга страна, доколкото въпросният акт може да засегне правата, които правните субекти черпят от правото на Съюза, или да породи за тях задължения съгласно това право (решение от 21 декември 2011 г., Air Transport Association of America и др., C-366/10, EU:C:2011:864, т. 107 и цитираната съдебна практика).

49 В настоящия случай принципът, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет върху своето въздушно пространство, по същество е изтъкнат, за да провери Съдът дали от гледна точка на този принцип Съюзът е имал компетентността да приеме Регламент № 261/2004, доколкото последният се прилага спрямо пътниците от директно свързващ полет, който е с начална точка летище на територията на държава членка и дестинация летище на територията на трета страна и голямото закъснение на който е възникнало при частта от този полет, извършена на територията на тази трета страна.

50 Следователно, въпреки че се оказва, че разглежданият принцип е имал за цел единствено да създаде задължения между държави, при обстоятелства като тези по делото, поставено за разглеждане пред запитващата юрисдикция, по което Регламент № 261/2004 може да породи задължения съгласно правото на Съюза за ответника в главното производство, все пак няма как да се изключи възможността този ответник да се позове на споменатия принцип, а оттам и Съдът да провери валидността на този регламент през призмата на посочения принцип.

51 Въпреки това, доколкото принципите на международния обичай не се отличават със същата степен на точност като разпоредбите на международните споразумения, съдебният контрол трябва задължително да се ограничи до въпроса дали при приемането на съответния акт институциите на Съюза са допуснали явни грешки при преценката на условията за прилагане на тези принципи (решение от 21 декември 2011 г., Air Transport Association of America и др., C-366/10, EU:C:2011:864, т. 110 и цитираната съдебна практика).

52 Най-напред, както бе припомнено в точки 26 и 27 от настоящото решение, съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 директно свързващият полет попада в приложното поле на този регламент, поради факта че пътниците са започнали пътуването си от летище, намиращо се в държава членка. Така посоченият регламент създава, за целите на неговата приложимост, тясна връзка с територията на Съюза.

53 Ето защо следва да се отбележи, че критерият за приложимост на Регламент № 261/2004, предвиден в член 3, параграф 1, буква а) от него, не накърнява условията на прилагане на принципа, че държавата има пълен и изключителен суверенитет върху своето въздушно пространство, понеже той визира пътниците, които заминават от летище, намиращо се на територията на държава членка, и които с оглед на наличието на такава връзка следователно могат да попадат в обхвата на компетентността на Съюза.

54 По-нататък, следва да се подчертае — подобно на Съвета на Европейския съюз в писменото му становище — че този регламент се прилага към голямо закъснение, възникнало по време на част от изпълнен в трета страна полет, само в ограничени и ясно определени случаи, в които съответният полет, разглеждан като цяло, започва от летище, намиращо се на територията на държава членка. Следователно този полет и пътниците от полета продължават да имат тясна връзка с територията на Съюза, включително що се отнася до частта от полета, извършена извън Съюза.

55 В тази насока следва да се отбележи, подобно на генералния адвокат в точка 64 от заключението му, че по силата на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 последният не следва да се прилага към полети, които се изпълняват изцяло в трета страна или между две трети страни, без каквато и да било връзка с територията на Съюза.

56 Ето защо няма как да се счита, че с приемането на Регламент № 261/2004 институциите на Съюза са допуснали явна грешка в преценката относно условията за прилагане на принципа на международния обичай, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет върху своето въздушно пространство.

57 Накрая, следва да се припомни целта на Регламент № 261/2004, която — видно от съображения 1 и 4 от него — е да се гарантира високо равнище на защита на пътниците.

58 В това отношение е уместно да се отбележи, че за да се осигури постигането на тази цел, законодателят на Съюза по принцип може по свой избор да разреши упражняването на търговска дейност, в случая въздушния транспорт, на своя територия само при условие че операторите спазват критериите, определени от Съюза за постигането на целите, които си е поставил в областта на защитата на потребителите, и по-конкретно на пътниците във въздушния транспорт (вж. по аналогия решение от 21 декември 2011 г., Air Transport Association of America и др., C-366/10, EU:C:2011:864, т. 128 и цитираната съдебна практика).

59 Освен това съображенията на United Airlines за твърдяно неспазване на равното третиране между, от една страна, пътниците на процесния по главното производство директно свързващ полет и от друга, пътниците само от втората част на този полет, не поставят под въпрос извода в точка 56 от настоящото решение.

60 Всъщност тези две категории пътници не се намират в сходно положение, доколкото пътниците от процесния по главното производство директно свързващ полет, който съгласно съдебната практика, припомнена в точка 29 от настоящото решение, трябва да се разглежда като едно цяло за целите на приложимостта на Регламент № 261/2004, са заминали с полет от летище, намиращо се на територията на държава членка, докато случаят не е такъв при пътниците, които са били само на втората част от този полет, извършена от и до летища, намиращи се на територията на трета страна.

61 С оглед на изложеното дотук се налага изводът, че при разглеждането на втория въпрос не се установяват никакви обстоятелства, които могат да засегнат валидността на Регламент № 261/2004 от гледна точка на принципа на международния обичай, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет върху своето въздушно пространство.

По съдебните разноски

62 С оглед на обстоятелството, че за страните в 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:

1) **Член 3, параграф 1, буква а) във връзка с членове 6 и 7 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 пътникът от директно свързващ полет, който се състои от две части и е предмет на една-единствена резервация, направена при превозвач от Общността, с начална точка летище на територията на държава членка и дестинация летище в трета страна с междинно кацане на друго летище на тази трета страна, има право на обезщетение от въздушния превозвач от трета страна, който е извършил целия полет, като е действал от името на този превозвач от Общността, когато този пътник е достигнал крайния си пункт на пристигане с повече от три часа закъснение, което е възникнало при втората част от посочения полет.**

2) **При разглеждането на втория преюдициален въпрос не се установяват никакви обстоятелства, които могат да засегнат валидността на Регламент № 261/2004 от гледна точка на принципа на международния обичай, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет върху своето въздушно пространство.**

Подписи