Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
A. RANTOS
представено на 9 декември 2021 година [1]

Дело C-561/20

Q,
R,
S
срещу
United Airlines, Inc.

(Преюдициално запитване, отправено от Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Нидерландскоезичен търговски съд Брюксел, Белгия)

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Право на обезщетение при голямо закъснение на полет — Полет, разделен на две части — Голямо закъснение в крайния пункт на пристигане при втората част от полета, осъществен между две летища на трета държава — Валидност на Регламент (ЕО) № 261/2004 с оглед на международното право“

I. Въведение

1. Настоящото преюдициално запитване е отправено в рамките на спор между г-жа Q и г-жа R, както и г-н S. (наричани по-нататък „ищците в главното производство“), и United Airlines Inc. (Съединени щати) във връзка с обезщетение за голямо закъснение на директно свързан полет.

2. С първия си преюдициален въпрос, който се отнася до тълкуването на член 3, параграф 1, буква а) и на член 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004 за обезщетяване на пътниците [2], запитващата юрисдикция иска Съдът да уточни някои аспекти от приложимостта на този регламент в рамките на директно свързани полети от летище, намиращо се на територията на държава членка, включващи свързващ полет от летище на територията на трета държава, като крайният пункт на пристигане е на друго летище в тази трета държава.

3. В това отношение, макар Съдът все още да не е имал повод да разгледа въпроса за приложимостта на Регламент № 261/2004 към положения, в които закъснението засяга директно свързан полет, изцяло изпълнен от оперираща въздушен превозвач, който не е от

[1] Език на оригиналния текст: френски.

[2] Регламент 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).

Общността, възниква при част от този полет, която се осъществява изцяло на територията на трета държава, считам, че принципите, които произтичат от съществуващата съдебна практика, предоставят полезни насоки за анализ, които могат да се приложат mutatis mutandis в настоящото производство [3].

4. С втория си преюдициален въпрос, поставен при условията на евентуалност, запитващата юрисдикция отправя запитване до Съда относно валидността на Регламент № 261/2004 с оглед на международното право, и по-конкретно с оглед на принципа, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над своето въздушно пространство. Този въпрос ще позволи на Съда да разгледа за първи път валидността на посочения регламент с оглед на международното публично право, и по-специално с оглед на принципите на обичайното международно въздушно право [4].

5. В края на моя анализ ще предложа на Съда да отговори на тези два въпроса в смисъл, че от една страна, член 3, параграф 1, буква а) и член 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че случай като описания в точка 3 от настоящото заключение попада в приложното поле на този регламент, и от друга страна, че посоченият регламент продължава да бъде валиден с оглед на международното право, и по-специално с оглед на принципа, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над своето въздушно пространство.

II. Правна уредба

6. Съображения 1, 4 и 7 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.

[…]

[3] Съдът вече е имал възможност да разгледа приложимостта на Регламент № 261/2004 при директно свързани полети по-специално в решения от 26 февруари 2013 г., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, наричано по-нататък „решение Folkerts“), от 31 май 2018 г., Wegener (C-537/17, EU:C:2018:361, наричано по-нататък „решение Wegener“), от 11 юли 2019 г., České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604, наричано по-нататък „решение České aerolinie“) и от 30 април 2020 г., Air Nostrum (C-191/19, EU:C:2020:339). Относно приложимостта на Регламент № 261/2004 към въздушен превоз с място на първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане в трета държава, но който се състои от два полета с пункт на излитане или на пристигане в държава членка, вж. заключението на генералния адвокат Saugmandsgaard Øe по дело Airhelp (Закъснение на полет, с който пътникът е бил премаршрутиран) (C-451/20, EU:C:2021:829, т. 24—60), като към момента на представяне на настоящото заключение все още не е произнесено решението по това дело.

[4] Съдът вече е имал възможност да разгледа валидността на законодателен акт на Съюза с оглед на този принцип, а именно на Директива 2003/87/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 13 октомври 2003 година за установяване на схема за търговия с квоти за емисии на парникови газове в рамките на Общността и за изменение на Директива 96/61/ЕО на Съвета (ОВ L 275, 2003 г., стр. 32; Специално издание на български език, 2007 г., глава 15, том 10, стр. 78), в решение от 21 декември 2011 г., Air Transport Association of America и др. (C-366/10, EU:C:2011:864, т. 103 и 104, наричано по-нататък „решение ATAA“).

(7) За да се гарантира ефективно прилагане на настоящия регламент, задълженията, които той предвижда, следва да се поемат от опериращия 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“.

7. Съгласно член 2 от този регламент, озаглавен „Определения“:

„За целите на настоящия регламент:

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

б) „опериращ 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 оперираne, 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[5];

[…]

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

[…]“.

8. Член 3 от Регламент № 261/2004, 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 опериращият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността.

[…]

5. Настоящият регламент се прилага за всеки опериращ въздушен превозвач, предоставящ транспорт на пътниците, обхванати от параграфи 1 и 2. В случаите, когато опериращ въздушен превозвач, който няма никакъв договор с пътника, изпълнява задължения

5 ОВ L 240, 1992 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 76.

съгласно настоящия регламент, се счита, че той върши това от името на лицето, което има договор с този пътник“.

9. Член 5 от този регламент, озаглавен „Отмяна“, предвижда в параграфи 1 и 3:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от оперираща 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. Оперираш 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“.

10. Член 7 („Право на обезщетение“), параграф 1 от посочения регламент предвижда:

„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).

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“.

11. Член 13 от същия регламент е озаглавен „Право на поправяне на вредите“ и 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 оперирашия 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 оперирашия въздушен превозвач в съответствие с приложимото законодателство“.

III. Спорът в главното производство, преюдициалните въпроси и производството пред Съда

12. С една-единствена резервация, направена чрез туристическа агенция, при превозвача от Общността Deutsche Lufthansa AG (наричан по-нататък „Lufthansa“)[6] ищците в главното производство резервират директно свързан полет от национално летище Брюксел (Белгия) с краен пункт на пристигане на международното летище Сан Хосе (Съединени щати) и с междинно кацане на международното летище Нюарк (Съединени щати).

13. Тези две части от полета са изпълнени от United Airlines, което е въздушен превозвач, установен в трета държава. Ищците в главното производство достигат крайния си пункт на пристигане със закъснение от 223 минути при пристигането поради закъснение на втората част от полета, и по-специално поради технически проблем със самолета.

14. С писмо от 6 септември 2018 г. дружеството Happy Flights, 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 закъснението при втората част от полета, тоест общо 1800 EUR.

15. С писмо от 4 октомври 2018 г. United Airlines изпраща отговор на Happy Flights, като посочва, че Регламент № 261/2004 не се прилага в конкретния случай, тъй като закъснението е възникнало в рамките на втората част от полета, осъществен между две летища, намиращи се на територията на Съединените щати.

16. С писмо от 5 октомври 2018 г. Happy Flights отговаря на това писмо на United Airlines, като се позовава на практиката на Съда с цел да оспори становището му, и отправя покана за плащане на обезщетението.

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

18. На 11 октомври 2018 г. Happy Flights поставя United Airlines в забава. Същия ден последното го уведомява, че продължава да поддържа становището си.

[6] Туристическата агенция и Lufthansa не са страни по главното производство.

19. На 3 май 2019 г. Happy Flights уведомява United Airlines, че цедираното на Happy Flights вземане е прехвърлено обратно на ищците в главното производство, като отново отправя до United Airlines покана за плащане.

20. На 22 юли 2019 г. United Airlines е призовано да се яви пред Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Нидерландскоезичен търговски съд Брюксел, Белгия), който е запитващата юрисдикция, по делото, образувано по иск, предявен от ищците в главното производство, с цел United Airlines да бъде осъдено да заплати обезщетение в размер на 1800 EUR заедно с мораторните лихви, считано от 6 септември 2018 г., и дължимите лихви за забава за времетраенето на съдебния процес.

21. В този контекст запитващата юрисдикция изразява съмнения относно разглеждането на някои доводи на United Airlines, които се отнасят както до приложимостта на Регламент № 261/2004, така и до валидността му, като счита, че отговорите не могат да се намерят в практиката на Съда.

22. На първо място, по отношение на въпроса за приложимостта на Регламент № 261/2004, според United Airlines този регламент не се прилага, когато възниква голямо закъснение при полет, чиито пунктове на излитане и на кацане се намират на територията на трета държава, включително когато този полет е последната част от директно свързан полет и пунктът на излитане за първата част от полета е летище, намиращо се на територията на държава членка.

23. В това отношение, от една страна, запитващата юрисдикция посочва, че макар решение Wegener, което се отнася до закъснение, възникнало при първата част от полета от летище на територията на държава членка, изпълнен от въздушен превозвач, който не е от Общността, да е в подкрепа на прилагането на Регламент № 261/2004, изводите от това съдебно решение не могат автоматично да бъдат приети за приложими в настоящия случай, доколкото в случая закъснението е възникнало при втората част от полета с пункт на излитане, намиращ се на територията на трета държава.

24. От друга страна, запитващата юрисдикция отбелязва, че в решение České aerolinie Съдът е приел, че в хипотезата на директно свързан полет Регламент № 261/2004 се прилага и за втората част от полета, когато пунктът на излитане за първата част от полета е летище, намиращо се на територията на държава членка. По това дело възниква въпросът дали за въздушния превозвач от Общността, който е изпълнил първата част от полета, съществува задължение да заплати обезщетение на пътник, който е претърпял голямо закъснение при втората част от полета, изпълнена от въздушен превозвач, установен в трета държава. Според тази юрисдикция обаче главното производство се различава по това, че не се отнася до въздушен превозвач от Общността, тъй като превозвачът от Общността, издал билетите (Lufthansa), дори не е страна по главното производство. Следователно отново разрешението, възприето от Съда в това решение, не може автоматично да се приложи към фактическите обстоятелства по настоящото дело.

25. На второ място, по отношение на въпроса за валидността на Регламент № 261/2004 United Airlines изтъква, че ако този регламент следва да се прилага при възникнало голямо закъснение при втората част от директно свързан полет, това би означавало да се приеме, че същият регламент има екстратериториално приложение, което би било в разрез с международното право, когато тази втора част от полета изцяло е изпълнена на територията на трета държава. По-специално, принципът на суверенитета не допускал

посоченият регламент да се прилага към фактически обстоятелства, настъпили на територията на трета държава като разглежданите в главното производство, при които закъснението е възникнало на територията на Съединените щати и последиците са настъпили единствено на тази територия. В това отношение се посочва решение ATAA, в което Съдът признава принципа на обичайното международно право, съгласно който всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над своето въздушно пространство. Според запитващата юрисдикция, в случай че становището на United Airlines е правилно, възниква въпросът за валидността на този регламент с оглед на международното право.

26. 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 разбират и 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 свързан 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 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?“.

27. Писмени становища представят ищците в главното производство, United Airlines, белгийското и полското правителство, Европейският парламент, Съветът на Европейския съюз и Европейската комисия. В становищата си Съветът и Съветът разглеждат само втория въпрос.

IV. Анализ

28. В самото начало ще припомня, че съгласно постоянната практика на Съда пътниците, чиито полети са закъснели, може да се приравнят на пътниците на отменени полети за целите на прилагането на правото на обезщетение и че така те могат да се позовават на правото на обезщетение по член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, когато при пристигането си в „крайния пункт“ са претърпели загуба на време, равна на или по-голяма от три часа, тоест когато достигнат крайния пункт на пристигане три или повече часа след първоначално планирания от въздушния превозвач час на пристигане по разписание[7]. В това отношение в хипотезата на свързани полети от значение за получаване на

[7] Вж. в този смисъл решения от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 61), от 23 октомври 2012 г., Nelson и др. (C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657), Folkerts (т. 32 и 33) и České aerolinie (т. 19).

обезщетението с фиксиран размер по член 7 от този регламент е единствено закъснението, констатирано по отношение на предварително планирания по разписание час на кацане в крайния пункт на пристигане, разбиран като дестинацията на последния полет, с който лети съответният пътник [8].

29. В случая United Airlines не оспорва, че съгласно член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, ако въпросният регламент следва да се приложи, ищците в главното производство действително биха имали право на обезщетение в размер на 1800 EUR, тъй като закъснението от 223 минути, тоест повече от три часа в сравнение с първоначално планирания час на пристигане по разписание, е възникнало в рамките на разглежданата в главното производство последна част от директно свързания полет.

30. В спора по главното производство обаче United Airlines поставя под съмнение именно приложимостта на този регламент, а при условията на евентуалност — и валидността му. Именно тези два аспекта са предмет на двата преюдициални въпроса и на анализа по-долу.

A. По първия преюдициален въпрос

31. С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 3, параграф 1, буква а) и член 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че пътник има право на обезщетение от въздушен превозвач, установен в трета държава, когато пътникът достига крайния си пункт на пристигане с повече от три часа закъснение вследствие на закъснение при последната част от полет, който е с пунктове на излитане и на кацане на територията на трета държава, като тази последна част от полета е съставна част от директно свързан полет, чийто първоначален пункт на излитане е летище на територията на държава членка, изпълнява се изцяло от посочения въздушен превозвач, установен в трета държава, и пътникът е резервирал този полет с една-единствена резервация при въздушен превозвач от Общността.

32. Въпросът, така както е формулиран, съдържа два аспекта, които се отнасят, от една страна, до приложимостта на Регламент № 261/2004 в рамките на директно свързан полет като разглеждания в главното производство и от друга страна, до определянето на въздушния превозвач, който дължи обезщетението.

1. По приложимостта на Регламент № 261/2004

33. Що се отнася до приложното поле на Регламент № 261/2004, от член 3, параграф 1, буква а) от този регламент е видно, че той се прилага по-специално по отношение на пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка. За разлика от хипотезата по член 3, параграф 1, буква б), тази първа хипотеза не зависи от условието опериращият въздушен превозвач, който изпълнява полета, да може да се определи с понятието „превозвач от Общността“ по смисъла на член 2, буква в) от посочения регламент.

34. Най-напред ще припомня, че Съдът е постановил, че понятието „директно свързани полети“ трябва да се разбира като препращащо към два или повече полета, съставляващи едно цяло за целите на правото на обезщетение на пътниците по този Регламент

[8] Решение Folkerts (т. 34 и 35).

№ 261/2004[9]. Такъв е случаят, когато два или повече полета са запазени с една-единствена резервация, както е в делото по главното производство[10]. В този контекст обстоятелството, че смяната на въздухоплавателното средство може да бъде предприета при директно свързан полет, е без значение за тази квалификация[11]. От това следва, че за да се прецени приложимостта на посочения регламент в рамките на директно свързан полет, за който е направена една-единствена резервация, следва да се вземат предвид мястото на първоначалния пункт на излитане и крайният пункт на пристигане[12].

35. На следващо място, що се отнася до директно свързани полети от Европейския съюз, както в конкретния случай, от практиката на Съда е видно, че макар междинните кацания да се осъществяват на територията на трета държава, това не изключва приложимостта на Регламент № 261/2004, независимо от факта, че въздушният превозвач, изпълнил такъв полет или част от такъв полет, не е превозвач от Общността.

36. Всъщност в решение Wegener Съдът е постановил, че Регламент № 261/2004 се прилага за превоз на пътници, извършен въз основа на една-единствена резервация и включващ, между излитането от летище на територията на дадена държава членка (Берлин, Германия) и кацането на летище на територията на трета държава (Агадир, Мароко), планирано междинно кацане извън територията на Съюза (Казабланка, Мароко) със смяна на въздухоплавателното средство. Съдът посочва по същество, че директно свързан полет, едната част от който започва от летище, намиращо се в държава членка, а втората част е до летище, разположено в трета държава, трябва да се разглежда като образуващ едно цяло, макар втората част от директно свързания полет да се извършва от летище, намиращо се в трета държава. В това отношение, противно на твърденията на United Airlines в писменото му становище, Съдът не е приел, че този регламент се прилага въз основа на Евро-средиземноморското споразумение в областта на въздухоплаването, сключено през 2006 г. Всъщност тази приложимост се основава единствено на тълкуването на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004, без споразумението дори да е упоменато в това съдебно решение.

37. В същия смисъл в решение České aerolinie Съдът изрично се е произнесъл по приложимостта на Регламент № 261/2004 в рамките на директно свързан полет, съставен от два полета, за които е направена една-единствена резервация, започващ от летище, намиращо се на територията на държава членка (Прага, Чешка република), с краен пункт летище, намиращо се в трета държава (Банкок, Тайланд), и с преминаване през летището на друга трета държава (Абу Даби, Обединени арабски емирства). В тази хипотеза Съдът е постановил, че пътник, който в своя краен пункт на пристигане е претърпял закъснение от три часа или повече, възникнало при втория полет, извършен в рамките на споразумение за съвместно опериране от превозвач, който е установен в трета държава (Etihad Airways), може да предяви своя иск за обезщетение на основание на посочения регламент срещу въздушния превозвач от Общността, който е извършил първия полет (České aerolinie).

38. Както обаче отбелязва запитващата юрисдикция, несъмнено тези решения са постановени в контекста на фактически обстоятелства, различни от фактическата обстановка по главното производство. Всъщност, от една страна, в решение Wegener

[9] Решение Wegener (т. 17 и 18 и цитираната съдебна практика).

[10] Решение Wegener (т. 19 и 20 и цитираната съдебна практика).

[11] Решение Wegener (т. 23).

[12] Решения Wegener (т. 25) и České aerolinie (т. 16), както и определение от 12 ноември 2020 г., KLM Royal Dutch Airlines (C-367/20, EU:C:2020:909, т. 19, наричано по-нататък „определение KLM“).

закъснението на директно свързания полет е възникнало при първата част от полета с пункт на излитане, намиращ се на територията на държава членка, докато в настоящия случай закъснението възниква при последната част от полета, който е изпълнен изцяло на територията на трета държава. От друга страна, решение České aerolinie се отнася до възможността да се предяви иск срещу въздушния превозвач от Общността, изпълнил първата част от директно свързан полет, който е закъснял по време на втората част от полета, извършен изцяло в трета държава в рамките на споразумение за съвместно опериране от въздушен превозвач, установен в трета държава. За сметка на това в настоящия случай целият директно свързан полет е извършен от един и същ въздушен превозвач, установен в трета държава.

39. Въпреки различната фактическа обстановка обаче принципите, прогласени в точка 35 от настоящото заключение и които произтичат от тези две решения, според мен продължават да са валидни в конкретния случай.

40. От една страна, от цитираната съдебна практика е видно, че мястото, където закъснението възниква, не оказва никакво въздействие върху приложимостта на Регламент № 261/2004, доколкото се отнася до директно свързани полети от Съюза, за които е направена една-единствена резервация и съставляващи едно цяло за целите на правото на обезщетение на пътниците по този регламент. Всъщност от решение České aerolinie, както и от определение KLM следва, че всеки опериращ въздушен превозвач, който е извършил поне една част от полетите, от които се състои директно свързаният полет, дължи това обезщетение, независимо дали причината за голямото закъснение на пътника в крайния пункт на пристигане е осъщественият от него полет[13]. Следователно в случая обстоятелството, че закъснението е възникнало при последната част от полета и на територията на трета държава, не е релевантно за приложимостта на този регламент.

41. Според мен това разрешение изглежда обосновано и от гледна точка на целта да се осигури високо равнище на защита на потребителите, доколкото, ако се прави разграничение между това дали закъснението е възникнало при първата, или при втората част от полета в рамките на директно свързан полет, за който е направена една-единствена резервация, би означавало да се прави необосновано разграничение, поради което United Airlines е длъжно да заплати обезщетение при неуредици, настъпили при първата част от полета, но не дължи обезщетение при неуредици, настъпили при втората част от полета от същото пътуване, въпреки че и в двата случая пътниците търпят същото закъснение в крайния пункт на пристигане, а следователно и същото неудобство.

42. От друга страна, от същата съдебна практика е видно, че качеството на въздушен превозвач от Общността не е релевантно за приложимостта на Регламент № 261/2004 по отношение на директно свързани полети от Съюза. Всъщност, както бе припомнено по-горе, за разлика от член 3, параграф 1, буква б) от този регламент, който се отнася до пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета държава, до летище, разположено на територията на държава членка, член 3, параграф 1, буква а) от посочения регламент не изисква въздушният превозвач да е превозвач от Общността, в случай че пътниците заминават от летище, намиращо се в държава членка, за да бъде приложим посоченият регламент.

[13] Решение České aerolinie (т. 20—26) и определение KLM (т. 28).

43. Следователно осъществяването на полет от въздушен превозвач от Общността представлява условие за прилагането на Регламент № 261/2004 само при полети, чиито пунктове на излитане се намират на територията на трета държава и чиито пунктове на кацане се намират на територията на държава членка. Освен това член 3, параграф 5 от този регламент предвижда, че същият се прилага за всеки *оперираш* въздушен превозвач, предоставящ този транспорт. Всъщност в решение Wegener обстоятелството, че оперираният въздушен превозвач (Royal Air Maroc) не е превозвач от Общността, не е било предмет на какъвто и да било анализ, доколкото съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 тази квалификация няма никакво значение за прилагането на посочения регламент.

44. С оглед на изложеното предлагам на Съда да приеме, че директно свързан полет, излетял от територията на Съюза, като разглеждания в главното производство, попада в приложното поле на Регламент № 261/2004 по силата на член 3, параграф 1, буква а) от този регламент.

2. По определянето на въздушния превозвач, който дължи обезщетението

45. Що се отнася до въпроса кой превозвач в настоящия случай дължи обезщетението по член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, припомням, че спецификата на настоящото дело се състои в това, че въпросните билети са издадени от Lufthansa, въздушен превозвач от Общността, който не е страна по главното производство, като за сметка на това United Airlines, установен в трета държава въздушен превозвач, изпълнява физически съответните два полета.

46. В това отношение Съдът е констатирал, че що се отнася до превозвача, който дължи обезщетение в случай на голямо закъснение при пристигане на директно свързан полет, от текста на член 5, параграф 1, буква в) и параграф 3 от Регламент № 261/2004 е видно, че става дума само за „оперираш[ия] въздушен превозвач“ по смисъла на член 2, буква б) от посочения регламент[14]. Съгласно тази разпоредба „оперираш 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“.

47. В това определение се поставят две кумулативни условия, за да може даден въздушен превозвач да бъде квалифициран като „оперираш въздушен превозвач“ — а именно, от една страна, относно осъществяването на съответния полет и от друга страна, относно наличието на сключен с даден пътник договор[15]. Тази дефиниция обаче по никакъв начин не изисква оперираният въздушен превозвач да има статут на превозвач от Общността, тъй като този статут е релевантен единствено с оглед на преценяването на обхвата на регламента по отношение на пътниците, пристигащи с полети от трета държава (вж. т. 33 и 42 от настоящото заключение). Освен това отговорността на „оперираш[ия] въздушен превозвач“ е изключителна, тъй като при приемането на Регламент № 261/2004 законодателят на Съюза е избрал да изключи разделяне на отговорността между туроператора и въздушния превозвач по съответния договор[16].

[14] Решение České aerolinie (т. 20).

[15] Решение České aerolinie (т. 23).

[16] За анализ на подготвителните работи преди приемането на Регламент № 261/2004 вж. заключението на генералния адвокат Танчев по дело flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, т. 46).

48. Що се отнася до първото условие, съображение 7 от Регламент № 261/2004 потвърждава, че „[з]а да се гарантира ефективно прилагане на настоящия регламент, задълженията, които той предвижда, следва да се поемат от оперирания 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“. Всъщност Съдът пояснява условието за „осъществяване на полета“ при полети, изпълнявани по силата на договори за лизинг на самолет заедно с екипажа („мокър лизинг“), като е приел, че за оперираща въздушен превозвач трябва да се смята превозвачът, който „при упражняване на своята дейност по превоз на пътници, вземе решение да изпълни 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“ [17].

49. Що се отнася до наличието на договор, сключен с даден пътник, следва да се отбележи, че липсата на договорна връзка между засегнатите пътници и съответния оперираща въздушен превозвач е без значение, при положение че оперирацият въздушен превозвач има свое собствено договорно правоотношение с въздушния превозвач по съответния договор [18].

50. В конкретния случай, макар превозвачът, сключил договор с ищците в главното производство (чрез туристическата агенция), да е Lufthansa, превозвачът, изпълнил и двете части от полета, е United Airlines, вероятно в рамките на споразумение за съвместно опериране (code sharing) [19].

51. Ето защо ми се струва, че двете посочени по-горе условия за квалифицирането като „оперираща въздушен превозвач“, изглежда, са изпълнени, що се отнася до United Airlines, което впрочем също не оспорва тази квалификация в представеното писмено становище. Всъщност то е превозвачът, който действително е изпълнил всички части от свързания полет и е направил това от името на Lufthansa — превозвача, сключил договора с ищците в главното производство. В това отношение ще припомня, че в член 3, параграф 5, второ изречение от Регламент № 261/2004 се уточнява, че в случаите, когато оперираща 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 [20].

52. Изводът, че United Airlines е оперирацият въздушен превозвач и поради това дължи обезщетението по член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, е в съответствие с посочената в съображение 1 от този регламент цел за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, тъй като това е превозвачът, който лесно може да бъде идентифициран от пътниците и в повечето случаи носи отговорност за проблемите, възникнали по време на полета, както признава United Airlines в представеното становище.

[17] Решение от 4 юли 2018 г., Wirth и др. (C-532/17, EU:C:2018:527, т. 19 и 20).

[18] Вж. в този смисъл заключението на генералния адвокат Танчев по дело flightright (C-186/17, EU:C:2018:399, т. 27). Тъй като преюдициалното запитване е било оттеглено, дело C-186/17 е заличено от регистъра на Съда (вж. определение на председателя на Съда от 2 август 2018 г., flightright (C-186/17, непубликувано, EU:C:2018:657).

[19] Видно от преюдициалното запитване и от становището на United Airlines, първата част от полета с номер LH 8854 е продадена от Lufthansa и е била осъществена от United Airlines с полет номер UA 998.

[20] Решение České aerolinie (т. 28).

53. Накрая ще припомня, че съгласно член 13 от Регламент № 261/2004 изпълнението на задълженията на оперирaщия въздушен превозвач по този регламент не засяга правото му да търси в съответствие с приложимото национално право обезщетение от всяко, в това число и трето лице, чието поведение е станало причина той да не изпълни задълженията си, като например туроператор или друго лице, с което оперирaщият въздушен превозвач е сключил договор [21].

54. С оглед на всички изложени съображения предлагам на първия преюдициален въпрос да се отговори, че член 3, параграф 1, буква а) и член 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че в хипотезата на директно свързан полет, съставен от два полета, за които е направена една-единствена резервация, който е с пункт на излитане от летище, намиращо се на територията на държава членка и е с краен пункт на пристигане летище, намиращо се в трета държава, и преминава през друго летище в тази трета държава, пътникът, който в своя краен пункт на пристигане е претърпял закъснение от три часа или повече, възникнало при изпълнението на втората част от полета, осъществена, както и първата част от полета, от въздушен превозвач, установен в трета държава, може да предяви своя иск за обезщетение на основание на този регламент срещу посочения оперирaщ въздушен превозвач, когато е направена една-единствена резервация при превозвач от Общността, който не изпълнява нито една част от този полет.

Б. По втория преюдициален въпрос

55. С втория си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали, ако Съдът приеме, че Регламент № 261/2004 се прилага към положение като разглежданото в главното производство, този регламент е валиден с оглед на принципа на международното право, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над своето въздушно пространство.

56. В самото начало ще припомня, че както предвижда член 3, параграф 5 ДЕС, Съюзът допринася по-специално за „стриктното спазване и развитието на международното право“. Следователно при приемането на всеки акт Съюзът е длъжен да спазва изцяло международното право, включително обичайното международно право, което обвързва институциите на Съюза [22].

57. В това отношение в решение ATAA Съдът признава, че принципът на пълен и изключителен суверенитет на всяка държава над въздушното ѝ пространство е принцип на обичайното международно въздушно право, който обвързва институциите на Съюза [23]. Отново от същото съдебно решение е видно, че субектите на правото могат да се позовават на този принцип за целите на проверката от Съда на валидността на акт на Съюза, доколкото, от една страна, този принцип може да постави под съмнение компетентността на Съюза да приеме посочения 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

[21] Решение České aerolinie (т. 31 и цитираната съдебна практика).

[22] Решение ATAA (т. 101 и цитираната съдебна практика).

[23] Решение ATAA (т. 103 и 104 и цитираната съдебна практика). По-специално този принцип е кодифициран в член 1 от Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго (Съединени щати) на 7 декември 1944 г., съгласно който „[д]оговарящите държави признават, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над въздушното пространство над своята територия“. Поради причините, изложени в точки 57—72 от същото решение, тази конвенция обаче сама по себе си не обвързва Съюза.

задължения съгласно това право[24]. Въпреки това, както следва от посоченото съдебно решение, доколкото принципите на обичайното международно право не се отличават със същата степен на точност, както разпоредбите на международните договори, съдебният контрол на акт на Съюза от гледна точка на даден принцип на обичайното международно право трябва задължително да се ограничава до въпроса дали при приемането на съответния акт институциите на Съюза са допуснали явни грешки при преценката на условията за прилагане на този принцип[25].

58. В конкретния случай запитващата юрисдикция иска да се установи дали Регламент № 261/2004 е валиден с оглед на горепосочения принцип на международния въздушен обичай, доколкото този регламент може да се прилага по отношение на положение, което според тази юрисдикция възниква извън територията на Съюза и се отнася до превозвач, установен в трета държава.

59. В настоящия случай, като се има предвид, че в светлината на решение ATAA валидността на Регламент № 261/2004 може да се преценява с оглед на принципите на обичайното международно въздушно право в пределите на контрола за наличие на явна грешка в преценката, следователно се поставя въпросът дали законодателят на Съюза е допуснал такава грешка, която може да засегне валидността на посочения регламент.

60. Не смятам, че това е така.

61. На първо място, ще припомня, че съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 полетът, разглеждан в главното производство, попада в приложното поле на този регламент, тъй като ищците в главното производство са започнали пътуването си от летище, намиращо се в държава членка, а именно Белгия. Именно този критерий създава особено тясна връзка с територията на Съюза. Така обстоятелството, че в случая правото на обезщетение се поражда вследствие на закъснение, изцяло възникнало на територията на трета държава, по никакъв начин не променя тази връзка с територията на Съюза. Всъщност, както бе посочено в точки 36 и 37 от настоящото заключение, директно свързани полети, с пункт на излитане от летище, намиращо се на територията на държава членка, и с краен пункт на пристигане в летище, намиращо в трета държава, съставляват едно цяло, което може да се приравни на пряк полет, изпълнен по същия маршрут. В този смисъл Съдът е признал, че „ако полет […] е изпълнен изцяло извън територията Съюза, следва да се счита за отделен превоз, този полет няма да попада в приложното поле на Регламент № 261/2004. За сметка на това, ако превоз […] се разглежда като едно цяло — с пункт на излитане в държава членка, този регламент ще се прилага“[26].

62. Следователно, от една страна, Съдът имплицитно[27] вече е признал този принцип на суверенитет, като е посочил, че в случаите на отделни полети Регламент № 261/2004 не се прилага към полета, изпълнен извън територията на Съюза, а от друга страна, е приел, че прилагането на член 3, параграф 1, буква а) и на член 7 от този регламент за директно свързани полети не нарушава този принцип. По тази логика подобно прилагане не може да

[24] Решение ATAA (т. 107 и цитираната съдебна практика).

[25] Решение ATAA (т. 110), което потвърждава решение от 16 юни 1998 г., Racke (C-162/96, EU:C:1998:293, т. 52).

[26] Решение Wegener (т. 15).

[27] Доколкото приложното поле на акт на Съюза се тълкува по-специално с оглед на съответните правила на международното въздушно право (вж. по аналогия решение ATAA, т. 123).

засяга суверенитета на трета държава, на чиято територия се изпълнява последната част от директно свързан полет, тъй като по дефиниция ищците в главното производство са започнали пътуването си от летище, намиращо се на територията на Съюза.

63. На второ място, от гледна точка на международното частно право, както пояснява генералният адвокат Kokott в заключението си по дело ATAA, изобщо не е необичайно при упражняването на суверенните си правомощия държава или международна организация да взема под внимание обстоятелства, които протичат извън обхвата на нейната териториална компетентност. От решаващо значение в това отношение е разглежданите факти да имат достатъчна връзка със съответната държава или със съответната международна организация. Така в международното право се признават по-специално две основания за възникване на компетентност, позволяващи на държава (или на международна организация) да предприема действия — от една страна, териториална компетентност, по силата на която дадена държава има правомощие да предприема действия по отношение на лица (независимо от гражданството им), обстоятелства и имущество, намиращи се на нейна територия, и от друга страна, персонална компетентност, съгласно която държава (или международна организация) има правомощие да предприема действия по отношение на собствените си граждани (физически или юридически лица), независимо къде се намират [28].

64. Съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004, от една страна, той се прилага към пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, независимо от това къде е крайният пункт на пристигане на съответния полет (териториална компетентност) [29], и от друга страна, съгласно член 3, параграф 1, буква б) от този регламент към пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на трета държава, до летище на територията на държава членка, при условие по-специално че оперирящият въздушен превозвач, изпълняващ полета, е превозвач от Общността (персонална и териториална компетентност). Този регламент обаче по принцип не се прилага за директно свързани полети, които не се изпълняват от първоначален пункт на излитане или краен пункт на пристигане, намиращи се на територията на държава членка, но които се изпълняват изцяло между две трети държави, без каквато и да било връзка с територията на Съюза [30].

65. Така определените критерии за приложимост на Регламент № 261/2004, по-специално критерият по член 3, параграф 1, буква а) от този регламент, който е предмет на главното производство, не водят до екстериториално прилагане на правото на Съюза, включително когато съответният полет завършва в летище на трета държава. Всъщност този регламент може да се прилага само при ясно определени обстоятелства, при които съответният полет, разглеждан в неговата цялост, е извършен от летище, намиращо се на територията на държава членка, тъй като такъв полет, включително частта от него, изпълнена извън територията на Съюза, е неразривно свързан с територията на държавите — членки на Съюза.

[28] Заключение на генералния адвокат Kokott по дело Air Transport Association of America и др. (C-366/10, EU:C:2011:637, т. 148 и 149 и цитираната съдебна практика).

[29] Вж. в този смисъл решение от 27 септември 1988 г., Ahlström Osakeyhtiö и др./Комисия (89/85, 104/85, 114/85, 116/85, 117/85 и 125/85—129/85, EU:C:1988:447, т. 15—18).

[30] Вж. в това отношение заключението на генералния адвокат Saugmandsgaard Øe по дело Airhelp (Закъснение на полет, с който пътникът е бил премаршрутиран) (C-451/20, EU:C:2021:829, т. 24—60), който обаче посочва, че Регламент № 261/2004 се прилага и към директно свързани полети между трета държава и друга трета държава, когато мястото на пристигане на първия полет и мястото на излитане на втория полет се намират на територията на държава членка.

66. На трето място, това тълкуване се потвърждава от целта, преследвана с Регламент № 261/2004, а именно да се осигури високо равнище на защита на потребителите [31]. С оглед на прилагането на посочените две разпоредби е релевантно обстоятелството, че за полета е била направена една-единствена резервация и че началният пункт на излитане или крайният пункт на пристигане на този полет е от летище, намиращо се на територията на държава членка. Фактът обаче, че въздушният превозвач е избрал да извърши междинно кацане на територията на Съюза или в трета държава, не би трябвало да засегне правото на обезщетение на съответните пътници.

67. Освен това с оглед на тази цел, която е посочена и в член 38 от Хартата на основните права на Европейския съюз, законодателят на Съюза може да разреши дейност по въздушен транспорт на територията на Съюза само при условие че операторите спазват критериите, определени от Съюза за постигането на целите, които си е поставил в тази област [32]. Законодателят на Съюза е уредил дейността по въздушен превоз от територията на Съюза с Регламент № 261/2004, като е предвидил някои критерии с оглед постигане на целта за защита на потребителите. Поради това фактът, че съгласно този регламент установен в трета държава въздушен превозвач като United Airlines може да бъде задължен да заплати обезщетение за закъснение на полет, дължащо се на технически проблем, разрешен по време на междинно кацане, извършено на територията на трета държава, според мен е не само условие, но и риск, присъщ на избора на посочения въздушен превозвач да предлага услуги на европейския пазар. Поради това само ако посоченият превозвач е решил да изпълнява полети, които пристигат на или заминават от летище, намиращо се на територията на държава членка, спрямо него се прилагат разпоредбите на Регламент № 261/2004 [33]. Като е направил този избор, същият въздушен превозвач е искал да изпълнява не само преки полети, но и директно свързани полети, които съгласно постоянната съдебна практика съставляват едно цяло за целите на правото на обезщетение на пътниците съгласно този регламент, независимо дали се осъществяват самостоятелно, или, както в настоящия случай, в рамките на споразумение за съвместно оперириране.

68. На четвърто и последно място, считам, че трябва да се отхвърли изтъкнатият от United Airlines довод, съгласно който приложимостта на Регламент № 261/2004 нарушава принципа на равно третиране, доколкото само пътниците на директно свързания полет (Брюксел—Сан Хосе) могат да предявят иск за обезщетение, въпреки че на всички пътници от полета Нюарк—Сан Хосе е била причинена вреда вследствие на закъснението. Този довод според мен не само потвърждава, че член 3, параграф 1, буква а) от посочения регламент не се прилага, без да е налице тясна връзка между даден полет и територията на Съюза, но почива и на погрешна предпоставка, като се пропуска обстоятелството, че посочените от тази авиокомпания две групи пътници не се намират в идентично положение.

69. С оглед на всички изложени съображения предлагам на втория преюдициален въпрос да се отговори, че член 3, параграф 1, буква а) и член 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че отговорът на първия въпрос не е в противоречие с принципа на обичайното международно право, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над своето въздушно пространство, поради което този принцип не засяга валидността на посочения регламент.

[31] Вж. съображения 1 и 4 от Регламент № 261/2004.

[32] Вж. по аналогия решение ATAA (т. 128).

[33] Вж. по аналогия решение ATAA (т. 127).

V. Заключение

70. С оглед на гореизложеното предлагам на Съда да отговори на поставените от Nederlandstalige ondernemingsrechtbank Brussel (Нидерландскоезичен търговски съд Брюксел, Белгия) преюдициални въпроси по следния начин:

„1) Член 3, параграф 1, буква а) и член 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 тълкуват в смисъл, че в хипотезата на директно свързан полет, съставен от два полета, за които е направена една-единствена резервация, който е с пункт на излитане от летище, намиращо се на територията на държава членка, и е с краен пункт на пристигане в летище, намиращо се в трета държава, и с преминаване през друго летище на тази трета държава, пътникът, който в своя краен пункт на пристигане е претърпял закъснение от три часа или повече, възникнало при изпълнението на втората част от полета, осъществена, както и първата част от полета, от въздушен превозвач, установен в трета държава, може да предяви своя иск за обезщетение на основание на този регламент срещу посочения опериращ въздушен превозвач, когато е направена една-единствена резервация при превозвач от Общността, който не изпълнява нито една част от този полет.

2) Член 3, параграф 1, буква а) и член 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че отговорът на първия въпрос не е в противоречие с принципа на обичайното международно право, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над своето въздушно пространство, поради което този принцип не засяга валидността на посочения регламент“.