Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (голям състав)

26 февруари 2013 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Членове 6 и 7 — Свързан(и) полет(и) — Отчитане на закъснение при достигане на крайния пункт на пристигане — Продължителност на закъснението, равна на или по-голяма от три часа — Право на пътниците на обезщетение“

По дело C-11/11

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание на член 267 ДФЕС от Bundesgerichtshof (Германия) с акт от 9 декември 2010 г., постъпил в Съда на 11 януари 2011 г., в рамките на производство по дело

Air France SA

срещу

Heinz-Gerke Folkerts,

Luz-Tereza Folkerts,

СЪДЪТ (голям състав),

състоящ се от: г-н V. Skouris, председател, г-н K. Lenaerts, заместник-председател, г-н A. Tizzano, г-жа R. Silva de Lapuerta, г-н M. Ilešič, г-н J. Malenovský (докладчик), г-жа M. Berger, г-н E. Jarašiūnas, председатели на състав, г-н E. Juhász, г-н A. Borg Barthet, г-н U. Lõhmus, г-жа A. Prechal, г-н C. G. Fernlund, г-н J. L. da Cruz Vilaça и г-н C. Vajda, съдии,

генерален адвокат: г-н Y. Bot,

секретар: г-н M. Aleksejev, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 27 ноември 2012 г.,

като има предвид становищата, представени:

— за Air France SA, от G. Toussaint, Rechtsanwalt,

— за германското правителство, от г-жа J. Kemper, в качеството на представител,

— за френското правителство, от г-н G. de Bergues и г-н M. Perrot, в качеството на представители,

* Език на производството: немски.

— за италианското правителство, от г-жа G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от г-жа C. Colelli, avvocato dello Stato,

— за полското правителство, от г-н M. Szpunar, в качеството на представител,

— за правителството на Обединеното кралство, от г-н S. Ossowski, в качеството на представител, подпомаган от M.D. Beard, barrister,

— за Европейската комисия, от г-н K. Simonsson и г-н K.-P. Wojcik, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на 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, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между авиокомпания Air France SA (наричана по-нататък „Air France“) и г-н и г-жа Folkerts, като последната има резервация за полет от Бремен (Германия) до Асунсион (Парагвай) през Париж (Франция) и Сао Пауло (Бразилия), а спорът е с предмет обезщетение за вреди, които г-жа Folkerts счита, че е претърпяла вследствие на закъснението, с което е достигнала до крайния си пункт на пристигане.

Правна уредба

Международното право

3 Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, сключена в Монреал на 28 май 1999 г. („Конвенцията от Монреал“), е подписана от Европейската общност на 9 декември 1999 г. и е одобрена от нейно име с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 година (ОВ L 194, стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112).

4 Членове 17—37 от Конвенцията от Монреал съставляват глава трета от нея, озаглавена „Отговорност на превозвача и размер на обезщетението за вреди“.

5 Член 19 от тази конвенция, озаглавен „Закъснение“, предвижда:

„Превозвачът е отговорен за вреда, причинена от закъснение при въздушния превоз на пътници, багаж или товари. Независимо от това превозвачът не носи отговорност за вреда, причинена от закъснение, ако докаже, че той и неговите служители и агенти са взели всички необходими мерки за избягване на вредата или че е било невъзможно той или те да вземат такива мерки“.

6 Член 22, параграф 1 от посочената конвенция ограничава отговорността на превозвача при вреди, претърпени от пътниците в резултат на закъснение, до размера на 4 150 специални права на тираж за пътник.

Правото на Съюза

7 Съображения 1—4 и 15 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(1) Действия[та] 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 [потребителите].

(2) Отказан[ият] достъп на борда и отмяна[та] или [голямото] закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците.

(3) Докато Регламент (ЕИО) № 295/91 на Съвета от 4 февруари 1991 г. относно създаване на общи правила за система за обезщетяване при отказ за качване на борда при редовен въздушен транспорт [ОВ L 36, стр. 5] създаде основна защита за пътниците, броят на пътниците, на които се отказва достъп на борда против тяхната воля, остава твърде голям, както и на тези, засегнати от отменени полети без предварително предупреждение и от големи закъснения.

(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.

[…]

(15) Извънредни обстоятелства се смята, че съществуват, когато въздействието на решение за управление на въздушния трафик във връзка с определен самолет в определен ден води до голямо закъснение, закъснение, продължаващо до другия ден, или отмяна на един или повече полети с този самолет, въпреки че са взети всички разумни мерки от съответния въздушен превозвач за избягване на закъснения или отменени полети“.

8 Член 1, параграф 1 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Предмет“, предвижда:

„1. С настоящия регламент се признават, при посочени в него условия, минимални права за пътниците, когато:

а) им е отказан достъп на борда против тяхната воля;

б) техният полет е отменен;

в) техният полет е закъснял“.

9 Съгласно член 2 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Определения“:

„За целите на настоящия регламент:

[…]

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 [з]а пристигане се спази;

[…]“.

10 Член 5 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Отмяна“, гласи:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

а) получават помощ от оперирaщия въздушен превозвач по член 8; и

б) получават помощ от оперирaщия въздушен превозвач по член 9, параграф 1, буква а), и член 9, параграф 2, както и при премаршрутиране, когато нормално очакваното начало на новия полет е най-малко в деня след заминаването, така както е било планирано за отменения полет, помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква б), и член 9, параграф 1, буква в); и

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 за 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.

[…]“.

11 Член 6 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Закъснение“, гласи:

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

а) за два […] часа [или повече] при полети до 1 500 километра; или

б) за три […] часа [или повече] при всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и при всички други полети между 1 500 и 3 500 километра; или

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

на пътниците се предлага от опериращия 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“.

12 Член 7 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на обезщетение“, предвижда:

„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 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 %.

[…]“.

13 Член 8 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране“, гласи следното:

„1. Когато се прави позоваване на този член, на пътниците се предлага избор между:

а)

— възстановяване до седем дни, [при условията] по [...] член 7, параграф 3, на пълната стойност на билета на цената, на която е купен, за част или части от неосъществения път, и за част или части от вече осъществения път, ако полетът повече не изпълнява предназначението си по отношение на първоначалния план за пътуване, [както и], когато е [необходимо],

— обратен полет до първоначалния пункт на излитане, при първа възможност;

б) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност; или

в) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътника, в зависимост от наличността на свободни места.

[...]“.

14 Член 9 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на грижа“, гласи следното:

„1. Когато се прави позоваване на този член, на пътниците се предлага безплатно:

а) храна и напитки според времето за изчакване;

б) настаняване в хотел в случаите,

— когато се налага престой за една или повече нощи, или

— когато се налага допълнителен престой към първоначално предвидения от пътника;

в) превоз между летището и мястото за настаняване (хотел или друго място).

2. Освен това, на пътниците се предлага [възможност за] две безплатни телефонни обаждания, [две] телекс или факс съобщения, или [две] електронни съобщения.

3. При прилагане на този член оперирящият въздушен превозвач обръща специално внимание на нуждите на лицата с намалена подвижност и придружаващите ги лица, както и на нуждите на деца без придружители“.

15 Член 13 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на поправяне на вредите“, гласи:

„В случаите, когато оперираш 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 едно 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 оперирящият въздушен превозвач има договор. По същия начин, нито една разпоредба от този регламент не

може да се тълкува като ограничаваща правото на туроператор или [на] трето лице, различно от пътника, с когото опериращ въздушен превозвач има договор, да търси възстановяване или обезщетение от опериращия въздушен превозвач в съответствие с приложимото законодателство“.

Фактите по главното производство и преюдициалните въпроси

16 Г-жа Folkerts има резервация за полет от Бремен до Асунсион през Париж и Сао Пауло.

17 Според първоначално предвиденото разписание самолетът на г-жа Folkerts трябва да излети от Бремен на 16 май 2006 г. в 6,30 ч. и да пристигне в Асунсион — неговия краен пункт на пристигане, в 23,30 ч. същия ден.

18 Началото на осъществявания от авиокомпания Air France полет от Бремен до Париж е забавено и самолетът излита със закъснение едва малко преди девет часà, тоест със закъснение от около два часа и половина след времето за излитане по разписание. При заминаването си от Бремен г-жа Folkerts получава бордните карти за цялото пътуване и пристига в Париж едва след излитането на самолета на авиокомпания Air France, с който трябва да се извърши свързващият полет до Сао Пауло. Air France прехвърля резервацията на г-жа Folkerts за следващия полет за Сао Пауло. Тъй като той пристига със закъснение в Сао Пауло, г-жа Folkerts изпуска първоначално предвидения свързващ полет за Асунсион. В резултат на това тя пристига в Асунсион едва в 10,30 ч. на 17 май 2006 г., тоест със закъснение от единадесет часа след предварително предвиденото време за пристигане по разписание.

19 Авиокомпания Air France е осъдена от първата, а впоследствие и от въззивната инстанция да заплати на г-жа Folkerts обезщетение за вреди, включващо сума в размер на 600 EUR на основание член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004.

20 Поради тази причина Air France подава ревизионна жалба пред Bundesgerichtshof.

21 Запитващата юрисдикция счита, че изходът на делото по посочената жалба зависи от отговора на въпроса дали г-жа Folkerts разполага с право на иск срещу Air France за обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004.

22 Запитващата юрисдикция счита, че всъщност г-жа Folkerts би имала право на обезщетение в размер на 600 EUR единствено ако практиката на Съда (Решение от 19 ноември 2009 г. по дело Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, Сборник, стр. I-10923), с която на пътниците се признава право на обезщетение по член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 също и в случаите на голямо закъснение, може да се приложи и в настоящия случай, в който, въпреки че не е налице закъснение след времето за излитане по разписание по смисъла на член 6, параграф 1 от този регламент, крайният пункт на пристигане е достигнат със закъснение с продължителност, равна или по-голяма от три часа след предварително предвиденото време за пристигане по разписание.

23 Така според запитващата юрисдикция отговорът на въпроса дали е обосновано правото на обезщетение, на което се позовава ответникът в производство по ревизионната жалба, зависи от обстоятелството дали е възможно да се ползва защитата по член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 дори и ако не е налице закъснение по смисъла на член 6, параграф 1 от Регламент № 261/2004. В действителност от мотивите на Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, не е възможно да се определи дали за да възникне правото на обезщетение по член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, е от значение единствено продължителността на закъснението в крайния пункт на пристигане, или правото на обезщетение поради закъснение на полета допълнително предполага да са изпълнени изискванията за прилагането на член 6,

параграф 1 от този регламент, тоест още при излитането на разглеждания полет да е налице закъснение, чиято продължителност превишава установените в същата разпоредба прагове за продължителността на закъснението.

24 При тези обстоятелства Bundesgerichtshof решава да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Пътниците разполагат ли с право на обезщетение по член 7 [от Регламент № 261/2004], ако техният полет е излетял със закъснение с по-малка от посочената в член 6, параграф 1 от [този] регламент продължителност, но е достигнал крайния пункт на пристигане три часа или повече след предварително предвиденото време за пристигане по разписание?

2) При отрицателен отговор на първия въпрос:

В случай че полетът се състои от няколко отсечки, следва ли закъснението по член 6, параграф 1 от Регламент [№ 261/2004] да се определя за всяка отделна отсечка, или трябва да се определя за разстоянието на целия полет до крайния пункт на пристигане?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

25 С първия си въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали член 7 от Регламент № 261/2004 следва да бъде тълкуван в смисъл, че обезщетение въз основа на тази разпоредба се дължи на пътник, пътуващ със свързани полети, ако първият от тях е излетял със закъснение, по-малко от установените в член 6 от посочения регламент прагове за продължителност на закъснението, но въпреки това пътникът е достигнал крайния пункт на пристигане със закъснение от три или повече часа след предварително предвиденото време за кацане по разписание.

26 На първо място, следва да се припомни, че както следва от член 1, параграф 1 от Регламент № 261/2004, същият има за цел да предостави минимални права на пътниците, ползващи въздушен транспорт, които се озоват в три различни ситуации, а именно при отказ на достъп до борда против тяхната воля, при отмяна на полета и последно, при закъснение на техния полет.

27 От член 2 от Регламент № 261/2004, с който се установяват дефинициите за целите на прилагането на Регламента, обаче следва, че за разлика от отказа на достъп до борда и от отмяната на полет, закъснението на полет само по себе си не е предмет на съдържаща се в този член отделна дефиниция.

28 Освен това се налага да се констатира, че Регламент № 261/2004 предвижда два различни случая на закъснение на полет.

29 От една страна, в някои хипотези, като закъснението на полет по член 6 от Регламент № 261/2004, в посочения регламент се взема предвид единствено закъснението на полета след времето за излитане по разписание.

30 От друга страна, в други хипотези меродавно за Регламент № 261/2004 е закъснението на полета, констатирано при достигане на крайния пункт на пристигане. Така в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 законодателят на Съюза предвижда правни

последици за обстоятелството, че пътниците, чийто полет е отменен и на които въздушният превозвач е предложил премаршрутиране, достигат крайния пункт на пристигане със закъснение след предварително планираното време за пристигане на отменения полет по разписание.

31 Във връзка с това следва да се посочи, че посочването в Регламент № 261/2004 на различни случаи на закъснение се оказва съвместимо с член 19 от Конвенцията от Монреал, която е съставна част от правния ред на Съюза (вж. Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA, C-344/04, Recueil, стр. I-403, точка 36 и Решение от 6 май 2010 г. по дело Walz, C-63/09, Сборник, стр. I-4239, точки 19 и 20). В действителност в този член се използва изразът „закъснение при въздушния превоз на пътници“, без да се уточнява на кой етап от подобен транспорт следва да се констатира въпросното закъснение.

32 На второ място, следва да се припомни, че Съдът вече е постановил, че подобно на пътниците, чиито първоначални полети са отменени и на които въздушният превозвач не е в състояние да предложи премаршрутиране при условията по член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004, пътниците, чиито полети имат голямо закъснение, тоест закъснение с продължителност, равна или по-голяма от три часа, имат право на обезщетение на основание член 7 от Регламент № 261/2004, при условие че са претърпели необратима загуба на време, а следователно и сходно неудобство (вж. Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, точки 60 и 61, както и Решение от 23 октомври 2012 г. по дело Nelson и др., C-581/10 и C-629/10, точки 34 и 40).

33 Тъй като, що се отнася до закъснелите полети, това неудобство се обективира при достигането на крайния пункт на пристигане, Съдът е постановил, че с оглед на обезщетението по член 7 от Регламент № 261/2004 закъснението трябва да се преценява по отношение на предварително планираното време за пристигане в тази дестинация по разписание (вж. Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, точка 61 и Решение по дело Nelson и др., посочено по-горе, точка 40).

34 Понятието „краен пункт на пристигане“ обаче е дефинирано в член 2, буква з) от Регламент № 261/2004 като дестинацията, посочена на билета, представен при регистрацията, или при директно свързващи полети дестинацията на последния полет.

35 От това следва, че в хипотезата на свързани полети от значение за получаване на обезщетението с фиксиран размер по член 7 от Регламент № 261/2004 е единствено 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.

36 На трето място, член 6 от Регламент № 261/2004, в който се взема предвид единствено закъснението на полета по отношение на времето за излитане по разписание, има за цел според собствената му формулировка единствено да установи условията, предоставящи право да се ползват помощта и грижите, предвидени съответно в членове 8 и 9 от посочения регламент.

37 От това следва, че получаването на обезщетението с фиксиран размер, на което съгласно член 7 от Регламент № 261/2004 имат право пътниците, в случай че полетът им достигне крайния пункт на пристигане със закъснение от три часа или повече след предварително планираното време по разписание, не е подчинено на спазването на изискванията на член 6 от този регламент.

38 Следователно обстоятелството, че полет като разглеждания в главното производство не е осъществен със закъснение, превишаващо предвидената в член 6 от регламента максимално допустима продължителност на закъснението след времето за излитане по разписание, не се отразява върху задължението на авиокомпаниите да обезщетят пътниците на такъв полет, при положение че той достига крайния пункт на пристигане със закъснение от три часа или повече.

39 Възприемането на противоположното решение би съставлявало необосновано различие в третирането дотолкова, доколкото то отново би довело до различно третиране на пътниците на полети, които достигат крайния си пункт на пристигане със закъснение от три часа или повече след предварително планираното време за пристигане по разписание, в зависимост от обстоятелството дали закъснението на техния полет след времето за излитане по разписание надвишава максимално допустимата продължителност на закъснението по член 6 от Регламент № 261/2004, при положение че е идентично неудобството им, свързано с необратимата загуба на време.

40 На четвърто място, в хода на съдебното производство Европейската комисия по-специално излага някои статистически данни, от една страна, относно значителния дял на свързани полети в транспорта на пътници в европейското въздушно пространство, и от друга страна, относно повторяемостта на закъсненията с продължителност от три часа или повече, които се констатират при достигане на крайния пункт на пристигане, които закъснения се допускат при такива полети и се дължат на обстоятелството, че заинтересуваните пътници са изпуснали свързващи полети.

41 В това отношение е вярно, че задължението да се обезщетяват пътниците на разглежданите полети с фиксираните по размер обезщетения по член 7 от Регламент № 261/2004, е свързано с известни финансови последици за въздушните превозвачи (вж. в този смисъл Решение по дело Nelson и др., посочено по-горе, точка 76).

42 Въпреки това е необходимо да се подчертае, че от една страна, тези финансови последици не могат да се считат за несъразмерни спрямо целта за високо равнище на защита на пътниците, ползващи въздушен транспорт (Решение по дело Nelson и др., посочено по-горе, точка 76), а от друга страна, че реалният ефект от посочените финансови последици може да бъде смекчен с оглед на следните три особености

43 Първо следва да се припомни, че въздушните превозвачи не са длъжни да заплатят посоченото обезщетение, ако могат да докажат, че отмяната или голямото закъснение са причинени от извънредни обстоятелства, които не е можело да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки, тоест от обстоятелства, които се намират извън ефективния контрол на въздушния превозвач (Решение от 22 декември 2008 г. по дело Wallentin-Hermann, C-549/07, Сборник, стр. I-11061, точка 34 и Решение по дело Nelson и др., посочено по-горе, точка 79).

44 По-нататък следва да се посочи, че изпълнението на задълженията по Регламент № 261/2004 не засяга правото на тези превозвачи да търсят обезщетение от всяко лице, което е причинило закъснението, в това число от трети лица, както се предвижда в член 13 от Регламента (Решение по дело Nelson и др., посочено по-горе, точка 80).

45 Освен това размерът на обезщетението, определен на 250 EUR, 400 EUR и 600 EUR в зависимост от разстоянието на съответните полети, може още да се намали с 50 % в съответствие с член 7, параграф 2, буква в) от Регламент № 261/2004, когато — при полети, които не попадат в приложното поле на член 7, параграф 2, букви а) и б) от посочения регламент — закъснението е по-малко от четири часа (Решение по дело Sturgeon и др., посочено по-горе, точка 63 и Решение по дело Nelson и др., посочено по-горе, точка 78).

46 Накрая и във всички случаи от постоянната съдебна практика следва, че със значимостта, която придобива целта за защита на потребителите, в това число следователно и на пътниците, ползващи въздушен транспорт, може да се обосноват негативни, дори тежки икономически последици за някои икономически оператори (Решение по дело Nelson и др., посочено по-горе, точка 81 и цитираната съдебна практика).

47 С оглед на гореизложените съображения на първия въпрос следва да се отговори, че член 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че въз основа на посочения член се дължи обезщетение на пътник, пътуващ със свързани полети, ако първият от тях е излетял със закъснение, по-малко от установените в член 6 от посочения регламент прагове за продължителност на закъснението, но въпреки това пътникът е достигнал крайния си пункт на пристигане със закъснение от три часа или повече след предварително планираното време за пристигане по разписание, тъй като посоченото обезщетение не зависи от наличието на закъснение при излитането на полета и следователно от спазването на изискванията в посочения член 6.

По втория въпрос

48 Предвид положителния отговор на първия въпрос не е необходимо да се отговаря на втория въпрос.

По съдебните разноски

49 С оглед на обстоятелството, че за страните в главното дело 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 (голям състав) реши:

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 тълкува в смисъл, че въз основа на посочения член се дължи обезщетение на пътник, пътуващ със свързани полети, ако първият от тях е излетял със закъснение, по-малко от установените в член 6 от посочения регламент прагове за продължителност на закъснението, но въпреки това пътникът е достигнал крайния си пункт на пристигане със закъснение от три часа или повече след предварително планираното време за пристигане по разписание, тъй като посоченото обезщетение не зависи от наличието на закъснение при излитането на полета и следователно от спазването на изискванията в посочения член 6.

Подписи