



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
Н. SAUGMANDSGAARD ØE
представено на 6 октомври 2021 година¹

Дело C-451/20

Airhelp Limited

срещу

Austrian Airlines AG

(Преюдициално запитване, отправено от Landesgericht Korneuburg (Областен съд
Корнойбург, Австрия)

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Обезщетяване на пътници при отмяна или голямо закъснение на полети — Една-единствена резервация при превозвач от Общността — Въздушен превоз, който се състои от два полета с първоначален пункт на излитане и краен пункт на пристигане на територията на трета държава — Място на пристигане на първия полет и място на излитане на втория полет, намиращи се на територията на държава членка — Член 3, параграф 1, букви а) и б) — Приложно поле — Член 5, параграф 1, буква в) — Предложение за премаршрутиране — Закъснял полет, с който пътникът е бил премаршрутиран — Действителен час на пристигане в крайния пункт — Задължения на опериращия въздушен превозвач — Член 7, параграф 1 — Право на обезщетение“

I. Въведение

1. Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на няколко разпоредби от Регламент (ЕО) № 261/2004 за обезщетяване на пътниците².
2. Запитването е отправено в рамките на спор между дружеството Airhelp Ltd (Хонконг), правопреемник на пътник, и авиокомпания Austrian Airlines AG (Австрия) по повод на искане за обезщетение във връзка с отменен полет, с мотива че направеното от тази авиокомпания предложение за премаршрутиране не е позволило на съответния пътник да достигне крайния пункт на пристигане в рамките на два часа след времето на пристигане по разписание на отменения полет.

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).

3. Делото в главното производство е повод Съдът да се произнесе по приложимостта на Регламент № 261/2004 спрямо полет от летище, разположено на територията на трета страна, до летище на територията на трета страна със свързващ полет в държава членка. Съдът ще трябва да определи дали предвиденото в този регламент обезщетение за два полета с пункт на излитане или пункт на пристигане в държава членка в рамките на две отделни резервации се разпростира и до въздушния превоз като цяло, когато тези два полета са запазени с една-единствена резервация.

4. От Съда се иска също да уточни понятието „действително време на пристигане“, що се отнася до задълженията на опериращия въздушен превозвач в рамките на предложение за полет, с който са премаршрутирани пътниците, и да определи дали посочения превозвач е отговорен за този полет, извършен от друг въздушен превозвач, така че за евентуално закъснение на полета би трябвало да отговаря първият превозвач.

5. В края на моя анализ ще предложа на Съда да отговори на тези въпроси в смисъл, че Регламент № 261/2004 е приложим към положение, при което към два полета, за които е направена една-единствена резервация, този регламент се прилага поотделно, и че опериращият въздушен превозвач, сключил договора за превоз с пътника, може да се освободи от задължението да плати обезщетение само ако му е предложил премаршрутиране, позволяващо на пътника действително да достигне крайния пункт в рамките на два часа след времето на пристигане по разписание на отменения полет.

II. Правото на Съюза

6. Съображения 1, 2, 6, 12 и 13 от Регламент № 261/2004 предвиждат:

„(1) Действия на [Съюза] 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.

(2) Отказан достъп на борда и отмяна или дълго закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците.

[...]

(6) Защитата, предоставена на пътници, заминаващи от летище, разположено в държава членка, следва да се предостави и на тези, които заминават от летище, разположено в трета страна за летище, разположено в държава членка, когато превозвач от Общността извършва полета.

[...]

(12) Безпокойството и неудобството на пътниците, причинени от отмяна на полети, следва също да се намали. Това следва да се постигне, като се убедят превозвачите да информират пътниците за отменени полети преди времето на [излитане] по разписание и, освен това, да им предложат разумно премаршрутиране, така че пътниците да могат да уредят нещата по друг начин. Ако не успеят да направят това,

въздушните превозвачи следва да компенсират пътниците, освен когато отмяната става в извънредни обстоятелства, които [не] са могли да бъдат избегнати при вземане на всякакви разумни мерки.

- (13) Пътници, чиито полети са отменени, следва да могат да получат или възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране при задоволителни условия, и за тях следва да се положат съответни грижи докато чакат по-късен полет“.

7. Член 2 от този регламент е озаглавен „Определения“ и гласи:

„За целите на настоящия регламент:

[...]

- 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;

[...]

- 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 спазва;

[...]“.

8. Член 3 от посочения регламент е озаглавен „Приложно поле“ и предвижда:

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

9. Член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от същия регламент е озаглавен „Отмяна“ и гласи:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[...]

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

[...]

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

10. Член 7 от Регламент № 261/2004 е озаглавен „Право на обезщетение“ и предвижда в параграфи 1 и 2:

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

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

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

в) 600 EUR за всички полети, попадащи 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

[...]

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

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

11. Член 8 от този регламент, озаглавен „Право на възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране“, гласи в параграф 1:

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

[...]

б) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност [...]“.

12. Член 13 от посочения регламент е озаглавен „Право на поправка на вредите“ и предвижда:

„В случаите, когато опериращ 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 опериращия въздушен превозвач да търси възстановяване от туроператор или друго лице, с което опериращият въздушен превозвач има договор. [...]“.

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

13. Пътник има потвърдена резервация за въздушен превоз, който следва да бъде извършен от Austrian Airlines — превозвач от Общността — от Кишинев (Молдова) до Банкок (Тайланд), състоящ се от два последователни полета, планирани на 29 май 2019 г.: първият полет е от Кишинев (Молдова) до Виена (Австрия), а вторият полет, с час на излитане по разписание няколко часа след кацането на първия полет, е от Виена (Австрия) до Банкок (Тайланд) и е трябвало да пристигне на местоназначението на 30 май 2019 г. в 14,20 ч.

14. Полетът от Кишинев до Виена е отменен по-малко от седем дни преди планираното заминаване. Austrian Airlines променя резервацията на пътника след пренасочването му към полет, с който е премаршрутиран от Истанбул (Турция) до Банкок (Тайланд), с пристигане по разписание също на 30 май 2019 г., но в 15,00 ч.³ Следователно полетът, с който е премаршрутиран пътникът, е със закъснение само 40 минути спрямо планираното време на пристигане на първоначално резервирания полет. Въпреки това полетът, с който е премаршрутиран пътникът, достига Банкок в 16,47 ч., тоест със закъснение от 2 часа и 27 минути спрямо планираното време на пристигане на първоначално резервирания полет.

15. Airhelp, на което съответният пътник е прехвърлил правото си на обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004, предявява иск за обезщетение в размер на 300 EUR, като твърди, че авиокомпания Austrian Airlines не е предложила премаршрутиране на пътника, позволяващо му да достигне крайния пункт на пристигане — Банкок, в рамките на два часа след първоначално планираното време на пристигане. При изчисляването на тази сума е взето предвид обстоятелството, че Airhelp счита, че Austrian Airlines има право да претендира намаляване на размера на обезщетението в съответствие с член 7, параграф 2, буква в) от този регламент, тъй като пътникът е стигнал до крайния пункт на пристигане в рамките на не повече от четири часа след първоначално планирания час на пристигане. Austrian Airlines обаче оспорва иска, като твърди, че пътникът няма право на това обезщетение, тъй като времето за пристигане по разписание на полета, с който е

³ Съгласно преюдициалното запитване следва, че не е възможно да се определи по какъв начин, нито в колко часа пътникът е бил превозен от Кишинев до Истанбул.

премаршрутиран пътникът, е бил 15,00 ч. и следователно закъснението е било само 40 минути спрямо времето за пристигане по разписание на първоначално резервирания полет, тоест 14,20 ч.

16. Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат, Австрия), който е сезираният първоинстанционен съд, уважава иска, като приема, че съгласно текста на Регламент № 261/2004 при изчисляването на закъснение на полет следва да се сравни часът на пристигане по разписание на първоначалния полет с часа, в който полетът, с който е премаршрутиран пътникът, действително е достигнал крайния пункт на пристигане. Въз основа на това посоченият съд стига до извода, че въздушен превозвач е освободен от плащане на обезщетение само ако на практика пътникът достигне крайния пункт на пристигане с полета, с който е премаршрутиран, най-късно със закъснение от два часа спрямо първоначално предвиденото разписание.

17. Същият съд отбелязва, че в конкретния случай пътникът е трябвало да кацне по разписание в 14,20 ч. в Банкок с първоначално предвидения полет, но всъщност той е достигнал крайния пункт на пристигане с полета, с който е бил премаршрутиран, едва в 16,47 ч., тоест 2 часа 27 минути по-късно. Същият съд приема, че искът за обезщетение е основателен в размер, намален с 50 %, без обаче да разглежда въпроса дали разпоредбите на Регламент № 261/2004 действително са приложими към обстоятелствата по случая.

18. Austrian Airlines обжалва решението на първоинстанционния съд пред Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия), който е запитващата юрисдикция.

19. Тази юрисдикция отбелязва, че видно от практиката на Съда, междинното кацане на територията на Съюза не е основание Регламент № 261/2004 да започне да се прилага по отношение на полетите, за които е направена една-единствена резервация и чийто първоначален пункт на излитане или краен пункт на пристигане не се намират на територията на Съюза. Ако случаят е такъв, запитващата юрисдикция счита, че посоченият регламент не се прилага към първоначално резервирания полет между Кишинев (Молдова) и Банкок (Тайланд) през Виена (Австрия), тъй като мястото на първоначалния пункт на излитане и крайният пункт на пристигане се намират в трета държава. Тази юрисдикция обаче иска да установи дали подобен резултат е в съответствие с целта на посочения регламент, която е да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, като подчертава, че ако двата полета не са били резервирани заедно, всеки от тях е щял да попадне в приложното поле на същия регламент съгласно текста на член 3, параграф 1.

20. По-нататък запитващата юрисдикция отбелязва, че ако Регламент № 261/2004 беше приложим, възниква въпросът дали член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от него следва да се тълкува в смисъл, че посоченият в този член времеви диапазон би следвало да се основава на *планираното по разписание* или на *действителното* време на заминаване и пристигане на полета, с който е премаршрутиран пътникът. Запитващата юрисдикция посочва, че в случая по главното производство правото на обезщетение всъщност зависи от отговора на въпроса дали следва да се съпостави часът на пристигане по разписание в крайния пункт с часа на пристигане *по разписание* на полета, с който е премаршрутиран пътникът (положение, при което не би възникнало право на обезщетение, тъй като закъснението е по-малко от два часа), или по-скоро с *действителния* час на пристигане на полета, с който е премаршрутиран пътникът (положение, при което би възникнало право на обезщетение, тъй като закъснението е повече от два часа).

21. Запитващата юрисдикция отбелязва, че текстът на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 не дава отговор на този въпрос. Тя иска да се установи дали изразът „им е предложено“, съдържащ се в тази разпоредба, следва да се тълкува в смисъл, че въздушният превозвач само трябва да предложи премаршрутиране на пътника, без да е длъжен да гарантира, че полетът ще пристигне по разписание или в рамките на определен срок спрямо часа на пристигане по разписание, поради което този въздушен превозвач не следва да бъде държан отговорен за евентуално закъснение на полета, с който пътникът е премаршрутиран, осъществен от друг превозвач.

22. При тези условия Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург) решава да спре производството по делото и да отправи до Съда следните преюдициални въпроси:

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

При утвърдителен отговор на първия въпрос:

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

23. Преюдициалното запитване постъпва в Съда на 23 септември 2020 г. Писмени становища представят страните в главното производство, австрийското и датското правителство, както и Европейската комисия. Не е проведено съдебно заседание за изслушване на устните състезания, но главните и заинтересованите страни, с изключение на датското правителство, отговарят писмено на въпросите на Съда от 18 май 2021 г.

IV. Анализ

А. По 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 (първи преюдициален въпрос)

24. С първия си преюдициален въпрос запитващата юрисдикция иска да установи дали Регламент № 261/2004 се прилага към въздушен превоз, за който е направена една-единствена резервация и който се състои от два полета, осъществени от въздушен превозвач на Общността, ако както първоначалният пункт на излитане, така и крайният пункт на пристигане са в трета държава, в случая Молдова и Тайланд, а мястото на пристигане на първия полет и мястото на излитане на втория полет са на територията на държава членка.

25. Ще отбележа най-напред, че първият полет Кишинеу—Виена, извършен от въздушен превозвач на Общността, от летище в трета държава (Молдова) до летище в държава членка (Австрия), попада в приложното поле на Регламент № 261/2004 съгласно член 3, параграф 1, буква б)⁴ от него, като вторият полет, Виена—Банкок, заминаващ от летище на държава членка (Австрия) и завършващ на летище на трета държава (Тайланд), попада също в приложното поле на посочения регламент съгласно член 3, параграф 1, буква а).

26. Въпреки че всеки от двата полета, взет поотделно, попада в приложното поле на Регламент № 261/2004, обстоятелството, че те са предмет на една резервация с място на първоначалния пункт на излитане и краен пункт на пристигане в трети държави, води ли до неприложимост на този регламент?

27. Докато Austrian Airlines и датското правителство считат, че на този въпрос трябва да се отговори утвърдително, тъй като посоченият регламент не се прилага към въздушен превоз между трета държава и друга трета държава, Airhelp, австрийското правителство и Комисията са на противоположното становище.

28. В последващия анализ ще обясня причините, поради които споделям тяхното становище.

29. *Първо*, от текста на член 3, параграф 1, букви а) и б) от Регламент № 261/2004 във връзка със съображение 6 от него не следва, че териториалният обхват на този регламент трябва да зависи от мястото на първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане, когато става дума за въздушен превоз, който се осъществява посредством два или повече полета.

30. Всъщност в член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004 не се уточнява, че изразът „пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка“, който се съдържа в буква а), препраща към *първоначалния* пункт на заминаване на пътника, нито че изразът „до летище, разположено на територията на държава членка“, съдържащ се в буква б), се отнася до *крайния* пункт на пристигане⁵.

31. Освен това приложимостта на Регламент № 261/2004 не изглежда да зависи от понятията „първоначален пункт на заминаване“ и „краен пункт на пристигане“. За сметка на това приложимостта му е свързана с наличието на полет от летище, намиращо се на територията на държава членка или от летище, намиращо се в трета държава, до летище, намиращо се на територията на държава членка, при условие че превозвачът, който осъществява полета, е превозвач от Общността⁶. Следователно понятието „полет“, както е тълкувано от Съда⁷, а именно операция по въздушен транспорт, образуваша „единица“,

⁴ От представената на Съда преписка се установява, че е изпълнено условието, предвидено в тази разпоредба, съгласно което съответният пътник не е получил облиги, обезщетение и не му е предоставена помощ в тази трета държава, което обаче следва да се провери от запитващата юрисдикция.

⁵ Тъй като при свързващи полети понятието „краен пункт на пристигане“ е дефинирано в член 2, буква з) от Регламент № 261/2004 като дестинацията на последния полет, законодателят е бил свободен да направи позоваване на това понятие в член 3, параграф 1 от този регламент.

⁶ Вж. решение от 10 юли 2008 г., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, т. 30).

⁷ Вж. по-специално решения от 10 юли 2008 г., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, т. 40), от 22 юни 2016 г., Mennens (C-255/15, EU:C:2016:472, т. 20) и от 22 април 2021 г., Austrian Airlines (C-826/19, EU:C:2021:318, т. 34).

осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут⁸, е релевантно. Според мен по-специално от думата „единица“ следва, че даден полет може да се счита за операция по въздушен транспорт между две летища⁹.

32. Тъй като мястото на пристигане на първия полет е на територията на държава членка и съответства на мястото на излитане на втория полет, според мен от самия текст на член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004 следва, че това място може да бъде взето предвид за целите на приложимостта на Регламента.

33. *Второ*, подобно на австрийското правителство и на Комисията, считам, че съображения, свързани с равното третиране, са в подкрепа на прилагането на Регламент № 261/2004 към въздушен превоз като разглеждания в главното производство, състоящ се от два полета, независимо от използвания начин на резервация.

34. В това отношение подчертавам, че в приложното поле на Регламент № 261/2004 попадат полети, при които е налице определена обвързаност с територията на Съюза, тоест чийто пункт на излитане (член 3, параграф 1, буква а) или пункт на пристигане (член 3, параграф 1, буква б) е летище, разположено на територията на държава членка. Когато при всеки от двата полета е налице такава обвързаност, обстоятелството, че полетите са били закупени заедно или поотделно, не би трябвало да прекъсва тази обвързаност и да води до различно третиране на пътниците на посочените полети.

35. Ще илюстрирам това съображение, като взема примера с двама пътници. Пътник А, подобно на пътника в главното производство, прави една резервация за два полета — първи полет Кишинеу (Молдова)—Виена (Австрия) и втори полет Виена (Австрия)—Банкок (Тайланд). Пътник Б, който пътува по същия маршрут като пътник А, прави две отделни резервации за същите два полета. Като пътник, който, от една страна, заминава от трета държава до държава членка с полет, осъществяван от превозвач от Общността (член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004), и от друга страна, заминава от държава членка до трета държава (член 3, параграф 1, буква а) от този регламент), пътник Б недвусмислено се ползва от защитата, предоставена с посочения регламент. Трябва ли на пътник А да бъде отказана тази защита само поради това че е направил една-единствена резервация?

36. При положение че пътниците А и Б са в обективно еднакво положение като пътници на едни и същи полети, отказът да се приложи Регламент № 261/2004 спрямо пътник А, би имало за последица различно третиране на тези пътници, тъй като те няма да се ползват от еднаква защита срещу вредоносните последици, които могат да произтекат от закъсненията на полети¹⁰.

⁸ Понятието „маршрут“ обозначава пътя, който самолетът следва да измине от летището на излитане до летището на пристигане (вж. решение от 13 октомври 2011 г., Sousa Rodríguez и др. (C-83/10, EU:C:2011:652, т. 28). Впрочем ще отбележа, че понятието „краен пункт на пристигане“ не се взема предвид, като се използва единствено понятието „летище на пристигане“.

⁹ Докато понятието „полет“ не е дефинирано в Регламент № 261/2004, в Предложенията за регламент на Европейския парламент и на Съвета от 13 март 2013 година за изменение на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети и на Регламент (ЕО) № 2027/97 относно отговорността на въздушните превозвачи при въздушния превоз на пътници и техния багаж (СОМ(2013) 130 окончателен), съображение 4 и член 1, параграф 1, буква д), точка н) законодателят предлага понятието „полет“ да се дефинира ясно като операция по въздушен транспорт между две летища.

¹⁰ Вж. в този смисъл решение от 10 юли 2008 г., Emirates Airlines (C-173/07, EU:C:2008:400, т. 38).

37. Съгласно постоянната практика на Съда обаче принципът на равно третиране или недопускане на дискриминация изисква да не се третират по различен начин сходни положения и да не се третират еднакво различни положения, освен ако такова третиране не е обективно обосновано¹¹.

38. Поради това според мен пътниците, чиито полети са закъснели, като тези в главното производство, трябва да се считат за намиращи се в сходно положение и следователно не би трябвало да бъдат третирани различно само поради това че използваният начин на резервация е различен.

39. *Трето*, преследваната от законодателя цел потвърждава този анализ.

40. Припомням, че целта на Регламент № 261/2004 е да се гарантира високо равнище на защита на пътниците.

41. Доколкото този регламент се прилага към всеки полет, който, разглеждан поотделно, дава право на обезщетение, според мен би било в противоречие с тази цел за защита на пътниците да се приеме, че те не се ползват от тази защита, когато полетите им са предмет на една-единствена резервация.

42. Неотдавнашната практика на Съда относно една-единствена резервация¹² не опровергава това тълкуване.

43. Всъщност тази съдебна практика се отнася до директно свързани полети, когато, обратно на случая в главното производство, един от полетите, взет поотделно, не попада в приложното поле на Регламент № 261/2004.

44. Най-напред, това следва от решение *Wegener*. Делото, по което е постановено това решение, се отнася до полет, за който е направена една-единствена резервация, излитащ от Берлин (Германия), тоест от държава членка, с краен пункт на пристигане летище Агадир (Мароко), намиращо се в трета държава, включващ свързващ полет от летище Казабланка (Мароко), намиращо се в същата трета държава. Пътникът е изпуснал втория полет от Казабланка до Агадир и е закъснял с повече от четири часа при пристигането си в крайния пункт поради късното излитане на първия полет от Германия. Вторият полет от и до летище, намиращо се в трета държава, не попада в обхвата на Регламент № 261/2004.

45. Основавайки се на решение *Folkerts*¹³, Съдът е приел, че с оглед на получаването на обезщетение закъснението трябва да се преценява по отношение на часа на пристигане в крайната дестинация по разписание, а именно в дестинацията на последния полет¹⁴. Той е постановил, че от словосъчетанието „последния полет“ следва, 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 Регламент № 261/2004¹⁵. Що се отнася до превоз, за който е направена една-единствена резервация,

¹¹ Вж. по-специално решения от 10 януари 2006 г., *IATA и ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, т. 95) и от 10 юли 2008 г., *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, т. 39).

¹² Вж. решения от 31 май 2018 г., *Wegener* (C-537/17, наричано по-нататък „решение *Wegener*“, EU:C:2018:361) и от 11 юли 2019 г., *České aerolinie* (C-502/18, наричано по-нататък „решение *České aerolinie*“, EU:C:2019:604), както и определение от 12 ноември 2020 г., *KLM Royal Dutch Airlines* (C-367/20, наричано по-нататък „определение *KLM*“, EU:C:2020:909).

¹³ Решение от 26 февруари 2013 г. (C-11/11, EU:C:2013:106, т. 33 и 34).

¹⁴ Решение *Wegener*, точки 16 и 17.

¹⁵ Решение *Wegener*, точка 18.

като този, който е предмет на решение Wegener, Съдът е постановил, че той трябва да се разглежда в неговата цялост като един директно свързан полет, който попада в приложното поле на член 3, параграф 1, буква а) от този регламент¹⁶.

46. Ще отбележа, че вземането предвид на полетите в тяхната цялост, когато началният пункт на излитане е летище, намиращо се в държава членка, в случая Германия, а крайният пункт на пристигане е летище, намиращо се в трета държава, в случая Мароко, позволява да се приеме, че пътникът има право на обезщетение, въпреки че, разглеждан отделно, вторият полет, заминаващ от и до летище, разположено в тази трета държава, не поражда право на обезщетение. Това решение очевидно допринася за гарантиране на предвиденото от законодателя високо равнище на защита.

47. Впоследствие подобно решение е възприето и в решение *České aerolinie* и в определение KLM.

48. Делото, по което е постановено решение *České aerolinie*, се отнася до полет от летище на територията на държава членка до краен пункт на пристигане в трета държава, с директно свързан полет от летище на трета държава¹⁷. Направена е била една-единствена резервация при въздушен превозвач от Общността, който е извършил първия полет. Съдът е постановил, че пътникът може да предяви своя иск за обезщетение срещу този превозвач дори ако той не е извършил втория полет, който е бил причина за закъснението и който, разглеждан поотделно, не поражда право на обезщетение, тъй като е между две трети държави.

49. Накрая, делото, по което е постановено определение KLM, се отнася до полет от летище на територията на трета държава до краен пункт на пристигане в Съюза, с директно свързан полет на територията на Съюза¹⁸. Била е направена една-единствена резервация при въздушен превозвач от Общността. Въпреки че първият полет с място на излитане от третата държава и място на пристигане в Съюза е извършен от превозвач, който не е от Общността и следователно не попада в приложното поле на член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004, и въпреки че закъснението, констатирано в крайния пункт на пристигане, е било причинено от въздушния превозвач, осъществил първия полет, Съдът припомня, че такива свързани полети трябва да се разглеждат като едно цяло, към което се прилага посоченият регламент¹⁹. Вследствие на това пътникът, който е претърпял закъснение от три или повече часа в крайния пункт на пристигане, може да предяви иск за обезщетение на основание на посочения регламент срещу въздушния превозвач от Общността²⁰.

¹⁶ Решение Wegener, точки 24 и 25.

¹⁷ Пунктовете на излитане и кацане са следните: първоначалният пункт на излитане е Прага (Чешка република, Европейски съюз), свързващият полет е от Абу Даби (Обединени арабски емирства, трета държава) и крайният пункт на пристигане е Банкок (Тайланд, трета държава).

¹⁸ Пунктът на излитане и на кацане са следните: първоначален пункт на излитане е Ню Йорк (Съединени американски щати, трета държава), свързващият полет е от Амстердам (Нидерландия, Европейски съюз) и крайният пункт на пристигане е Хамбург (Германия, Европейски съюз).

¹⁹ Вж. определение KLM, точка 29.

²⁰ Вж. определение KLM, точка 33.

50. Съдът е изтъкнал, че това решение е обосновано с целта за осигуряване на високо равнище на защита на пътниците, за да се гарантира, че превозените пътници ще бъдат обезщетени от опериращия въздушен превозвач, който е сключил договора за превоз с тях, без да трябва да се държи сметка за договореностите на посочения превозвач относно извършването на други полети²¹.

51. Ето защо подобно на Комисията считам, че тази съдебна практика допринася за постигането на целта на Регламент № 261/2004 да се гарантира високо равнище на защита чрез тълкуване на Регламента в смисъл, че той се прилага *и* когато съвкупността от директно свързани полети включва полет, спрямо който Регламентът не се прилага, ако този полет се разглежда отделно.

52. Същевременно подобно на Комисията считам, че тази съдебна практика не следва да се прилага по аналогия към въздушен превоз, който се състои от два полета, като разглеждания в главното производство. Според мен подобно прилагане не отговаря нито на буквата, нито на целта на Регламент № 261/2004, тъй като той вече се прилага към двата полета, разглеждани поотделно, и доколкото това прилагане би довело до резултат, обратен на преследвания от законодателя. Всъщност в такива случаи вземането предвид на полетите като цяло, като се отчитат първоначалният пункт на излитане и крайният пункт на пристигане, намиращи се и двата в трета държава, ограничава предоставената с този регламент защита, лишавайки пътника от всякаква защита съгласно посочения регламент, въпреки че тези полети, изпълнени от превозвач от Общността, включват пункт на излитане или пункт на кацане в Съюза и следователно попадат в приложното поле на Регламент № 261/2004.

53. С други думи, според мен анализираната по-горе съдебна практика относно една-единствена резервация не може да изключи от приложното поле на Регламент № 261/2004 положение, което явно е уредено от този регламент²².

54. Освен че подобно прилагане по аналогия противоречи на текста на член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004, то би довело резултати, които най-малкото са парадоксални.

55. От такова прилагане по аналогия би следвало, че съчетанието на полет, попадащ в обхвата на този регламент, с полет, който не е обхванат от него, каквито са случаите, по които са постановени решения *Wegener* и *České aerolinie*, както и определение *KLM*, ще позволи на пътника да бъде защитен за тези два полета като цяло, докато съчетанието на два полета, обхванати поотделно от посочения регламент, както е в делото по главното производство, ще доведе до пълно лишаване на пътника от защита.

56. По-конкретно това би означавало, че пътниците на полет, спрямо който Регламент № 261/2004 не се прилага, каквито са пътниците на полета Агадир—Казабланка по делото, по което е постановено решение *Wegener*, или тези на полета Абу Даби—Банкок по делото, по което е постановено решение *České aerolinie*, са се ползвали с по-добра защита от последиците от отмяна или закъснение, в сравнение със защитата, с която биха се ползвали пътниците на двата полета, всеки от които попада в обхвата на този регламент, каквито са пътниците на полетите Кишинеу—Виена и Виена—Банкок, в случай като разглеждания в главното производство.

²¹ Вж. решение *České aerolinie*, точка 30 и определение *KLM*, точка 31.

²² Било то на основание член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 при полета Виена—Банкок, или на основание член 3, параграф 1, буква б) от този регламент при полета Кишинеу—Виена, изпълнен от превозвач от Общността.

57. Ще допълня, че от решения *Wegener* и *České aerolinie* и от определение *KLM* не следва, че директно свързан полет във всички случаи трябва да се счита за един полет за целите на обезщетение на основание Регламент № 261/2004, но че такъв може да бъде случаят при конфигурации на полети като разглежданите по делата, по които са постановени тези решения.

58. Накрая, считам, че решение *Emirates Airlines*²³, което се отнася до пътуване с отиване и връщане, подкрепя тълкуването, че два полета, подобно на полетите в главното производство, трябва да се разглеждат поотделно, въпреки че за тях е направена една-единствена резервация. Всъщност според Съда полетът на отиване и полетът на връщане, закупени с една-единствена резервация, трябва да се разглеждат сами по себе си²⁴, поради което такова пътуване с отиване и връщане не попада в приложното поле на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004. Тълкуването на Съда в това решение се основава по-специално на необходимостта да не се накърнява полезното действие на тази разпоредба и да не се намалява защитата, която следва да се предостави на пътниците по силата на този регламент²⁵.

59. Поради всички изложени по-горе съображения считам, че член 3, параграф 1 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че този регламент се прилага към въздушен превоз, извършен от въздушен превозвач от Общността посредством два полета, за които е направена една-единствена резервация, когато първоначалният пункт на излитане и крайният пункт на пристигане се намират на територията на трета държава, но мястото на пристигане на първия полет и мястото на излитане на втория полет се намират на територията на държава членка, поради което всеки полет, взет поотделно, попада в обхвата на тази разпоредба.

60. Ето защо с оглед на отговора, който предлагам да се даде на първия преюдициален въпрос, считам, че не е необходимо Съдът да се произнася по приложимостта на Споразумението за общо авиационно пространство между ЕС и Молдова към спорното положение в главното производство²⁶.

²³ Решение от 10 юли 2008 г. (C-173/07, EU:C:2008:400, т. 52).

²⁴ Вж. решение от 10 юли 2008 г., *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, т. 51).

²⁵ Вж. в този смисъл решение от 10 юли 2008 г., *Emirates Airlines* (C-173/07, EU:C:2008:400, т. 34 и 35).

²⁶ Въпросът за приложимостта на Споразумението между ЕС и Молдова е повдигнат от Комисията, без обаче посочената институция да се произнесе ясно в това отношение и без запитващата юрисдикция да е отправила до Съда въпрос във връзка с това. В допълнение бих искал да отбележа обаче, че за разлика от други сключени от Съюза споразумения, които цитирам по-долу, това споразумение не съдържа разпоредби, които гласят по аналогичен начин, че във всички случаи, когато в актовете на Съюза, посочени в това споразумение, по-специално в Регламент № 261/2004, се прави позоваване на „държава(и) членка(и)“, се счита, че това позоваване се отнася не само за държавите — членки на Съюза, но и за Република Молдова. Според мен от това следва, че прилагането на Споразумението между ЕС и Молдова няма за последица, че Република Молдова трябва да се третира като държава членка. Тази държава остава трета страна по смисъла на Регламент № 261/2004. Оттук правя извод, че първоначалният пункт на излитане от Молдова и крайният пункт на пристигане в Тайланд не биха позволили да се приеме, че полетът като цяло попада в приложното поле на този регламент. Другите споразумения, сключени от Съюза, са например Споразумението за Европейското икономическо пространство от 2 май 1992 г. (ОВ L 1, 1994 г., стр. 3; Специално издание на български език, 2007 г., глава 11, том 53, стр. 4), изменено със Споразумението за участието на Република България и Румъния в Европейското икономическо пространство (ОВ L 221, 2007 г., стр. 15) (вж. по-специално член 47, параграф 2, член 126, параграф 1, точка 8 от протокол 1 и приложение XIII, както и решение от 11 юни 2020 г., *Transportes Aéreos Portugueses* (C-74/19, EU:C:2020:460, т. 32) или Многостранното споразумение между Европейската общност и нейните държави членки, Република Албания, Босна и Херцеговина, Република България, Република Хърватия, бившата югославска република Македония, Република Исландия, Република Черна гора, Кралство Норвегия, Румъния, Република Сърбия и Временната администрация на ООН в Косово за установяване на Общоевропейско авиационно пространство от 16 октомври 2006 година (ОВ L 285, 2006 г., стр. 3; вж. по-специално т. 3 от приложение II).

Б. По вземането предвид на времето на пристигане по разписание или на действителното време на пристигане в крайния пункт за целите на обезщетението (втори преюдициален въпрос)

61. С втория си преюдициален въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали съгласно член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 пътникът има право на обезщетение, когато съгласно предложеното му премаршрутиране е трябвало да стигне до крайния пункт на пристигане не повече от два часа след часа на пристигане по разписание на отменения полет, но всъщност не е достигнал крайния пункт на пристигане в този времеви диапазон.

62. По същество този въпрос се отнася до това дали опериращ въздушен превозвач, който предлага премаршрутиране, първоначално отговарящо на предвидените в тази разпоредба времеви изисквания, е отговорен и за закъснението на полета, с който пътникът е премаршрутиран, извършен от друг опериращ въздушен превозвач, доколкото този полет вече не отговаря на тези времеви изисквания.

63. Съгласно член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 при отмяна на полет пътниците имат по принцип право на предвиденото в член 7 обезщетение от опериращия въздушен превозвач.

64. Опериращият въздушен превозвач може да се освободи от това задължение за плащане на обезщетение само в изключителни случаи, предвидени в подточки i)–iii) от първата разпоредба²⁷.

65. Когато съгласно подточка iii) от първата разпоредба пътникът е бил информиран за отмяната на полета по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание, той има право на обезщетение, освен ако не са изпълнени две кумулативни условия. Първо, на пътника трябва да бъде предложено премаршрутиране, което му позволява да замине не по-късно от един час преди началото на полета по разписание. Второ, това премаршрутиране трябва да му позволява да достигне крайния пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание²⁸.

66. Текстът на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004, както и текстът на член 7, параграф 2, в който се посочва „времето на пристигане“, не дават ясен отговор на въпроса дали трябва да се вземе предвид часът на пристигане по разписание на полета, с който е премаршрутиран пътникът, или действителният час на пристигане на полета, за да се определи дали посоченото условие е изпълнено.

67. Съдът обаче е пояснил, че от значение за получаване на дължимото обезщетение за закъснение на основание член 7 от Регламент № 261/2004 е единствено закъснението, констатирано по отношение на предварително планирания по разписание час на кацане в крайния пункт на пристигане²⁹.

²⁷ Тези изключения трябва да се тълкуват стеснително. Вж. по-специално решение от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, т. 20) и определение от 27 юни 2018 г., flightright (C-130/18, непубликувано, EU:C:2018:496, т. 14).

²⁸ Уточнявам, че „времето за пристигане по разписание“, посочено в подточка iii), препраща към часа на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет.

²⁹ Вж. в този смисъл решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, т. 35). Използваният от Съда термин „констатирано“ свидетелства за това, че е взет предвид действителният час, в който всъщност пътникът достига крайния пункт на пристигане.

68. По-точно, Съдът постановява, че членове 2, 5 и 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че понятието „време на пристигане“, използвано с цел да се определи продължителността на закъснението на пътниците на даден полет, обозначава момента, в който се отваря поне една от вратите на самолета, с уговорката, че в този момент на пътниците е позволено да напуснат машината³⁰, и следователно означава моментът, в който самолетът действително е пристигнал на летището по местоназначение.

69. Освен това бих искал да отбележа, че Съдът признава право на обезщетение на пътника на основание член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004, като взема предвид часа, в който самолетът, изпълняващ полета, с който е премаршрутиран пътникът, е кацнал на летището, а следователно действителния час на пристигане в крайния пункт³¹.

70. Във връзка с гореизложеното стигам до извода, че когато полет, с който е премаршрутиран пътник, действително е достигнал крайния пункт на пристигане със закъснение от повече от два часа спрямо часа на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет, какъвто е настоящият случай, в който е налице закъснение от 2 часа и 27 минути, второто условие по член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 всъщност не е изпълнено, поради което посоченият пътник би трябвало да има право на обезщетението по член 7 от този регламент.

71. От една страна, подобно на Комисията считам, че това тълкуване е единственото, което е в съответствие с целта на Регламент № 261/2004 за поправяне на причинените *in fine* на пътника вреди, изразяващи се в необратима загуба на време³².

72. Тъй като неудобството, причинено от загубата на време при директно свързани полети, се обективира едва при пристигане на пътника в крайния пункт³³, продължителността на закъснението на директно свързания полет трябва да се преценява само по отношение на действителния час на пристигане.

73. От друга страна, това тълкуване не може да се опровергае от факта, че опериращият въздушен превозвач предлага премаршрутиране, което само на хартия отговаря на необходимите времеви условия относно такова премаршрутиране.

74. Всъщност несъмнено текстът на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004, съгласно който опериращият въздушен превозвач трябва да „предлож[и] премаршрутиране, което позволява [на пътниците] да [...] достигнат“ крайния пункт на пристигане, би могло да означава, че след като съответният пътник приеме предложеното премаршрутиране, което отговаря на предвидените в посочената разпоредба условия, този превозвач не носи отговорност за доброто му изпълнение.

³⁰ Вж. решения от 4 септември 2014 г., Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141, т. 27) и определение от 1 октомври 2020 г., FP Passenger Service (C-654/19, EU:C:2020:770, т. 28 и 29).

³¹ Вж. определение от 27 юни 2018 г., flightright (C-130/18, непубликувано, EU:C:2018:496, т. 6—8 и 23). Фактите, изложени в това определение, не позволяват да се определи дали действителният час на пристигане е идентичен с часа на пристигане по разписание на полета, с който е премаршрутиран пътникът. Въпреки това фактът, че Съдът е взел предвид часа на кацането, е много красноречив.

³² Вж. по-специално решения от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 52) и от 23 октомври 2012 г., Nelson и др. (C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 48).

³³ Вж. решение Wegener, т. 16.

75. Въпреки това с цел да бъде ограничено сериозното безпокойство и неудобство³⁴, причинени от отмяната на полет, разпоредбите, с които се предоставят права на пътниците, трябва да се тълкуват в широк смисъл³⁵.

76. В това отношение, най-напред, от член 8, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 във връзка със съображения 12 и 13 от него следва, че опериращият въздушен превозвач може да се освободи от задължението си за плащане на обезщетение само ако е *използвал* всички средства, с които разполага, за да осигури разумно премаршрутиране при задоволителни условия и при първа възможност³⁶.

77. Освен това задължението за обезщетяване подтиква опериращия въздушен превозвач да съдейства, което предполага, че правото на пътника на премаршрутиране трябва да се прилага ефективно, като в противен случай неговото зачитане би било застрашено³⁷.

78. Според мен от това следва, че опериращият въздушен превозвач, който трябва да предложи на пътника премаршрутиране, трябва да се увери в доброто изпълнение на премаршрутирането, така че пътникът действително да достигне крайния пункт на пристигане при условия във връзка с разписанието, сравними с тези на отменения полет.

79. По-нататък, според мен ефективното изпълнение на премаршрутирането следва имплицитно от договорния характер на правоотношението между пътника и опериращия въздушен превозвач, като се има предвид определението на последното понятие, съдържащо се в член 2, буква б) от Регламент № 261/2004. Всъщност сключването на договор между тези страни гарантира на пътниците, че ще пристигнат в крайния пункт на пътуването си съгласно разписанието³⁸.

80. В този смисъл, когато съгласно член 3, параграф 5, второ изречение от Регламент № 261/2004 опериращ въздушен превозвач, който няма договор със съответния пътник, изпълнява задължения съгласно този регламент, се счита, че той *върши това от името на лицето, което има договор с този пътник*. В случая това означава, че извършилият премаршрутирането опериращ въздушен превозвач е действал от името на авиокомпания Austrian Airlines, която му е поверила извършването на премаршрутиране.

81. Така това разрешение позволява да се избегне опасността въздушният превозвач, с който пътникът е сключил договор за въздушен превоз, да се прикрие зад друг въздушен превозвач, който е отговорен за лошото изпълнение на полета, с който пътникът е премаршрутиран³⁹.

³⁴ Вж. съображение 2 от Регламент № 261/2004 и решение от 12 март 2020 г., Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204, т. 30).

³⁵ Вж. по-специално решения от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 44 и 45) и от 22 декември 2008 г., Wallentin-Hermann (C-549/07, EU:C:2008:771, т. 17). В този смисъл вж. също целта за защита на потребителите, в това число и на пътниците, ползващи въздушен транспорт, решение от 23 март 2021 г., Airhelp (C-28/20, EU:C:2021:226, т. 50).

³⁶ Вж. решение от 11 юни 2020 г., Transportes Aéreos Portugueses (C-74/19, EU:C:2020:460, т. 58 и 59).

³⁷ Вж. в този смисъл решение от 12 март 2020 г., Finnair (C-832/18, EU:C:2020:204, т. 32).

³⁸ Вж. в този смисъл Съобщение на Комисията до Европейския парламент и до Съвета от 11 април 2011 година за прилагането на Регламент (ЕО) № 261/2004 относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети (COM(2011) 174 окончателен, стр. 8).

³⁹ Вж. по аналогия във връзка със споразумение за съвместно опериране между два опериращи въздушни превозвачи решение České aerolinie, точки 27, 29 и 30 и определение KLM, точки 29—31.

82. На последно място, не изглежда неразумно предвидените в Регламент № 261/2004 задължения да тежат върху въздушните превозвачи, с които съответните пътници имат договор за въздушен превоз, тъй като той им дава право на полет, който не би трябвало нито да се отменя, нито да закъснява⁴⁰, при това без да засяга правото на тези превозвачи да намалят обезщетението⁴¹ или да поискат обезщетение от всяко лице, което е причинило закъснението⁴².

83. По изложените съображения считам, че премаршрутиране, предложено от въздушния превозвач, сключил договора за превоз с пътника, трябва да бъде ефективно изпълнено от този превозвач, поради което пътникът има право на обезщетение по член 7, параграф 1 от посочения регламент, когато действителното време на пристигане до крайния пункт посредством това премаршрутиране превишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет с повече от два часа.

V. Заключение

84. По изложените съображения предлагам на Съда да отговори на отправените от Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) въпроси по следния начин:

- „1) Член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 трябва да се тълкува в смисъл, че този регламент се прилага към въздушен превоз, извършен от въздушен превозвач от Общността посредством два полета, за които е направена една-единствена резервация, когато първоначалният пункт на излитане и крайният пункт на пристигане се намират на територията на трета държава, но мястото на пристигане на първия полет и мястото на излитане на втория полет се намират на територията на държава членка, поради което всеки полет, взет поотделно, попада в обхвата на тази разпоредба.
- 2) Член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че премаршрутиране, предложено от въздушния превозвач, сключил договора за превоз с пътника, трябва да бъде ефективно изпълнено от този превозвач, поради което пътникът има право на обезщетение по член 7, параграф 1 от посочения регламент, когато действителното време на пристигане до крайния пункт посредством това премаршрутиране превишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет с повече от два часа“.

⁴⁰ Вж. по-специално решения от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др. (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 68) и от 23 октомври 2012 г., Nelson и др. (C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 80).

⁴¹ Вж. член 7, параграф 2 от Регламент № 261/2004.

⁴² Вж. член 13 от Регламент № 261/2004, съгласно който оператор като Austrian Airlines може да потърси обезщетение от опериращия въздушен превозвач, който е причинил закъснението на полета, с който пътникът е премаршрутиран.