

Анонимизиран текст

Превод

C-252/20 – 1

Дело C-252/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване:

10 юни 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Amtsgericht Hamburg (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

25 май 2020 г.

Ищец:

СУ

Ответник:

Eurowings GmbH

Заверено копие

Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург)

[...]

Определение

По дело

СУ, [...] Вицхафе

- ищец -

[...]

срещу

Eurowings GmbH, [...] Дюселдорф

- ОТВЕТНИК -

[...]

Amtsgericht Hamburg определи — [...]

Спира производството по делото.

Съгласно член 267 ДФЕС поставя пред Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси относно тълкуването на 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:

1. Налице ли право на обезщетение по член 7 от Регламента и тогава когато поради относително незначително закъснение при пристигането пътникът не е могъл да вземе директно свързващ полет и това е довело до закъснение от три часа и повече при пристигането в крайния пункт, като двата полета обаче са осъществени от различни въздушни превозвачи и резервацията не е направена от изпълняващия първата отсечка въздушен превозвач, който е ответник в главното производство? **[ориг. 2]**

2. При утвърдителен отговор на първия въпрос:

Въздушният превозвач, който в действителност е изпълнил закъснения полет по първата отсечка, ли е „опериращият превозвач“ по смисъла на член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004, или „опериращият превозвач“ по смисъла на член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 е въздушният превозвач, изпълнил навреме полета по втората отсечка, чрез който са резервирани двата полета?

3. Ако и двамата въздушни превозвачи следва да се разглеждат като „опериращи превозвачи“ по смисъла на член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004:

Има ли тогава пътникът право да избере срещу кого от двамата въздушни превозвачи да предяви иска?

Мотиви:

A. Представяне на фактите по делото

1. Ищецът подава иск срещу ответника за обезщетение в размер на 400 EUR съгласно Регламент № 261/2004.

2

Анонимизиран текст

2. Ищецът, чрез туроператор, е резервирал полет до Кайро за 23.10.2016 г. от Хамбург през Цюрих. Потвърждението на резервацията е издадено от Swiss International Air Lines AG. Видно от потвърждението, полетът е следвало да се осъществи по следния начин: от Хамбург до Цюрих с полет LX 4413 (излитане по разписание на 23.10.2016 г. в 07:00 часа и пристигане по разписание на 23.10.2016 г. в 08:25 часа) и от Цюрих до Кайро с полет LX 236 (излитане по разписание на 23.10.2016 г. в 09:05 часа и пристигане по разписание на 23.10.2016 г. в 14:05 часа).
3. Чрез съвместно опериране (Code-Sharing) полетът от Хамбург до Цюрих е предложен от Swiss под номер на полет LX 4413 и от ответника под номер на полет EW 4762. Въз основа на споразумението за съвместно опериране ответникът е изпълнил полета от Хамбург до Цюрих (LX 4413) под номер на полет EW 4762 със свой самолет и свой персонал.
4. Полетът на ответника от Хамбург до Цюрих е изпълнен със закъснение и е кацнал в Цюрих едва в 08:46 ч. По тази причина ищецът е изпуснал изпълнявания от Swiss [ориг. 3] полет до Кайро, тъй като е разполагал само с 19 минути за прекачване. Минималното време за връзка при тези полети е било 30 минути. Затова ищецът е бил пренасочен за по-късен полет за Кайро през Милано и е кацнал в Кайро със закъснение от над 5 часа.
5. Ищецът счита, че в рамките на съвместното опериране ответникът е опериращият превозвач на закъснения полет от Хамбург до Цюрих и дори и само по тази причина е длъжен да изплати обезщетение. Ответникът е предложил изпълнения от него полет EW 4762 в резервационната система Amadeus и е предоставил полетите си там конкретно с цел комбиниране на различни полетни сегменти.
6. Ответникът смята, че поради незначителното закъснение на първия полет правото на обезщетение при изпуснат свързващ полет предполага, че и довеждащият, и свързващият полет са изпълнени от един и същ въздушен превозвач. Вторият полет с друг въздушен превозвач не попадал в полето на риска на въздушния превозвач, изпълняващ първия полет.

В. Мотиви за преюдициалното запитване до Европейския съд

7. Решението изисква Съдът на Европейския съюз да отговори на посочените по-горе въпроси.

I. По първия преюдициален въпрос

8. Ищецът би могъл да има право на обезщетение по член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004.

9. Според постоянната съдебна практика на Съда на Европейския съюз закъснението се приравнява на анулиране на полет по смисъла на член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, от което следва, че и за такива закъснения може да се иска обезщетение съгласно член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, ако закъснението в крайния пункт е повече от три часа (вж. [...] решение от 19 ноември 2009 г., [...] по дело C-402/07 Sturgeon, [...] EU:C:2009:716 — т. 41 и сл.; [...] решение от 23 октомври 2012 г., [...] по дело C-581/10 Nelson, [...] EU:C:2012:657 — т. 28 и сл.). Това важи и ако едно относително незначително закъснение **[ориг. 4]** поради изпускане на свързващ полет доведе до по-голямо закъснение в крайния пункт (вж. [...] решение от 26 февруари 2013 г., [...] по дело C-11/11 Folkerts, [...] EU:C:2013:106 — т. 25 и следващи). Все пак в основата на решението по дело Folkerts е поставен фактът, че и довеждащият, и свързващият полет са били изпълнени от един и същ въздушен превозвач (вж. [...] решение от 26 февруари 2013 г., [...] по дело C-11/11 Folkerts, [...] EU:C:2013:106 — т. 18).
10. До момента Съдът на Европейския съюз не е постановил дали това важи и тогава, когато, както в този случай, довеждащият и свързващият полет не са били изпълнени от един и същ въздушен превозвач.
11. В рамките на подобно производство Bundesgerichtshof е спрял делото и е отправил до Съда преюдициален въпрос относно тълкуването на Регламент № 261/2004 [...], който по същество е идентичен с първия преюдициален въпрос по настоящото преюдициално запитване. Съдът не е постановил решение по преюдициалния въпрос, защото Bundesgerichtshof го е оттеглил, след като правото на обезщетение е било признато в рамките на производството.
12. Bundesgerichtshof [...] е посочил следното:
13. „г) От смисъла и целта на член 7 от Регламент № 261/2004 би могло да следва, че право на обезщетение съществува само тогава, когато въздушният превозвач, предизвикал закъснението в крайния пункт, е одобрил комбинацията на последователните полети чрез издаване или одобряване на потвърждението на резервацията. Този въпрос не е напълно изяснен в практиката на Съда на Европейския съюз.
14. аа) Практиката на Съда показва, че право на обезщетение може да съществува при всички положения, когато са резервирани няколко последователни полета при въздушния превозвач, срещу когото е предявен иска за обезщетение.
15. В решенията, в които правото на обезщетение е произтичало от пристигане със закъснение в крайния пункт на директен свързващ полет, последователните полети са резервирани при въздушния превозвач, срещу когото е подаден искът в главното производство ([...] [C-11/11] т. 18 —

Folkerts [...]; определение от 4 октомври 2012 г. [**ориг. 5**] по дело C-321/11, [...] т. 10, 34 — Rodriguez Cachafeiro и др.). Други решения на Съда, в които понятието за полет е било от значение по смисъла на Регламента, също се отнасят до случаи, при които пътникът е резервирал всички полети при същия въздушен превозвач, от който впоследствие е искал обезщетение (вж. [...] [C-173/07] т. 13 — Emirates Airlines; [...] [C-402/07] т. 11 — Sturgeon и др.; [...] [C-581/10] т. 15 — Nelson и др.).

16. бб) В настоящия случай не е налице тази хипотеза.
17. Съгласно констатациите на въззивната инстанция двата полета са осъществени от различни въздушни превозвачи. Резервацията не е направена при някой от тях, а при туроператор. Последният [...] е издал и представеното потвърждение на резервацията. Поради липса на констатации в този смисъл не може да се приеме, че самият ответник е издал или одобрил билет за двата полета.
18. вв) От регламента и от цитираната практика на Съда не могат да се изведат достатъчно сигурни изводи относно тази хипотеза.
19. Съгласно член 3, параграф 2, буква а) от Регламент № 261/2004 регламентът се прилага само ако пътникът има потвърдена резервация за съответния полет. Съгласно член 2, буква ж) от Регламент № 261/2004 това предполага резервацията да е приета и регистрирана от въздушния превозвач или туроператор. Това може да стане чрез билет по смисъла на член 2, буква е) от Регламент № 261/2004, издаден или одобрен от въздушния превозвач или от негов упълномощен представител, или чрез друг документ.
20. От тази уредба несъмнено следва, че пътникът може да има право на обезщетение от изпълняващия полета въздушен превозвач и тогава, когато макар последният да не е участвал в отделната резервация и нейното потвърждение, е предоставил на посредник или туроператор възможността да приема и потвърждава такива резервации. В тези случаи въздушният превозвач следва да бъде отговорен за потвърждението на резервацията, дадено от посредника или туроператора, като за своите собствени изявления. [**ориг. 6**]
21. Оттук обаче не може несъмнено да се изведе, че въздушният превозвач следва да отговаря и за потвърждението на резервация, направено от посредник или туроператор, когато то се отнася за друг полет, който се осъществява от друг въздушен превозвач. По отношение на такъв полет посредникът или туроператорът на първо място заема мястото на въздушния превозвач, който осъществява този полет. Ето защо от гледна точка на участващите въздушни превозвачи положението е подобно, както когато самият пътник направи няколко отделни резервации при различни въздушни превозвачи за последователни полети. Във връзка с последно посочената хипотеза в тълкувателните си насоки за Регламент № 261/2004 Комисията

приема, че не се дължи обезщетение (Тълкувателни насоки на Комисията за Регламент (ЕО) № 261/2004 от 10 юни 2016 г., C(2016) 3502 окончателен, стр. 18, точка 4.4, буква А, подточка [4.4.2.]).

22. гг) Според запитващата юрисдикция някои обстоятелства обаче подкрепят становището, че е налице право на обезщетение и тогава, когато потвърждението за резервацията на последователните полети е дадено от туроператор.
23. (1) Регламентът по принцип предвижда едни и същи правни последици за различните форми на потвърждение на резервацията. В съображение 5 освен това се изтъква, че защитата следва да се прилага и спрямо пътници за полети, които са част от пакетни туристически пътувания. Освен това, задължението за обезщетение за полети, комбинирани от туроператор, би било в съзвучие с целта, дефинирана в съображения от 1 — 4, за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците и спазване на изискванията за защита на потребителите, и следователно с изведения от Съда принцип разпоредбите на Регламента, които предоставят на пътниците определени права, да бъдат тълкувани широко (в тази връзка [...] [C-402/07] т. 45 — Sturgeon и др.), докато понятията в разпоредба, представляваща изключение от принцип или по-точно, от разпоредби в правото на Съюза за защита на потребителите, принципно следва да се тълкуват стриктно (в тази връзка [...] решение от 22 декември 2008 г. по дело C-549/07, [...] [EU:C:2008:771] т. 17 — Wallentin-Hermann).
24. (2) Според запитващата юрисдикция признаването на право на обезщетение е в съответствие и с изтъкнатите от Съда съображения за отговорност за задължения, поети с потвърждението на резервацията.
25. Съдът е приел, че е налице право на обезщетение в хипотезата, когато въздушен превозвач, при който са резервирани два последователни полета [ориг. 7], отказва превоз в рамките на втория полет, считайки, че пътникът няма да може да вземе този полет поради закъснение на първия полет. За него е било от решаващо значение, че искът следва да компенсирa неприятностите, предизвикани от невъзвратимата загуба на три и повече часа, и оперираният превозвач при всички случаи трябва да отговаря за тези неприятности тогава, когато е установено, че са по негова вина — независимо дали закъснението на първия, опериран от самия него полет, е по негова вина, или защото погрешно е изходил оттам, че засегнатите пътници няма да могат да стигнат навреме до изхода на свързващия си полет, или защото е продал билети за последователни полети, при които времето за хващане на свързващия полет не е било достатъчно ([...] [C-321/11] т. 34 — Rodriguez Cachafeiro и др.).
26. При всички случаи от гледна точка на пътника, за чиято защита е предназначено правото на обезщетение, сходна хипотеза е налице, когато макар самият въздушен превозвач да не е издал или одобрил билетите за

последователните полети, е предоставил възможност на туроператор да издава такива билети и също така да комбинира полетите, които се осъществяват от различни въздушни превозвачи.

27. дд) Въпреки това запитващата юрисдикция счита, че не може да постанови решението си.
28. С оглед на гореизложеното действително изглежда логично да се приложат по аналогия установените от Съда принципи спрямо положението, което следва да се разгледа в настоящия случай. Това обаче не следва по несъмнен начин от досегашната практика на Съда“.
29. Запитващата юрисдикция се присъединява към тези аргументи.

II. По втория преюдициален въпрос

30. С решение от 11 юли 2019 г. ([...] по дело C-502/18, [...] EU:C:2019:604) Съдът на Европейския съюз е постановил решение относно полет от Прага през Абу Даби до Банкок, състоящ се от няколко отделни полета, които обаче трябва да бъдат оценявани по еднакъв начин, и е приел, че ответникът по делото Ceske aerolinie е опериращ превозвач и следователно въздушният превозвач, който носи отговорност съгласно Регламент № 261/2004. Тук изпълнението от Ceske aerolinie първи полет е кацнал навреме и едва **[ориг. 8]** вторият полет, изпълнен от Etihad Airways съгласно споразумение за съвместно опериране, е закъснял. Съдът на Европейския съюз категорично е посочил, че Ceske aerolinie е бил договорният партньор на пътника и високото равнище на защита на пътника налага договорният партньор на пътника да отговаря като опериращ въздушен превозвач, още повече че има възможност за регресен иск срещу въздушния превозвач, който в действителност е изпълнил закъснелия полет.
31. Ако така изтъкнатите от Съда принципи бъдат приети в настоящото дело, това би могло да доведе дотам, че тук като опериращ въздушен превозвач би следвало да се разглежда Swiss, издал потвърждението на резервацията по настоящото дело, а не ответникът [...]. До момента обаче Съдът не се е произнасял по обстоятелства, сходни с настоящите.

III. По третия преюдициален въпрос

32. Ако по настоящото дело, и Swiss като договорен партньор на ищеца, и ответникът, който в действителност е изпълнил закъснелия довеждащ полет със собствен самолет и персонал чрез съвместно опериране, следва да се разглеждат като опериращ въздушен превозвач по смисъла на член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, възниква и въпросът дали пътникът следва да предяви иска към своя договорен партньор, или има право на избор към кой от двамата опериращи въздушни

превозвачи да го насочи. До момента Съдът не е постановил отговор и на този въпрос.

д-р Kaiser
Съдия в Районния съд

[...]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ