

Анонимизиран текст

Превод

C-618/20 - 1

Дело C-618/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

19 ноември 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Juzgado de lo Mercantil de Córdoba (Испания)

Дата на акта за преюдициално запитване:

24 септември 2020 г.

Ищци:

ZU

TV

Ответник:

Ryanair Ltd

JUZGADO DE LO MERCANTIL N° 1 DE CÓRDOBA (ИСПАНИЯ)

[...] [съд, производство, страни, място и дата]

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

(ПРЕЮДИЦИАЛНО ЗАПИТВАНЕ)

[...] [Повторение на съда, мястото и датата]

В съответствие с член 19, параграф 3, буква б) от Договора за Европейския съюз (наричан по-нататък „ДЕС“), член 267 от Договора за функционирането на Европейския съюз (наричан по-нататък „ДФЕС“) и член 4а от Ley Orgánica del Poder Judicial (Устройствен закон за съдебната власт) (наричан по-нататък „LOPJ“) е необходимо Съдът на Европейския

съюз да направи тълкуване 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, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91, [ориг. 2], за която цел се отправя настоящото преюдициално запитване.

ФАКТИ

1. ГЛАВНО ПРОИЗВОДСТВО.

- Г-жа ZU и г-жа TV закупуват самолетен билет за полет от Малага (Испания) до Дюселдорф (Германия).

- Билетът се закупува посредством уебсайта за продажба на билети на авиокомпания RYANAIR и всъщност в представените от ищите документи ясно се вижда потвърждение за пътуване, издадено от RYANAIR и изпратено по електронна поща от посочената авиокомпания.

- Полетът обаче се изпълнява от авиокомпания LAUDAMOTION.

- Резервираният полет закъснява с повече от 4 часа.

- Ищите предявяват иск срещу RYANAIR за обезщетението, предвидено в 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.

- Ответникът RYANAIR възразява на основание липса на пасивна процесуална легитимация, като твърди, че той само е предоставил на разположение на LAUDAMOTION уебсайта си за продажбата на билетите и отрича всякакво договорно правоотношение с ищите, тъй като полетът е изпълнен от дружество LAUDAMOTION.

2. Разглеждане на преюдициалния въпрос

[...] [съображения от процесуално естество, изведени от националното право]

МОТИВИ

1. Правният спор от гледна точка на правото на Европейския съюз

Разглежданият правен спор възниква във връзка с отговорността на авиокомпания, която продава посредством своя уебсайт самолетни билети

на друга авиокомпания, в приложното поле на посочения по-горе Регламент № 261/2004.

А. Правна уредба на Европейския съюз

Приложимата правна уредба на ЕС е посоченият 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. По-конкретно член 3, параграф 5 от посочения регламент гласи: „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.*“ Също така член 2 от Регламент № 261/2004 гласи: „За целите на настоящия регламент: а) „въздушен превозвач“ означава компания за въздушен транспорт с валиден лиценз за опериране; б) „опериращ въздушен превозвач“ означава въздушен превозвач, който изпълнява или има намерение да изпълнява полет съгласно договор с пътник или от името на друго лице, юридическо или физическо, имащо договор с този пътник.“

В точка 2.2.3 от известието на Европейската комисия от 15.6.2016 г. относно Тълкувателни насоки за Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета 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 Регламент (ЕО) № 2027/97 относно отговорността на въздушните превозвачи в случай на произшествия, изменен с Регламент (ЕО) № 889/2002 на Европейския парламент и на Съвета, се посочва: „2.2.3. Прилагане на регламента спрямо опериращите въздушни превозвачи. В съответствие с член 3, параграф 5 отговорността за задълженията съгласно регламента принадлежи на опериращия въздушен превозвач, а не например на друг въздушен превозвач, който може да е продал билета (подчертаването е добавено). Понятието за „опериращ въздушен превозвач“ е застъпено в съображение 7.“ [ориг. 3]

3. Национално право и/или съдебна практика

Тъй като става въпрос за упражняване на правото на обезщетение, уредено в Регламент 261/2004, която норма следователно е пряко приложима без необходимост от транспониране в националния правен ред, в областта на въздухоплаването няма приложима национална норма.

В съдебната практика обаче съществуват противоречия при разглеждането на този въпрос. На първо място трябва да се посочи, че поради уредената в

испанската процесуална правна уредба система от способности за защита делата с цена на иска под 3000 EUR се разрешават само на една инстанция от компетентните първоинстанционни съдилища, които в този случай са търговските съдилища на различните испански провинции. Именно по тази причина, доколкото цената на този вид искове на практика никога не надвишава тези 3000 EUR, единствената съществуваща съдебна практика е произтичащата от търговските съдилища без възможност за наличие на уеднаквеност посредством решения на горестоящи съдилища. Така отделните търговски съдилища, които са разгледали именно сходни въпроси, са дали различни отговори, като едни са приели липсата на пасивна процесуална легитимация на RYANAIR, а други са отхвърлили това твърдение. По отношение на съдилищата, които не приемат твърдението за липса на пасивна процесуална легитимация, ще цитираме следния повтарящ се в много случаи довод: правната система, която в рамките на въздушния транспорт е уредена в Регламент № 261/2004, излиза извън тази норма, така че са приложими и останалите норми, регламентиращи системата. Съгласно решение на Съда на Европейския съюз от 6 май 2010 г. (Axel Walz, C-63/09, ECLI:EU:C:2010:251) правната рамка, която трябва да се вземе предвид при решаване на спор в областта на въздушния транспорт, е съвкупността от регламента и договорите, сключени в рамките на Европейския съюз, така „18. [...] Регламент № 2027/97 само въвежда съответните разпоредби на Конвенцията от Монреал. От член 3, параграф 1 от този регламент по-конкретно следва, че отговорността на въздушните превозвачи на Съюза по отношение на пътниците и техния багаж се урежда от всички разпоредби на Конвенцията от Монреал, отнасящи се до тази отговорност. [...] 19. Конвенцията от Монреал, която е подписана от Общността на 9 декември 1999 г. на основание член 300, параграф 2 ЕО, е одобрена от нея и има с Решение 2001/539 и влиза в сила по отношение на Общността на 28 юни 2004 г.“

Решение на Съда на Европейския съюз от 10 юни 2008 г. (C-173/07, Emirates Airlines, ECLI:EU:C:2008:400) също ни припомня следното: „43. Вярно е, че Конвенцията от Монреал е неделима част от общностния правен ред (вж. в този смисъл Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, точки 35 и 36). Освен това от член 300, параграф 7 ЕО следва, че институциите на Общността са обвързани от сключените от нея споразумения и следователно тези споразумения имат предимство пред актовете на вторичното общностно право (вж. в този смисъл Решение от 10 септември 1996 г. по дело Комисия/Германия, C-61/94, Recueil, стр. I-3989, точка 52).“

Изводът е, че при определяне на рамката на отговорност на превозвачите не може да се приложи само буквално тълкуване, отдалечено от водещите принципи на общностния правен ред, а трябва да се улови смисълът на правната уредба, който съответства на нейния дух, на защитата, която пътниците трябва да получат. Вярно е, че в Регламент № 261/2004 не е предвидена изрично отговорността на превозвача, който има договор с

пътника, но не осъществява транспорта, но Конвенцията от Монреал от 1999 г. (която, както посочихме, че е в сила, е част от общия правен ред и следователно е пряко и непосредствено приложима) определя приложимото в това отношение правило, по-конкретно съдържащото се в член 45 от Конвенцията от Монреал, което гласи, че *„По отношение на превоз, извършен от действителния превозвач, дело за обезщетение може да се заведе срещу този превозвач или срещу превозвача по договора или срещу двамата заедно или поотделно по избор на ищеца.“* По този начин правилото позволява на пътника да избере ответника, който счита за подходящ, в съответствие със съображение 7 от Регламент № 261/2004, което поражда задължения (и съответно отговорност) за превозвача, който [ориг. 4] има договор с пътника, независимо от това дали на практика той извършва транспорта. Пътникът остава извън договорите, които превозвачът, с който има договор, сключва с трети страни, без да го засягат, като му се осигурява максимална защита чрез разширяване на кръга на евентуалните отговорни лица с действителния превозвач и превозвача по договор (по смисъла на член 39 от Конвенцията от Монреал).

4. Съмнения относно тълкуването (и/или действието) на правото на ЕС

Съмненията относно тълкуването, както бе посочено, се отнасят до понятието „опериращ въздушен превозвач“, с цел да се определи кой може да попада в това понятие, за да носи отговорност за уреденото в Регламент № 261/2004 обезщетяване при голямо закъснение или отмяна на полет.

Както бе отбелязано, известието на Комисията от 15.6.2016 г. изключва от посоченото понятие „опериращ въздушен превозвач“ превозвача, който само продава билета, но не осъществява полета.

Като последни решения на Съда на Европейския съюз, които могат да са от значение за въпроса, можем да посочим решение на Съда на Европейския съюз (трети състав) от 4 юли 2018 г., дело C-532/2017, което макар да не се отнася до случай, идентичен с разглеждания по главното производство, съдържа представляващи интерес констатации, а именно (подчертаването е добавено): *„С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали понятието „опериращ въздушен превозвач“ по смисъла на Регламент № 261/2004, и по-специално на член 2, буква б), следва да се тълкува в смисъл, че обхваща хипотезата на въздушен превозвач, който, както този в главното производство, отдава под наем на друг въздушен превозвач въздухоплавателното средство заедно с неговия екипаж, в рамките на договор за лизинг на въздухоплавателно средство с екипаж („мокър лизинг“), но не поема отговорност за изпълнението на тези полети, при положение че в издадено на пътниците потвърждение за резервацията на място в даден полет[...] се посочва, че този полет се изпълнява от първия превозвач.“*

17 Във връзка с това следва да се отбележи, че съгласно член 2, буква б) от Регламент № 261/2004 понятието „опериращ въздушен превозвач“ трябва да се разбира като обозначаващо „въздуш[ния] 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“.

18 В това определение се поставят две кумулативни условия, за да може даден въздушен превозвач да бъде квалифициран като „опериращ въздушен превозвач“ — а именно, от една страна, относно осъществяването на съответния полет, и от друга страна, относно наличието на сключен с даден пътник договор.

19 Що се отнася до първото условие, се акцентира върху понятието „полет“, което представлява основният елемент от това определение. Съдът обаче вече е постановил, че това понятие следва да се разбира като „операция по въздушен транспорт и така в известен смисъл е „единица“ от този транспорт, осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут“ (решения от 10 юли 2008 г., *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, т. 40 и от 13 октомври 2011 г., *Sousa Rodríguez* и др., C-83/10, EU:C:2011:652, т. 27 и от 22 юни 2016 г., *Mennens*, C-255/15, EU:C:2016:472, т. 20).

20 От това следва, че за опериращ въздушен превозвач трябва да се смята превозвачът, който при упражняване на своята дейност по превоз на пътници, вземе решение да изпълни полет, включително като определи неговия маршрут, и по този начин отпрати до заинтересованите лица предложение за въздушен транспорт. Вземането на подобно решение всъщност предполага, че този превозвач поема отговорността за осъществяването на полета [ориг. 5], включително и по-специално отговорност при евентуалната му отмяна или при евентуално голямо закъснение при пристигане.

21 В конкретния случай е безспорно, че *Thomson Airways* ограничава дейността си единствено до отдаване под наем на въздухоплавателното средство заедно с екипажа, изпълняващ полета по главното производство, като обаче *TUI Fly* е взело решението за определянето на маршрута и за осъществяването на този полет.

22 При тези условия, без да е необходимо да се разглежда второто кумулативно условие по член 2, буква б) от Регламент № 261/2004, трябва да се приеме, че въздушен превозвач като *Thomson Airways* в главното дело, който отдава под наем въздухоплавателно средство и екипажа на друг въздушен превозвач в изпълнение на договор за лизинг на самолет заедно с неговия екипаж, не може в никакъв случай да се квалифицира като „опериращ въздушен превозвач“ по смисъла на Регламент № 261/2004, и в частност по смисъла на член 2, буква б).

23 Това разрешение се подкрепя от формулираната в съображение 1 от Регламент № 261/2004 цел да се осигури високо равнище на защита на пътниците, тъй като по този начин може да се гарантира, че превозваните пътници ще бъдат обезщетени или ще им бъдат оказани съответните грижи, без да трябва да се държи сметка за договореностите на въздушния превозвач, който е решил да осъществи разглеждания полет с друг превозвач, за да може да осигури конкретно постигането на тази цел.

24 Освен това посоченото разрешение е в съответствие с прогласения в съображение 7 от посочения регламент принцип, съгласно който, за да се гарантира ефективното му прилагане, задълженията, които произтичат от него, следва да се поемат от опериращия въздушен превозвач, без значение на обстоятелство дали този превозвач е собственик на самолета или ползването на този самолет е предмет на договор за лизинг заедно със съответния екипаж.

25 Безспорно запитващата юрисдикция пояснява още, че в полученото от жалбоподателите в главните производства потвърждение на резервацията се посочва, че полетът, разглеждан в главното производство, се „изпълнява“ от въздушния превозвач, който отдал под наем въздухоплавателното средство заедно с неговия екипаж. Въпреки това, макар че тази информация е релевантна за прилагането на Регламент № 2111/2005, тя не предопределя идентифицирането на „опериращия въздушен превозвач“ по смисъла на Регламент № 261/2004, предвид обстоятелството, че от съображение 1 от Регламент № 2111/2005 следва, че с него се преследва цел, различна от тази на Регламент № 261/2004.

26 С оглед на всички изложени съображения на поставения въпрос трябва да се отговори, че понятието „опериращ въздушен превозвач“ по смисъла на Регламент № 261/2004, и по-специално на член 2, буква б), следва да се тълкува в смисъл, че не обхваща въздушен превозвач, който, както този в главното производство, отдава под наем на друг въздушен превозвач въздухоплавателното средство заедно с неговия екипаж („мокър лизинг“), съгласно предвиденото в договор за лизинг на въздухоплавателно средство с екипажа, но не поема отговорност за изпълнението на тези полети, при положение че в издадено на пътниците потвърждение за резервацията на място на полета се посочва, че този полет се изпълнява от първия превозвач.“

В случая по главното производство, както бе посочено, именно RYANAIR продава билета посредством уебсайта си, издава документа, с който се потвърждава пътуването, и го изпраща на пътниците по електронна поща. Вярно е, че в посочения документ кодът на авиокомпанията не е този на RYANAIR, а на LAUDAMOTION, но никъде няма изрична информация в този смисъл, т.е. никъде не е посочено изрично, че този полет няма да се

[ориг.6] изпълни от RYANAIR. По главното производство не е известно кой действително е планивал този полет — RYANAIR или LAUDAMOTION.

Накрая, като въпрос, който би могъл да представлява интерес, следва да се отбележи, че дружество LAUDAMOTION е част от групата RYANAIR, както последната посочва в своя уебсайт <https://www.ryanair.com/es/es/planear-viqje/explorar/lauda-tarifasbajas>.

5. Значение на отговора на Съда на Европейския съюз

В тези конкретни случаи е от особено значение да се определи кой е опериращият въздушен превозвач, тъй като продажбата на билети от RYANAIR на авиокомпания LAUDAMOTION след придобиването ѝ от първата изглежда важно предвид различните съдебни решения в Испания, които, както бе посочено, не са еднозначни и които освен това, както също бе изложено, е много трудно да се уеднаквят посредством тълкуване на горестоящите съдилища, което се отразява на правната сигурност и равното третиране на правните субекти.

6. С оглед на изложените правни съображения до Съда следва да се отправят преюдициалните въпроси, които се съдържат в диспозитива на настоящото определение.

ДИСПОЗИТИВ

Първо. Спира производството до приключване на преюдициалното производство.

Второ. Отправя до Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси:

1) Може ли за опериращ въздушен превозвач за целите на член 5, параграф 5 от Регламент № 261/2004 да се счита авиокомпания, която продава посредством своя уебсайт самолетни билети за полети, изпълнявани с кода на друга авиокомпания, по отношение на тези конкретни продавани и изпълнявани от друга компания полети?

2) Може ли за опериращ въздушен превозвач за целите на член 5, параграф 5 от Регламент № 261/2004 да се счита авиокомпания, която продава посредством своя уебсайт самолетни билети за полети, изпълнявани с кода на друга авиокомпания, по отношение на тези конкретни продавани и изпълнявани от друга компания полети, ако другата компания, която изпълнява полета, е част от групата от дружества на авиокомпанията, която продава билетите за полета?

3) Може ли понятието „превозвач по договор“ в член 45 от Конвенцията от Монреал да се приравни на понятието „опериращ въздушен превозвач“ в член 5, параграф 5 от Регламент № 261/2004?

4) Може ли понятието „опериращ въздушен превозвач“ в член 5, параграф 5 от Регламент № 261/2004 да се приравни на понятието „действителен превозвач“, на който се позовава член 45 от Конвенцията от Монреал?

[...] [ориг. 7]

[...] [ориг. 8]

[Заклучителни процедурни формулировки и подпис на съдията]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ