

Дело C-414/19

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

28 май 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Amtsgericht Erding (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

22 май 2019 г.

Ищци:

Е. М.

М. S.

Ответник:

Eurowings GmbH

Amtsgericht Erding

[...]

по дело

1) **Е.М.**

- ищца -

2) **М.S.**

- ищец -

[...]

срещу

Eurowings GmbH [...]

- ответник -

[...]

по повод вземане

на 22 май 2019 г. с оглед на проведеното на 3 май 2019 г. съдебно заседание Amtsgericht Erding (Районен съд Ердинг) [...] постанови следното

Определение

I. Спира производството.

II. На основание член 267 ДФЕС поставя на Съда на Европейския съюз следния преюдициален въпрос:

При въздушен превоз, който се състои от повече сегменти, следва ли при определяне на разстоянието по член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се вземе предвид първият междинен полет [ориг. 2], който не е засегнат от настъпил при свързващия полет инцидент?

Мотиви:

I.

1. Ищците имат една-единствена потвърдена резервация за свързващ полет на ответника на 28 май 2018 г. Тя се състои от два сегмента. Първият полет EW171 от Канкун (CUN) до Кьолн Бон (CGN) трябвало да пристигне в Кьолн Бон в 17,35 ч. Свързващият полет EW 86 трябвало да излети в 18,50 ч. от Кьолн Бон и да пристигне в Мюнхен (MUC) в 20,00 ч.
2. С полет EW 171 ищците пристигат по разписание в Кьолн Бон. Полетът EW 86 обаче е отменен.
3. Разстоянието между Канкун и Мюнхен е 8 912,13 km. Разстоянието между Кьолн Бон и Мюнхен е 455,99 km.
4. Ответникът плаща на всеки от ищците обезщетение в размер на 250,00 EUR съгласно членове 5 и 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Ищците искат за всеки един от тях още по 350,00 EUR.

II.

5. Ответникът е изчислил обезщетението с оглед на разстоянието на засегнатия от отмяната сегмент от Кьолн Бон до Мюнхен. Според ищците следва да се вземе предвид незасегнатият от отмяната полет от Канкун до Кьолн Бон.

6. Поради това за запитващата юрисдикция е важно да се установи от кое място на тръгване трябва да се определи разстоянието по член 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004.
7. Съгласно член 7, параграф 1 от Регламента 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. Поради това свързващите полети също следва да се вземат предвид при определяне на разстоянието, когато те самите не са отменени, но не могат да бъдат изпълнени поради отмяната на първия междинен полет. Регламентът не съдържа подобна разпоредба за първото място на излитане и първия полет. **[ориг. 3]**
8. Съдът на ЕС все още не е изяснил този въпрос.
9. В решение по дело C-559/16 осми състав на Съда приема, че понятието „разстояние“ обхваща, в случаите на въздушни връзки със свързващи полети, само разстоянието между първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане, и то независимо какво е действително изминатото полетно разстояние. Налице е обаче отправна точка, различна от тази в настоящия случай. В посоченото решение още първият от двата полета е закъснял. Поради това инцидентът оказва въздействие върху двата сегмента. Ето защо в съответствие с преюдициалния въпрос следва да се реши дали прекият маршрут между мястото на излитане на първия полет и мястото на пристигане е от значение. Не е изяснено обаче кое място на излитане следва да се вземе предвид. Решението се обосновава предимно с принципа на равно третиране и обичайно възникващото неудобство.
10. В решение по дело C-537/17 осми състав приема, че превозът следва да се приеме за един „полет“ по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от Регламента и когато има междинно кацане със смяна на въздухоплавателното средство. Същевременно в мотивите на решението се посочва, че и такъв превоз може да се състои от повече полети. Нито решението нито преюдициалното запитване на Landgericht Berlin (Окръжен съд Берлин) разглеждат размера на обезщетението. Landgericht Berlin изрично е поискал тълкуване на член 3, параграф 1 от Регламента, който се отнася до приложното поле.
11. Съществуват решения на Съда в друг контекст, съгласно които междинното кацане или прекачването за друг полет не се вземат предвид. В две решения се подчертава, че загубата на време и свързаното с това неудобство са причина за обезщетението. Това съответства на постоянната практика на Съда (например [...] [решение от 23 октомври 2012 г., Nelson и др., C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657]). При съществено различни факти това трябва да се прецени отделно. Преюдициалното запитване на Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф), C-368/17, в което е бил включен преюдициалният

въпрос, е заличено от регистъра, както и преюдициално запитване на Landgericht Hamburg (Окръжен съд Хамбург) (С-557/18).

III.

12. Националните съдилища отговарят различно на този правен въпрос.
13. [представяне на националната съдебна практика] [...] **[ориг. 4]** [...]
14. Съществува единно становище, че крайният пункт на пристигане на пътника е определящ. Това е предвидено изрично в член 7, параграф 1 от Регламента. В член 7 обаче не е предвидено кое място на излитане следва да се вземе предвид. В съответствие с практиката на Съда в посочените по-горе решения, националните съдилища по принцип отчитат причинените неудобства и принципа на равно третиране.

IV.

15. Според запитващата юрисдикция принципът на равно третиране и подходящото обезщетяване на неудобствата са довод против тезата разстоянията на засегнатия полет да се прибавят към тези на полетите, които са изпълнени безпрепятствено.
16. Неудобствата при отменен полет по принцип се състоят в това, че трябва да се организира премаршрутиране и пътникът търпи съответната загуба на време и отклоняване от плана си за пътуване. Обикновено тези неудобства се увеличават при по-дългите маршрути. При по-кратките вътрешноевропейски маршрути по принцип могат да се използват повече връзки, и с други транспортни средства. В този случай заместващият превоз може да се извърши с по-малко разходи и остава по-голяма „свобода на действие“, ([...][решение от 23 октомври 2012 г., Nelson и др., С-581/10 и С-629/10, ЕУ:С:2012:657, т. 35]). Поради това когато разстоянието е по-късо, изискванията към заместващия превоз, които следва да се изпълнят, за да се **[ориг. 5]** намали обезщетението по член 7, параграф 2 са по-строги. Тази разлика е определяща по-скоро за отменените полети, отколкото за закъснелите. При все това, тъй като отмяната на полет, наред с отказания достъп на борда, е първоначалната хипотеза за прилагане на Регламента, изглежда уместно при тълкуването да се изхожда от отмяната на полета.
17. Тъй като Регламентът предвижда общ режим с фиксирано обезщетение, е необходимо тълкуване, което да осигури равно третиране на случаите, различни от настоящия. В съответствие с член 7 от Регламента е уместно при това да се отчита въздействието върху крайния пункт на пристигане [...]. Това означава пътниците на отменен полет, които до един и същ краен пункт на пристигане поради едни и същи препятствия търпят еднакви неудобства, да получат обезщетение в еднакъв размер. Според запитващата

юрисдикция изглежда неоправдано на ищците да се присъжда по-голямо обезщетение поради отмяната на полет EW 86 в сравнение с другите пътници от този полет със същата дестинация. Обратното, разликата между пътници, които са резервирали директен полет и пътници, които са резервирали полет с прекачване, е обоснована с оглед на неудобствата, които обикновено са различни.

18. В сравнение с пътниците, които поради инцидент още в първия сегмент, не могат да ползват по разписание втория сегмент, допълнително се прибавя и това, че често при осъществяването от различни въздушни превозвачи превози един от тях следва да понесе отговорност за инцидент, който засяга целия маршрут. Член 7 съответно предвижда, че определянето на разстоянието обхваща полети до такива крайни пунктове на пристигане, които не могат да бъдат достигнати по разписание „вследствие“ на отмяната на полета. В настоящия случай инцидентът не следва да се отчита при първата част от полета и свободата на действие върху първата част от полета не е ограничена. В съответствие с равновесието между интересите на пътниците и на въздушните превозвачи, което е заложено в Регламента ([...] [решение от 23 октомври 2012 г., Nelson и др., C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 39, 76 и сл.]) не следва да се взема предвид междинният полет, който е осъществен по разписание.

[...]

[...] [ориг. б]