

Анонимизиран текст

Превод

C-560/19 - 1

Дело C-560/19

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

23 юли 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Juzgado de lo Mercantil n.º 3 de Valencia (Испания)

Дата на акта за преюдициално запитване:

11 юли 2019 г.

Ищец:

GT

Ответник:

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

[...] [информация за делото и за страните]

ОПРЕДЕЛЕНИЕ

[...] [информация за запитващата юрисдикция]

Място: ВАЛЕНСИЯ

Дата: единадесети юли две хиляди и деветнадесета година

ФАКТИЧЕСКА ОБСТАНОВКА

ПЪРВО - Спорът в главното производство, в което се поставя преюдициалният въпрос

Г-жа GT предявява иск срещу компания за въздушен транспорт Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A. за изплащане на обезщетението в размер

на 600 EUR, предвидено в член 7 от Регламент (ЕО) №261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) №295/91, тъй като е претърпяла закъснение от повече от 24 часа по отношение на предварително планираното по разписание време на кацане в крайния пункт на пристигане. Претендира и обезщетение за вреди в размер на 99[,] 65 EUR, причинени от закъснението, тъй като е пропуснала предварително резервирана нощувка в хотел в пункта на пристигане, която се наложило да заплати. **[ориг. 2]**

Фактите в исковата молба са следните:

1°).- Ищецът сключва договор с Iberia — компания, чийто предмет на дейност е извършването на транспорт на пътници с продажба на билети — за полет от Аликанте до Чикаго, както е посочено в документ номер три от исковата молба. Полетът се осъществява на два етапа:

- Първият етап от полета е от Аликанте до Мадрид на 9 септември 2018°г. в 09.40 часа и кацане в Мадрид в 10.50 часа. Тази част от полета се изпълнява от въздушния превозвач Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A.

- Вторият етап от полета е от Мадрид до Чикаго в рамките на същия ден с час на излитане-11.55 часа и час на кацане в крайния пункт на пристигане-14.20 часа. Тази част от полета се изпълнява от въздушния превозвач Iberia.

2°).- Първият етап от полет[ите] (Аликанте—Мадрид) има закъснение при кацането в Мадрид. Ищецът твърди, че закъснението е от 1 час. Ответникът признава закъснение, но твърди, че то е в рамките на 30 минути.

3°).- В резултат на посоченото закъснение пътникът пропуска връзката с втория етап от полета.

4°).- След премаршрутиране пътникът пристига в крайния пункт, Чикаго, с повече от 24 часа закъснение.

ВТОРО.- *Преюдициални въпроси*

По настоящото производство предстои произнасяне с решение [...] [вътрешни процесуалноправни въпроси]. Запитващата юрисдикция счита, че за постановяване на решението ѝ е необходимо отправянето на преюдициално запитване.

ТРЕТО.- *Информация за главните и встъпилите страни*

Страни по спора в главното производство са г-жа GT, **[ориг. 3]** [...] [брой на адвокатите], ищец, и Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A., [...] [брой на адвокатите], ответник.

ОТ ПРАВНА СТРАНА

ПЪРВО.- *Правна уредба на Европейския съюз.*

- 1.- Съображение 7 от Регламент (ЕО) №.º 261/2004 [...] гласи: „За да се гарантира ефективно прилагане на настоящия регламент, задълженията, които той предвижда, следва да се поемат от опериращия въздушен превозвач, който извършва или има намерение да извърши полет, независимо от това дали със собствен самолет, на сух или мокър лизинг, или на друга база“.
- 2.- Член 2 от Регламент [(ЕО) №º] 261/2004 гласи: „«[з]а 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“.
- 3.- По смисъла на член 2 от Регламент [(ЕО) №.º] 261/2004: „краен пункт на пристигане“ означава дестинацията на билета, представен на регистрацията или, при директно свързващи полети, дестинацията на последния полет; не се взимат предвид съществуващи алтернативни свързващи полети, ако първоначално планираното време на пристигане се спази“. **[ориг. 4]**

С Решение на Съда „Folkerts“ по дело С-11/11 от 26 февруари 2013ºг. е прието, че: „[...] в хипотезата на свързани полети от значение за получаване на обезщетението с фиксиран размер по член 7 от Регламент [(ЕО)] №º261/2004 е единствено закъснението, констатирано по отношение на предварително планираното по разписание време на кацане в крайния пункт на пристигане, разбран като дестинацията на последния полет, с който лети съответният пътник“.
- 4.- Член 3[,] параграф 5[,] от Регламент [(ЕО) №º] 261/2004 предвижда: „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“.
- 5.- Съгласно член 5[,] параграф 1, буква в) от Регламент [(ЕО) №.º] 261/2004 при отмяна на полет съответните пътници „[...] имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7, [...]“.
- 6.- Член 7, параграф 1 от Регламент [(ЕО) №º] 261/2004 определя обезщетението като посочва, че: „При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:

- а) 250 EUR за всички полети до 1500 километра;*
- б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра;*
- в) 600 EUR за всички полети, 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“. **[ориг. 5]**

- 7.- С решения на Съда „Sturgeon“ по съединени дела С-402/07 и С-432/07 от 19 ноември 2009 г. и „Nelson“ по съединени дела С-581/10 и С-629/10 от 23 октомври 2012 г. голямото закъснение при пристигане е приравнено на отмяна на полет.
- 8.- В член 5, параграф 1 от Директива 90/314/[ЕИО на Съвета] се предвижда, че държавите членки предприемат необходимите мерки, за да гарантират, че организаторът и/или продавачът на дребно, страна по договора, носят отговорност към потребителя за точното изпълнение на задълженията, произтичащи от договора, независимо от това дали тези задължения трябва да бъдат изпълнени от този организатор и/или продавач на дребно или от други доставчици на услуги, без това да засяга правото на организатора и/или продавача на дребно да упражни правата си срещу другите доставчици на услуги..
- 9.- В член 13 от Регламент [(ЕО) №°]261/2004 се 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“.*
- 10.- В параграф 2.2.3 от Известие на Комисията от 15 юни 2016 г. е посочено: *„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. Понятието за „опериращ въздушен превозвач“ е застъпено в съображение 7.“*
- 11.- В решение на Съда „Bosse“ по дело С-559/16 от 7 септември 2017 г. се посочва, че разпоредбите на Регламент [(ЕО) №°261/2004] *„предвижда[т] право на обезщетение на пътниците без оглед на това дали са достигнали крайното си местоназначение с директен полет или със свързващи полети“.*

ВТОРО.- *Причини за отправянето на преюдициално запитване [ориг. 6]*

1.-Както вече бе посочено от правна страна общностната правна уредба очевидно показва, че задължението за плащане на обезщетението, предвидено в член 7 от Регламент [(ЕО) №°] 261/2004, принадлежи на опериращия въздушен превозвач без значение кой е продал билета. Това важи във всички случаи без значение кой е превозвач по договора. Подобно положение изглежда ясно в хипотезата, при която дадена туристическа агенция е продала билета и по този начин е изпълнила договора с пътника. Съмнението обаче възниква когато този, който продава билета е компания, чиято дейност е осъществяването на въздушен транспорт на пътници, но не изпълнява полета, тъй като, поради споразумение между въздушните превозвачи, полетът фактически се извършва от друга компания за въздушен транспорт. Именно такава е положението в главното производство. Всъщност, Iberia продава билета, но е и компания, с предмет на дейност въздушен транспорт на пътници. Тя обаче не изпълнява полета от Аликанте до Мадрид, тъй като този етап от полета фактически се извършва от другия превозвач по силата на споразумение между тези два превозвача.

Поради това възниква въпросът дали задължението за плащане на обезщетението по член 7 от Регламент [(ЕО) №°] 261/2004 принадлежи само и единствено за превозвача, който изпълнява полета и следователно фактически го извършва или може да се вмени и на компания за въздушен транспорт, която не изпълнява полета, но е сключила договора и чиято дейност е осъществяването на въздушен транспорт на пътници. А именно, представлява ли „опериращ въздушен превозвач“ компания с предмет на дейност предоставяне на въздушен транспорт на пътници, която е продала билета, но не е изпълнила полета, т.е не го е извършила фактически.

Поради това първият въпрос е: по смисъла на член 2, параграф б) и член 3, параграф 5 от Регламент [(ЕО) №°] 261/2004 представлява ли „опериращ въздушен превозвач“ компания с предмет на дейност предоставяне на въздушен транспорт на пътници, която е продала билета, но не е изпълнила полета, т.е не го е извършила фактически?

2.- Ако отговорът на предходния [въпрос] е отрицателен, възниква въпросът кой следва да плати обезщетението в хипотеза, при която в рамките на един [ориг. 7] свързан полет се включват два или повече въздушни превозвача при фактическото изпълнение на полета.

Всъщност, както бе посочено, практиката на Съда на Европейския съюз предвижда като определящ критерий за плащането на обезщетение закъснение от над три часа по отношение на предварително планираното по разписание време за кацане в крайния пункт на пристигане. Без значение е обстоятелството дали закъснението се дължи на закъснение при излитане, при изпълнение на полета или е в резултат на закъснение за свързания полет.

Именно последното обстоятелство поражда въпроси относно начина на тълкуване на Регламент [(ЕО) №°261/2004]. Всъщност проблем възниква в

хипотеза като разглежданата в главното производство, при която полетът се разделя на два етапа, всеки от които се изпълнява от различен опериращ въздушен превозвач и поради закъснение в първия етап се пропуска свързания полет. И по-специално, когато закъснението в този първи етап е под три часа, но закъснението в крайния пункт на пристигане е над три часа поради пропускане на връзката със следващия етап.

Безспорно е, че в хипотеза на различни полети не възниква право на обезщетение.

Проблемът се поражда, когато става въпрос за един-единствен свързан полет. Всъщност в тази хипотеза първият опериращ въздушен превозвач изпълнява полета със закъснение по отношение на предварително планираното по разписание време за кацане, но това закъснение е под три часа. В резултат на закъснението на този първи етап от полета обаче се получава голямо закъснение в крайния пункт на пристигане.

Поради това въпросите са: „Възниква ли правото на обезщетение по член 7 от Регламент [(ЕО) №°] 261/2004 за пътници в хипотеза, при която полетът е разделен на различни етапи и в резултат на малко закъснение в един от етапите (под три часа) се получи голямо закъснение (над три часа) в крайния пункт на пристигане и поради това се пропусне връзката с другия етап от полета? При положителен отговор — дали отговорността за задължението да плати [ориг. 8] обезщетението по член 7 от Регламент [(ЕО) №°] 261/2004 принадлежи на опериращия въздушен превозвач, който е изпълнил етапа от полета, породил малко закъснение (под три часа), но причинил пропускане на връзката с другия етап от полета и поради това голямо закъснение (над три часа) в крайния пункт на пристигане, ако опериращите въздушни превозвачи са различни за отделните етапи от полета?“

ДИСПОЗИТИВ

ОПРЕДЕЛИ: По гореизложените съображения отправя до Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси:

1.- „Представлява ли „опериращ въздушен превозвач“ компания с предмет на дейност предоставяне на въздушен транспорт на пътници, която е продала билета, но не е изпълнила полета, т.е. не го е извършила фактически?“

2.- При отрицателен отговор на предходния въпрос — „Възниква ли правото на обезщетение по член 7 от Регламент [(ЕО) №°] 261/2004 за пътници в хипотеза, при която полетът е разделен на различни етапи и в резултат на малко закъснение в един от етапите (под три часа) се получи голямо закъснение (над три часа) в крайния пункт на пристигане и поради това се пропусне връзката с другия етап от полета? При положителен отговор — дали отговорността за задължението да плати [ориг. 8] обезщетението по член 7 от Регламент [(ЕО) №°] 261/2004 принадлежи на опериращия

въздушен превозвач, който е изпълнил етапа от полета, породил малко закъснение (под три часа), но причинил пропускане на връзката с другия етап от полета и поради това голямо закъснение (над три часа) в крайния пункт на пристигане, ако опериращите въздушни превозвачи са различни за отделните етапи от полета?“

[...] [ориг. 9] [...]

[...] [ориг. 10] [...] [заключителни формулировки и подписи]

РАБОТЕН ДОКУМЕНТ