

Дело C-810/19

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

4 ноември 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Frankfurt am Main (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

22 август 2019 г.

Ищец в първоинстанционното производство и въззивник в производството по обжалване:

Flightright GmbH

Ответник в първоинстанционното производство и въззиваем в производството по обжалване:

Qatar Airways

[...]

Определение

По дело

Flightright GmbH, [...] Потсдам,

ищец в първоинстанционното производство и въззивник в производството по обжалване,

[...] срещу

Qatar Airways [...],

[...],

ответник в първоинстанционното производство и въззиваем в производството по обжалване

[...] 24 граждански състав на Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд, Франкфурт на Майн) [...]

[...] определи: **[ориг. 2]**

на основание член 267 ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси за 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:

1. Налице ли е „директно свързващ полет“ по смисъла на член 2, буква з) от Регламент (ЕО) № 261/2004 и когато при полети, които са предмет на една-единствена резервация и предвиждат междинно кацане в летище за смяна на полета, намиращо се извън територията на Европейския съюз, се планира по-дълъг престой на мястото на междинно кацане и резервираният по-нататъшен полет не е първият възможен следващ полет?

2. При отрицателен отговор на първия въпрос:

Трябва ли член 3, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че този регламент се прилага и за превоз на пътници с полет, който не започва от летище на територията на държава членка, но е част от една-единствена резервация, включваща и полет от летище на територията на държава членка, дори да не е налице директно свързващ полет?

II. Спира въззивното производство.

Мотиви:

I.

Ищецът е предявил иск въз основа на суброгиране в правата на четирима пътници (наричани по-нататък „пътниците“).

Пътниците резервират при ответника полети от Франкфурт на Майн до Доха (полет QR 070) на 18 юли 2018 г., с начало на полета по разписание 10.55 часа местно време **[ориг. 3]** и планирано време на пристигане 17.55 часа местно време, както и от Доха до Виндхук на 20 юли 2018 г. (полет QR 1373), с начало на полета по разписание 2.00 часа местно време и планирано време на пристигане 10.40 часа.

За престоя в Доха от 18 юли 2018 г. 17.55 часа до 20 юли 2018 г. 2.00 часа (общо 32 часа и 5 минути) пътниците резервират хотел в Доха.

Полет от Доха до Виндхук с ответника е бил възможен и на 19 юли 2018 г. с излитане в 2.00 часа.

На 18 юли 2018 г. пътниците се регистрират за полета от Франкфурт на Майн до Доха. Те е трябвало да вземат багажа си в Доха и да го предадат за следващия полет за Виндхук.

Към момента не е изяснено дали пътниците вече са били получили бордни карти за следващия полет от Доха до Виндхук. По спомени на пътниците те са се били регистрирали онлайн за целия полет до Намибия преди излитането от Франкфурт на Майн. Ответникът твърди, че във Франкфурт на Майн все още не им е била издадена бордна карта за следващия полет до Виндхук, а само за полета до Доха.

Самолетът от Франкфурт на Майн до Доха излита навреме и пристига без закъснение. В Доха пътниците взимат багажа си и го предават за следващия полет до Виндхук. Полетът от Доха до Виндхук се забавя с 5 часа и 52 минути. Вместо в 10.40 часа, пътниците стигат във Виндхук едва в 16.32 часа.

Пътниците прехвърлят правата си на обезщетение срещу ответника. Ищецът иска от ответника да плати по 600 EUR за всеки пътник (общо 2 400 EUR) поради забавеното пристигане във Виндхук с повече от 3 часа.

Amtsgericht (районен съд, Германия) отхвърля иска за плащане на 2 400 EUR. Като мотив той изтъква, че няма компетентност, [ориг. 4] защото закъснението засяга полет от Доха до Виндхук и ответникът не е авиокомпания от Европейската общност. Според него е ирелевантно, че първият полет е започнал от Франкфурт на Майн. По негово мнение трябва да се приеме, че са налице два отделни полета, тъй като престоят между тях е „около 56 часа“ и няма междинно кацане. Той смята, че полетът от Доха до Виндхук не представлява директно свързващ полет.

Ищецът обжалва решението, с което е отхвърлен искът му, пред Landgericht Frankfurt am Main, който трябва да се произнесе като въззивна съдебна инстанция.

II.

За уважаването на жалбата е от решаващо значение дали по отношение на полета от Франкфурт на Майн до Доха полетът от Доха до Виндхук трябва да се разглежда като директно свързващ полет по смисъла на член [2], буква з) от Регламент (ЕО) 261/2004.

Ако полетът от Доха до Виндхук трябва да се счита за директно свързващ полета от Франкфурт на Майн до Доха, то въз основа на суброгирането си в правата на пътниците ищецът би имал право да иска изплащането на

обезщетението в претендиращия размер, защото „краен пункт на пристигане“ би била дестинацията на последния полет, т.е. Виндхук, а не Доха като дестинация на първия полет.

Както е постановил Съдът по дело C-402/07 (решение от 19 ноември 2009 г., [...] Sturgeon/Condor), образувано по преюдициално запитване на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия), и както е потвърдил големият състав на Съда с решение от 23 октомври 2012 г. (C-581/10 – Nelson/Lufthansa), не само пътниците на отменени полети, но и пътниците на закъснели полети могат да се позовават на правото на обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004, когато поради закъснение претърпяват загуба на време, равна на или по-голяма от три часа, защото достигат своя краен пункт на пристигане три **[ориг. 5]** часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание.

Такъв би бил случаят по настоящото дело, тъй като пътниците са стигнали в крайната дестинация на полета им със закъснение от 5 часа и 52 минути.

Както е постановил по-нататък Съдът по дело C-537/17 (решение от 31 май 2018 г., [...]), член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че този регламент се прилага към превоз на пътници, извършен въз основа на една-единствена резервация и включващ, между излитането от летище на територията на дадена държава членка и кацането на летище на територията на трета държава, планирано междинно кацане със смяна на въздухоплавателното средство.

И в настоящия случай всички тези условия изглежда са изпълнени. Всъщност полетите от Франкфурт на Майн до Доха и от Доха до Виндхук са резервирани заедно при ответника, а и са потвърдени от ответника като едно цяло в „E-Ticket-Receipt“ [...]. При полетите си пътниците са планирали пътуване до Намибия с междинно кацане в Доха, като са искали да използват престоя си по време на междинното кацане, за да изчакат пристигащи по-късно приятели и да разгледат града.

Съгласно решението на Съда от 31 май 2018 г. ([...] C-537/17 [...]) фактът, че следващият полет до Виндхук е трябвало да бъде изпълнен с въздухоплавателно средство, различно от използваното за първия полет, е ирелевантен.

Както освен това е постановил Съдът по дело CS и др./ Ceske aeroline и др. (решение от 11.7.2019 г., [...] C-502/18), когато е била направена една-единствена резервация обстоятелството, че при състоящ се от две полетни отсечки полет закъснението, което поражда задължение за изплащане на обезщетение, засяга само втората полетна отсечка, не освобождава опериращия първата полетна отсечка въздушен превозвач от задължението да изплати обезщетение. Съгласно това решение фактът, че първата и втората полетна отсечка са били изпълнени от различни **[ориг. 6]** въздушни

превозвачи, е ирелевантен, защото и опериращият въздушен превозвач, изпълнил първата полетна отсечка, е длъжен да плати обезщетение.

Прилагането на това решение на Съда води до задължаване за ответника да плати обезщетението дори когато не е въздушен превозвач от Общността и мястото на излитане и на кацане при втората полетна отсечка не е на територията на Европейската общност, тъй като във всички случаи ответникът е въздушен превозвач, длъжен да плати обезщетение, защото мястото на излитане на първата полетна отсечка е във Франкфурт на Майн (вж. член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004).

Характерната особеност на настоящото дело обаче е, че между първата и втората полетна отсечка има престой в мястото на междинно кацане от близо 32 часа и че взетият от пътниците полет не е бил първата възможност да се прелети от мястото на междинно кацане до крайния пункт на пристигане. Напротив, възможно е било да се вземе следващият полет 24 часа по-рано, защото ответникът е предложил полет от Доха до Виндхук и на 19 юли 2018 г. с излитане в 2.00 часа, който пътниците са отказали само защото са чакали приятели и са искали да разгледат града и поради това са били резервирани и една нощувка в Доха. Директно свързващият полет, който е бил и достъпен, е бил полетът на 19 юли 2018 г., а не на 20 юли 2018 г.

Ето защо се поставя въпросът дали в подобен случай все още може да се говори за „директно свързващ полет“ по смисъла на член 2, буква з) от Регламент № 261/2004.

Публикуваната практика на Съда на ЕС не дава отговор на въпроса дали продължителността на престоя на мястото на междинно кацане и възможността за по-ранен директно свързващ полет е определящ критерий или не. Нито решението от 31 май 2018 г., нито решение Folkerts от 11 юли 2019 г. ([...] C-11/11) посочва продължителността на престоя на мястото на междинно кацане. В основата на [ориг. 7] дело Folkerts обаче е ситуацията, в която поради забавяне с около два часа и половина на предходния полет е било невъзможно да се успее за директно свързващия полет, което насочва към извода, че планираният период на престой на мястото на междинно кацане не е бил по-дълъг от този престой. В тази насока и Bundesgerichtshof, когато става дума за полети, състоящи се от няколко отделни отсечки, използва в преюдициалните си въпроси формулировката „превоз на пътници с два полета без значителен престой на летището за смяна на полета“ [...].

От решенията на Съда на ЕС обаче не може да се заключи с достатъчна сигурност дали когато закъснението касае само втората полетна отсечка за правото на обезщетение допълнително се изисква — наред с това да е направена една-единствена резервация и междинното кацане да е по разписание — да има непосредствена времева връзка между пристигането в мястото на междинно кацане и излитането.

Дали случаят е такъв, в крайна сметка зависи от дефиницията на израза „директно свързващ полет“ в член 2, буква з) от Регламент № 261/2004. В тази насока според настоящия съдебен състав дефиницията на израза насочва, че трябва да има непосредствена връзка между първата и втората полетна отсечка. Всъщност за член 2, буква з) от Регламент № 261/2004 не е достатъчно просто да има връзка между два полета, за да се дефинира крайният пункт на пристигане, а е необходимо свързващите полети да са „директни“. Ето защо има логика да се изисква следващият полет да бъде първата възможност, след пристигането в мястото на междинно кацане да се вземе следващият полет към крайния пункт на пристигане. Ако пътниците изберат по-късен полет, защото искат да използват престоя си за цели, различни от прекачване (напр. за изчакването на приятели или за посещението на града), вече няма непосредствена връзка и вече не е налице „директен“ свързващ полет. **[ориг. 8]** В настоящия случай това би означавало да се изхожда от два отделни полета и за краен пункт на пристигане по смисъла на член 2, буква з) от Регламент № 261/2004 да се счита Доха. Тогава вторият полет от Доха до Виндхук не би бил полет, който попада в приложното поле на Регламент № 261/2004, в съответствие с член 3, параграф 1, буква а) от него, защото заминаването със самолета не е от територията на държава членка.

Не е изключено обаче за въпроса за приложимостта на Регламент № 261/2004, в съответствие с член 3, параграф 1, буква а) от него да е ирелевантно дали вторият полет от включени в една-единствена резервация полети трябва да се счита за „директно свързващ полет“, просто защото сама по себе си тази една-единствена резервация на няколко свързани полета може да е достатъчна за приложимостта на Регламента. Това е предметът на втория въпрос.

Тъй като предмет на настоящото дело е тълкуването на понятие на Регламент № 261/2004 и досегашните решения на Съда не са еднозначни относно изискването за непосредствена връзка и относно приложното поле на Регламента, е необходимо да се отправи преюдициално запитване до Съда съгласно член 267 ДФЕС.

[...]