

Дело C-918/19

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

16 декември 2019 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Hamburg (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

9 декември 2019 г.

Ищец в първоинстанционното производство и въззивник в производството по въззивно обжалване:

GDVI Verbraucherhilfe GmbH

Ответник в първоинстанционното производство и въззиваем в производството по въззивно обжалване:

Swiss International Air Lines AG

Landgericht Hamburg (Областен съд Хамбург, Германия)

[...]

Определение

в производството по дело със страни

GDVI Verbraucherhilfe GmbH, [...] 90402 Нюрнберг

– ищец в първоинстанционното производство и въззивник в производството по въззивно обжалване –

[...]

срещу

SWISS International Air Lines AG, [...] 4052 Базел, Швейцария

– **ответник в първоинстанционното производство и въззиваем в
производството по въззивно обжалване** –

[...]

на 9 декември 2019 г. Landgericht Hamburg [...] определи:

- I. Спира производството по делото.
- II. Съгласно член 267ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следните 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, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, **ориг. 2**) [...] 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218) и на Споразумение между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт от 21 юни 1999 г., изменено с Решение № 2/2010 от 26 ноември 2010 година на Съвместния комитет за въздушен транспорт на Общността и Швейцария:

1. Трябва ли Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария по въпроси на въздушния транспорт от 21 юни 1999 г., изменено с Решение № 2/2010 от 26 ноември 2010 година на Съвместния комитет за въздушен транспорт на Общността и Швейцария, да се тълкува в смисъл, че в съответствие с член 3, параграф 1, буква [б)] 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 този регламент се прилага и спрямо пътниците, които кацат на летище в Швейцария с полет от трета страна, за да заминат след това с полет за държава членка?

2. При утвърдителен отговор на първия въпрос: включва ли приложимостта на Регламент № 261/2004 за съдилищата на държава членка и приложимостта на практиката на Съда на Европейския съюз, съгласно която пътниците на закъснели полети може да се приравнят на пътниците на отменени полети за целите на прилагането на правото на обезщетение (решение на Съда от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716)?

3. Налице ли е право на обезщетение по член 7 от Регламента и 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 **ориг. 3**) или повече при пристигане в крайния пункт, при положение че двата полета са осъществени от

различни въздушни превозвачи и потвърждението на резервацията е издадено от туроператор, който е комбинирал полетите за клиентите си?

Мотиви:

1. А. Като се позовава на прехвърленото му право на обезщетение, ищецът претендира от ответника обезщетения, всяко от които в размер на 600,00 EUR, съгласно 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 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218, наричан по-нататък „Регламентът“, „Регламент (ЕО) № 261/2004“). Съгласно предварителното заключение от събирането на доказателства ищецът разполага с активна процесуална легитимация.
2. Чрез туроператор двамата цеденти са резервирали полети на 14 май 2016 г. от Банкок Suvarnabhumi Intl през Цюрих за Хамбург. Полетът от Банкок за Цюрих, изпълнен от ответника, е трябвало да кацне в Цюрих в 19,30 ч. Непосредствено след това цедентите е трябвало да летят в 20,20 ч. за Хамбург с въздушния превозвач Eurowings. Безспорно е, че полетът каца в Цюрих едва в 20,20 ч. Съгласно предварителното заключение от събирането на доказателства цедентите изпускат свързващия си полет за Хамбург и пристигат в Хамбург в 10,30 ч. на следващия ден, т.е. със закъснение от 12 часа и 45 минути. Ответникът, чието седалище е в [ориг. 4] Конфедерация Швейцария, променя резервацията на цедентите, като им предоставя места в друг полет на следващия ден и им осигурява храна на място и настаняване в хотел.
3. Amtsgericht (Районен съд, Хамбург, Германия) отхвърля иска. С въззивната си жалба ищецът поддържа исканията си. Ответникът оспорва жалбата.
4. Б. За произнасянето по въззивната жалба е необходимо Съдът на Европейския съюз да отговори на трите преюдициални въпроса.
5. Amtsgericht приема, че практиката на Съда на Европейския съюз относно приравняването закъснели полети на отменени полети (решение на Съда от 19 ноември 2009 г, Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716) не е приложима спрямо Конфедерация Швейцария, тъй като в нея не само се тълкува Регламентът, но и установява нова хипотеза за прилагането на правото на обезщетение.
6. Ето защо уважаването на въззивната жалба зависи от приложимостта на Регламент (ЕО) № 261/2004 и тълкуването на член 7 от него.
7. I. Приложимостта на Регламент (ЕО) № 261/2004 зависи от тълкуването на Споразумението между Европейската общност и Конфедерация Швейцария

по въпроси на въздушния транспорт от 21 юни 1999 г., изменено с Решение № 2/2010 [ориг. 5] от 26 ноември 2010 година на Съвместния комитет за въздушен транспорт на Общността и Швейцария (наричано по-нататък „Споразумение за въздушния транспорт“).

8. 1. Международната компетентност на германските съдилища произтича от мястото на изпълнение на основната престация по договора за полета.
9. а) Компетентността на германските съдилища следва от член 5, параграф 1, буква б), второ тире от Конвенцията относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела от 30 октомври 2007 г. (наричана по-нататък „Конвенцията от Лугано“), влязла в сила за Швейцария на 1 януари 2011 г. (Официален компендиум на швейцарското федерално право 2010 г., 5609)
10. б) При пътуване със самолет мястото на изпълнение на характеризиращите престации, което е от значение в член 5, параграф 1 от Конвенцията от Лугано, също е мястото на пристигане. В това в отношение в разглеждания понастоящем случай релевантно е мястото на пристигане на последния полет, доколкото самолетният маршрут не е планиран със значителен престой на летището, на което се осъществява смяната на полетите (вж. подробно за обратния случай относно място на излитане: BGH, преюдициално запитване от 9 април 2013 г., т. 9 и сл., и цитираната съдебна практика).
11. 2. Правото на обезщетение на ищеца зависи от обстоятелството дали Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилага и по отношение на изпълнения от ответника полет от Банкок до Цюрих.
12. а) Нито мястото на излитане, нито мястото на пристигане на този полет са [ориг. 6] на територията на държава членка на Европейския съюз. Освен това ответникът не е въздушен превозвач от Европейския съюз. Съгласно Споразумението за въздушния транспорт и Решение № 1/2006 на определения в съответствие с член 23, параграф 4 от това споразумение Съвместен комитет за въздушен транспорт на Общността и Швейцария (ОВ L 298, 2006 г., стр. 23) и последващото решение № 2/2010 (ОВ L 347, 2010 г., стр. 54; Официален компендиум на швейцарското федерално право, 2011 г., стр. 205) обаче, от 1 декември 2006 г. Регламент (ЕО) № 261/2004 следва да се прилага и за територията на Швейцария. Регламент (ЕО) № 261/2004 е включен и в двете решения като част от приложението към Споразумението от 21 юни 1999 г. Съгласно член 2 от Споразумението изброените в приложението разпоредби се прилагат до степента, до която се отнасят до въздушния транспорт или до въпроси, пряко свързани с въздушния транспорт, както се упоменава в приложението към споразумението.
13. б) Към настоящия момент обаче няма решение по въпроса дали това прилагане обхваща и случаи, при които мястото на излитане е в трета

страна, а мястото на кацане е в Швейцария, като полетът се изпълнява от швейцарски въздушен превозвач.

14. в) В обратния случай на полет с място на излитане на територията на Швейцария и с място на кацане в трета страна, подобно на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) запитващата юрисдикция е склонна да приеме, че разпоредбите се прилагат и по отношение на такива полети. В това отношение Bundesgerichtshof (BGH, преюдициално запитване от 9 април 2013 г. [...], т. 23 и сл.) посочва:
15. „Във второто тире от приетото от Съвместния комитет за въздушен транспорт Решение № 2/2010 г. ново приложение към Споразумението относно въздушния транспорт се предвижда, че когато актове, посочени в приложението, съдържат позовавания на държави членки на Европейската общност или на **[ориг. 7]** Европейския съюз, за целите на Споразумението позоваванията се разбират в смисъл, че тези позовавания се отнасят и за Швейцария. Ето защо член 3, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 би могъл да се прилага в смисъл, че за да е налице основание за претенциите по този регламент е достатъчно мястото на излитане да е в Швейцария или, ако седалището на въздушния превозвач е на територията на Европейския съюз или в Швейцария, мястото на пристигане да е в Швейцария.
16. Подобно тълкуване на Споразумението за въздушен транспорт заедно с приложението към него съответства не само на текста на това споразумение, но също и на формулираната в неговия преамбюл цел за хармонизиране на разпоредбите относно въздушния транспорт в Европа, включително в Швейцария. В съответствие с това въздушните превозвачи в Швейцария могат и следва да осъществяват дейността си при същите условия, както и въздушните превозвачи в държавите членки на Европейския съюз. Потребителите на услугите и клиентите на въздушните превозвачи следва да откриват същия стандарт за качество в Швейцария, а следователно и трябва да могат да предявяват същите права срещу тези превозвачи в Швейцария, както и в държавите членки на Европейския съюз, а въздушните превозвачи трябва, от своя страна, да отговарят на идентични условия за конкуренция. Трудно би могла да се съвмести с тази цел хипотеза, в която Регламент (ЕО) № 261/2004 се прилага единствено по отношение на пътници, които пътуват с полет от територията на Швейцария до летище в държава членка на Европейския съюз. Това се дължи на обстоятелството, че съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 този регламент следва да се прилага и по отношение на пътуващите с полет от летище на територията на Европейския съюз до трета държава.“
17. Освен това често съществува тясна връзка с **[ориг. 8]** Европейския Съюз, какъвто е случаят и по настоящия спор. В разглеждания понастоящем случай цедентите са искали непосредствено след закъснелия полет да заминат със свързващ полет за Европейския съюз, по-конкретно за Хамбург. По-специално, що се отнася до решаващото в спорния случай определяне на

размера на обезщетението съгласно член 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004 самият Регламент свързва няколко полета помежду им като приема за определящ крайния пункт на пристигане. Ако целта е приложното поле на Регламента да се ограничи само до полети, които излитат от Швейцария за Европейския съюз, както отчасти се приема в Швейцария, това би довело до нежелано неравно третиране на пътниците в зависимост от това дали след това заминават с директен свързващ полет за държава членка (по-подробно по този довод вж. ВGH, преюдициално запитване от 9 април 2013 г., т. 28 и сл.).

18. II. Правото на обезщетение на ищеца зависи освен това от обстоятелството дали, при утвърдителен отговор на първия преюдициален въпрос, приложимостта на Регламента включва и практиката на Съда на Европейския съюз, съгласно която за целите на прилагането на правото на обезщетение пътниците на закъснели полети може да се приравнят на пътниците на отменени полети за целите на прилагането на правото на обезщетение, когато достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание.
19. 1. Германската съдебна практика [...], застъпваното становище в която ответникът споделя, отчасти отговаря отрицателно на този въпрос. Съгласно член 1, параграф 2 [ориг. 9] от Споразумението за въздушния транспорт решения и определения, постановени след 2 юни 1999 г. трябва да бъдат съобщени на Конфедерация Швейцария, за да бъдат признати там и одобрени от Съвместния комитет. Това не е направено по отношение на решението на Съда на Европейския съюз от 19 ноември 2009 г. по дело C-402/07 и C-432/07, както и последващите решения. Въз основа на това посочените по-горе съдилища правят извода, че в случаи, в които е предявен иск срещу швейцарски въздушен превозвач, не може да се прави позоваване на тази съдебна практика, за да се обосноват претенциите, а те могат да се позовават единствено на текста на Регламента. Прилагането на практиката на Съда на Европейския съюз, която при всички положения се основавала на аналогия с нормативно уредените права на претенция, представлявало значителна намеса в държавния суверенитет на Конфедерация Швейцария.
20. 2. Запитващата юрисдикция обаче е склонна да възприеме различно разбиране. Така, цитираната практика на Съда на Европейския съюз относно т. нар. голямо закъснение наистина не би била приложима за швейцарските съдилища [...]. Запитващата юрисдикция обаче не е швейцарски съд, а съд на държава членка и поради това, ако Регламентът се прилага и по отношение на швейцарски въздушни превозвачи, тя обвързана от съдебната практика по този регламент. В противен случай съдилищата на държавите членки би трябвало да прилагат същия регламент по различен начин в иначе сходни положения в зависимост от това дали [Ориг. 10] ответникът е въздушен превозвач със седалище в Конфедерация Швейцария или въздушен превозвач със седалище в Европейския съюз. Това обаче би противоречало

на второто тире от приетото от Съвместния комитет за въздушен транспорт с Решение № 2/2010 г. ново приложение, съгласно което позоваването в Регламента на държави членки на Европейския съюз трябва да се разбира като позоваване (и) на Конфедерация Швейцария.

21. III. В крайна сметка правото на обезщетение зависи от тълкуването на член 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004, а именно дали това право е налице дори когато двата полета са комбинирани от един туроператор и са осъществени от различни въздушни превозвачи.
22. 1. Обстоятелството, че двата полета са започнали в планирания момент и че само първият полет е закъснял и това закъснение е било по-малко от три часа не изключва правото на обезщетение на ищците.
23. Действително полетите от Банкок до Цюрих и от Цюрих до Хамбург са два отделни полета по смисъла на Регламента (за подробен анализ по този въпрос вж.: ВGH, преюдициално запитване от 19 юли 2016 г. [...], т. 17). Ако обаче отделните полети са директни свързващи полети и в резултат от закъснението на първия полет, както е в разглеждания случай, пътниците изпускат свързващия полет, може да е налице право на обезщетение. Съгласно практиката на Съда на Европейския съюз (решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, [EU:C:2009:716] [...], т. 40 и следващите; решение от 23 октомври 2012 г., [ориг. 11] Nelson и др., C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, [...] т. 28 и сл.) и на Bundesgerichtshof ([...] преюдициално запитване от 19 юли 2016 г., [...] т. 14) това предполага, че в крайния пункт на пристигане по смисъла на член 2, буква з) от Регламента има загуба на време от повече от три часа. За наличието на това право не е необходимо да бъдат спазени изискванията за закъснение при излитането по смисъла на член 6, параграф 1, букви а)—в) от Регламент (ЕО) № 261/2004 (решение на Съда от 26 февруари 2013 г., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, т. 37)
24. Такъв е разглежданият понастоящем случай, по-специално между двата полета има само кратък планиран престой в Цюрих.
25. 2. В настоящия случай обаче полетите не са комбинирани от самия ответник и освен това само първият, закъснял полет е осъществен от него. Напротив, полетите са комбинирани от туроператор.
26. Сходен случай е поставен за решаване пред Bundesgerichtshof в производство по ревизионна жалба срещу решение на LG Hamburg (Областен съд Хамбург, Германия) [...]. ВGH спира производството и поставя на Съда на ЕС въпрос относно тълкуването на Регламент № 261/2004, който по същество е еднакъв с поставения понастоящем въпрос. Въпросът обаче е отеглен от ВGH, след като по разглежданото дело ответникът признава предявения от ищеца иск. В това отношение

Bundesgerichtshof (преюдициално запитване от 19 юли 2016 г., [...] т. 27 и сл.) посочва:

27. „г) От смисъла и целта на член 7 от Регламент № 261/2004 би могло да следва, че право на обезщетение съществува само **[ориг. 12]** 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.
28. аа) Практиката на Съда показва, че право на обезщетение може да съществува при всички положения, когато са резервирани няколко последователни полети при въздушния превозвач, срещу когото е предявена претенцията за обезщетение.
29. В решенията, в които правото на обезщетение произтича от късното пристигане в крайния пункт на пристигане на директен свързващ полет, последователните полети са резервирани при въздушните превозвачи, срещу които е насочена претенцията в главното производство (решение на Съда от 26 февруари 2013 г., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, т. 18, [...]; определение от 4 октомври 2012 г., Rodriguez Cachafeiro и др., C-321/11, [...] т. 10, 34). Други решения на Съда, в които от значение е понятието за полет по смисъла на Регламента, също се отнасят до случаи, при които пътникът е резервирал всички релевантни полети при въздушния превозвач, от който впоследствие иска обезщетение (вж. решения на Съда [...], Emirates Airlines, т. 13; [...] Sturgeon и др., т. 11; [...] Nelson и др., т. 15).
30. бб) В настоящия случай не е налице тази хипотеза.
31. Съгласно констатациите на въззивната инстанция двата **[ориг. 13]** полета са осъществени от различни въздушни превозвачи. Резервацията не е направена при някой от тях, а при туроператор. Последният е издал и представеното като приложение К1 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.
32. вв) От регламента и цитираната практика на Съда не могат да се изведат достатъчно сигурни изводи относно тази хипотеза.
33. 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 негов упълномощен представител, или чрез друго доказателство.

34. От тази уредба несъмнено следва, че пътникът може да има право на обезщетение срещу 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. 14]**
35. 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., С(2016) 3502 окончателен, стр. 18, точка 4.4, буква А, подточка [4.4.2.]).
36. г) 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.
37. (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 да се поеме отговорност по отношение полети, които са комбинирани от туроператор, би било в съответствие с целта, определена в съображения 1—4, за гарантирането на високо равнище на защита на пътниците и за отчитане на изискванията за защита на клиента, и с изведения от Съда принцип, че разпоредбите на Регламента, с които **[Ориг. 15]** се предоставят права на пътниците във въздушния транспорт, трябва да се тълкуват разширително (вж. в това отношение решение на Съда от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., С-402/07 и С-432/07, ЕУ:С:2009:716, т. 45), докато термини в разпоредба, която представлява дерогация от принцип или по-специално от общностни правила, насочени към защита на потребителите, следва да се разглеждат по такъв начин, че тази разпоредба по принцип да може да се тълкува стриктно (вж. в този смисъл решение от 22 декември 2008 г. по дело Wallentin-Hermann, С-549/[07], Сборник, стр. I-11061, точка 17).

38. (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.
39. Съдът е приел, че е налице право на обезщетение в хипотезата, когато въздушен превозвач, при който са резервирани два последователни полета, отказва превоз в рамките на втория полет, считайки, че пътникът няма да може да вземе този полет поради закъснение на първия полет. В това отношение той счита за решаващо, че правото следва да компенсира неприятностите, възникнали в резултат от необратима загуба на време от три часа или повече, и че при всички положения изпълняващият полета въздушен оператор трябва да отговаря за тези неприятности, ако се установи, че са по негова вина — било то, защото е в основата на закъснението на първия полет, осъществяван от самия него, било то, защото неправилно е счел, че засегнатите пътници няма да успеят да се представят навреме за качване на борда за следващия полет, или защото е пристъпил към продажба на билети за следващи полети, за които разполагаемото време за вземане на следващия полет е било недостатъчно (решение от 4 октомври 2012 г., [Ориг. 16] Rodriguez Cachafeiro и др., C-321/11, EU:C:2012:609, т. 34).
40. 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.
41. дд) Въпреки това запитващата юрисдикция счита, че не може да постанови решението си.
42. 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.“
43. В. Поради това според запитващата юрисдикция не може да се постанови решение по подадената от ищеца в първоинстанционното производство въззивна жалба, без да се предостави отговор на преюдициалните въпроси.

[...]