

## Анонимизиран текст

Превод

C-188/20 – 1

Дело C–188/20

### Преюдициално запитване

**Дата на постъпване в Съда:**

30 април 2020 г.

**Запитваща юрисдикция:**

Landgericht Düsseldorf (Германия)

**Дата на акта за преюдициално запитване:**

6 април 2020 г.

**Ищци и въззивници:**

JG

LH

MI

NJ

**Ответник и въззиваем:**

Azurair GmbH в ликвидация

**Встъпила страна:**

alltours flugreisen gmbh

[...]

I.

[...]

Landgericht Düsseldorf (Областен съд Дюселдорф)

## Определение

По дело при страни

1. детето JG, със законни представители LH и MI,
2. LH,
3. MI,
4. детето NJ, със законни представители LH и MI,

ищци и въззивници,

[...]

срещу

Azurair GmbH в ликвидация, представлявано от ликвидатора OP,

ответник и въззиваем,

[...]

[...] [ориг. 2]

Встъпила страна:

alltours flugreisen gmbh, [...]

Дюселдорф,

[...]

22-ри граждански състав на Landgericht Düsseldorf

като взе предвид изложеното в съдебното заседание от 28 февруари 2020 г.

[...]

**определи:**

Спира производството по делото.

На основание член 267 ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следните въпроси за тълкуване на правото на Съюза:

1. Разполага ли пътник с „потвърдена резервация“ по смисъла на член 3, параграф 2, буква а) 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 от 11 февруари 2004 г. (ОВ L 46 от 17.02.2004 г., стр. 1 и сл.; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218), ако той е получил от туроператор, с който е в договорно правоотношение, „друго доказателство“ по смисъла на член 2, буква ж) от Регламент (ЕО) № 261/2004 за поето обещание за транспорт с конкретен полет, индивидуализиран чрез посочени място на излитане и пристигане, време на излитане и пристигане, и номер на полет, без туроператорът да е резервирал място при съответния въздушен превозвач и без да е получил потвърждение от него?

2. Следва ли въздушен превозвач да се счита за опериращ въздушен превозвач по смисъла на член 2, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година по отношение на пътник, ако този пътник наистина има договор с туроператор, който е поел обещание за транспорт с конкретен полет, индивидуализиран чрез посочени място на излитане и пристигане, време на излитане и пристигане, и номер на полет, без обаче да е резервирал място за пътника и следователно без да е обосновал транспорта му на този полет с договорно отношение с въздушния превозвач?

3. Може ли за целите на обезщетението поради отмяна или голямо закъснение „времето за пристигане по разписание“ на полет по смисъла на член 2, буква з), [ориг. 3] член 5, параграф 1, буква в), член 7, параграф 1, второ изречение и параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. да се изведе от „друго доказателство“, което туроператор е издал на пътник, или то трябва да се установи от „билета“ съгласно член 2, буква е) от същия регламент?

4. Налице ли е отмяна на полет по смисъла на член 2, буква л) и член 5, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета, когато опериращият въздушен превозвач изтегля за по-ранен час резервирания при пакетно туристическо пътуване полет с най-малко два часа и 10 минути в същия ден?

5. Може ли съгласно член 7, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004 опериращият въздушен превозвач да намали обезщетението по член 7, параграф 1 от Регламента, ако времето, с което се изтегля полет, попада в рамките на там посочените периоди?

6. Представлява ли предоставеното преди началото на пътуването информиране за изтеглянето на полет за по-ранен час предложение за премаршрутиране по смисъла на член 5, параграф 1, буква а) и член 8, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004?

7. Задължава ли член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 г. опериращият въздушен превозвач да предоставя на пътника информация с указания до

точно кое предприятие с каква фирма, на какъв адрес и каква сума в зависимост от разстоянието може да изисква и евентуално какви документи следва да приложи?

**Мотиви:**

I.

I. Ищците искат от ответника да им плати поради голямо закъснение, съответно отмяна на полети обезщетения по член 7, параграф 1, буква б) от 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 отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (наричан по-нататък Регламент (ЕО) № 261/2004). [ориг. 4]

На 15 януари 2018 г. ищецът по т. 2) резервира чрез туристическа агенция за себе си и за останалите ищци пакетно туристическо пътуване до Сиде (Турция), предложено му от встъпилата на страната на ответника страна (наричана по-нататък „встъпилата страна“) като организатор на пакетни туристически пътувания. Това пътуване включва въздушен транспорт до Анталия (Турция) и обратно. Ищецът по т. 2) получава документ, наречен „регистрация за пътуване“ [...], в който са посочени полети на ответника. Като полет на отиване е посочен полет с номер ARZ 8711 от Дюселдорф до Анталия на 15 юли 2018 г. с време на излитане в 06,00 ч. и време на пристигане в 10,30 ч. (всички часове са в местно време). Като полет на връщане е посочен полет с номер ARZ 8712 на 5 август 2018 г. от Анталия до Дюселдорф с време на излитане в 12,00 ч. и време на пристигане в 14,45 ч. Под тази информация в „регистрацията за пътуване“ е посочено следното: „**ЧАСОВЕТЕ НА ИЗЛИТАНЕ И КАЦАНЕ СА ПРЕДВАРИТЕЛНИ — МОЛИМ ЗА ВАША СИГУРНОСТ ДА ГИ СВЕРИТЕ С ТЕЗИ ВЪВ ВАШИТЕ БИЛЕТИ**“.

Ищците действително са превозени с полети ARZ 8711 и ARZ 8712 на ответника на полетно разстояние от 2 482 км от Дюселдорф до Анталия и още толкова в обратната посока, с полета на отиване обаче ищците достигат до своя краен пункт на пристигане едва в 01,19 ч. на 16 юли 2018 г. Полетът на връщане е изпълнен в 05,10 ч. на 5 август 2018 г. За нито един от двата полета ищците не са получили писмено съобщение по член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004.

Поради тази причина ищците предявяват срещу ответника иск за обезщетение по Регламент (ЕО) № 261/2004 в размер на 400,00 EUR на човек съответно за полета на отиване и за полета на връщане. Въз основа на данните от „регистрацията за пътуване“ те считат, че полетът на отиване бил изпълнен със закъснение при пристигането от над три часа. Според тях полетът на връщане бил отменен, тъй като изтеглянето му за по-ранен час

представлявало отмяна на полета по смисъла на член 5, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Ищците разполагали с потвърдени резервации за полети с продължителност по разписание от 06,00 ч. до 10,30 ч. (полет на отиване), съответно от 12,00 ч. до 14,45 ч. (полет на връщане). Освен това ищците искат да бъдат освободени от дължимото от тях възнаграждение на техния процесуален представител във връзка с досъдебните действия по претендиране на обезщетението, като процесуалният представител е бил упълномощен още преди ищците да са предприели действия по поставяне на ответника в забава.

В първоинстанционното производство пред Amtsgericht Düsseldorf ответникът в своя защита изтъква, че не планирал полетите с посочените в „регистрацията за пътуване“ часове на излитане и кацане. Неговият план съответствал на данните в издаденото от Anex Tour GmbH „потвърждение за пътуване/фактура“ от 22 януари 2018 г., според което полетът на отиване трябвало да се извърши на 15 юли 2018 г. от 20,05 ч. до 00,40 ч. на следващия ден, а полетът на връщане, на 5 август 2018 г. — от 08,00 ч. до 10,50 ч. Следователно полет ARZ 8711 на 15 август 2018 г. не бил изпълнен [ориг. 5] със закъснение при пристигането от три и повече часа. По отношение на полет ARZ 8712 ответникът счита, че изтеглянето на времето за изпълнение на полет не било отмяна по смисъла на член 2, буква л) от Регламент (ЕО) № 261/2004. Освен това той се позовава на правото по член 7, параграф 2, буква б) от регламента за намаляване на обезщетението, тъй като ищците пристигнали в крайния пункт Дюселдорф само с два часа и 50 минути по-рано от планираното.

Районният съд отхвърля иска, като приема, че представената от ищците „регистрация за пътуване“ на туристическата агенция не представлява потвърждение на резервация по смисъла на член 2, буква ж) от Регламент (ЕО) № 261/2004. Още самото заглавие на документа показвало, че не става въпрос за потвърждение на резервация от ответника или туроператор. Освен това там се съдържало ясно указание, че часовете на излитане и кацане са само приблизителни. От контекста ставало ясно, че посочените в документа часове на излитане и кацане най-малкото не били още приети и регистрирани. Следователно този документ нямал необходимия обвързващ характер.

## II.

Това — що се отнася до полета на отиване на 15 август 2018 г. — прави наложителна съдебната проверка само ако ответникът не следва да се счита за опериращ въздушен превозвач на полет с посоченото в „потвърждението за пътуване“ време на пристигане по разписание в 10,30 ч. и ако ищците не са разполагали с потвърдени резервации за такъв полет.

Ищците са на противоположното мнение, поради което подават въззивна жалба срещу решението на *Amtsgerichts Düsseldorf*. Ответникът и встъпилата страна от своя страна защитават обжалваното решение.

Що се отнася до полета на връщане, посочените в регистрацията за пътуване данни на полета не са от решаващо значение, защото междуременно страните преустановяват спора относно обстоятелството, че полет ARZ 8712 е изтеглен поне от 08,00 ч. за 05,10 ч. Страните обаче спорят по въпроса дали изтеглянето на полет за по-ранен час представлява отмяна на полета по смисъла на член 5, параграф 1 във връзка с член 2, буква л) от Регламент (ЕО) № 261/2004.

### III.

Що се отнася до полета на отиване и свързаните с него искове за обезщетение поради голямо закъснение, уважаването на жалбата на ищците основно зависи от това дали потвърждение за резервация от туроператор, което от своя страна не се основава на идентична по съдържание резервацията при въздушния превозвач, от когото се иска обезщетение по член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 („препотвърдена резервация“), може да се счита за „потвърдена резервация“ по смисъла на член 3, параграф 2 [ориг. б], буква а) от Регламента, дали в такъв случай използваният въздушен превозвач следва да се счита за „опериращ въздушен превозвач“ по смисъла на член 2, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004 и дали „времето за пристигане по разписание“ на полет може да се определи по такова потвърждение за резервация на туроператор.

Пътници могат да предявят искове за обезщетение поради голямо закъснение на полет срещу опериращ въздушен превозвач, когато достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от опериращия въздушен превозвач време за пристигане по разписание (решение на Съда от 19 ноември 2009 г. по съединени дела C-402/07 и C-432/07, *Rs. Sturgeon/Condor* и др., т. 69; потвърдено с решение от 23 октомври 2012 г. по съединени дела C-581/10 и C-629/10, *Rs. Nelson/Lufthansa* и др.; също с решение от 26 февруари 2013 г. по дело C-11/11, *Rs. Air France/Folkerts*, т. 33).

#### 1.

За приложимостта на Регламент (ЕО) № 261/2004 съгласно неговия член 3, параграф 2 е от значение най-напред обстоятелството дали пътниците имат „потвърдена резервация“ за съответния полет. Понятието „резервация“ е дефинирано в член 2, буква ж), според който, освен „билета“ по смисъла на член 2, буква е) от регламента, „резервация“ представлява и „друго доказателство“, когато от него става ясно, че резервацията е приета и регистрирана „от туроператора“. Съгласно практиката на германския *Bundesgerichtshof* (Федерален върховен съд, наричан по-нататък „BGH“)



„потвърдената резервация“ може да произтича и от издадено за целта от организатора на пакетни туристически пътувания, тоест от туроператора доказателство, от което се извежда задължение за предвидения въздушен транспорт на конкретен полет, индивидуализиран обикновено с номер и час [...]. Също и според решаващия съдебен състав от член 3, параграф 2, буква а) във връзка с член 2, буква ж) от регламента се извежда заключението, че такова доказателство трябва да е достатъчно, за да създаде възможност за прилагане на Регламент (ЕО) № 261/2004. За приложимостта на регламента не е необходимо издаденото от туроператора доказателство за резервация задължително да се основава на идентична по съдържание „препотвърдена резервация“ при съответния въздушен оператор.

## 2.

Въпреки това според решаващия съдебен състав за иска за обезщетение, предявен от ищците във връзка с полета на отиване срещу ответника, е важно дали той с посредничеството на Anex Tour GmbH е дал съгласието си на встъпилата страна за транспорт на ищците с полет ARZ 8711 на 15 юли 2018 г. с време за пристигане по разписание в 10,30 ч., тъй като само в този случай той е имал намерение да изпълни индивидуализирания по този начин полет също и от името на имащия договор с ищците туроператор — встъпила страна (член 2, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004), явявайки се по този начин пасивно легитимиран опериращ въздушен превозвач за този [ориг. 7] полет. Подобно намерение на въздушния превозвач обаче неминуемо налага туроператорът предварително да съобщи на съответния пътник желанието си да възложи превозването му с полет, предложен от въздушния превозвач на заинтересовани страни. Такова съобщение обаче съдържа резервация от туроператора. Ето защо и решаващият съдебен състав е на мнение, че туроператорът винаги следва да предприема препотвърждаване на идентична по съдържание резервация, и че без такава издаденото от него „доказателство“ по смисъла на член 2, буква ж) от Регламент (ЕО) № 261/2004 не е достатъчно да бъде взето предвид за целите на обезщетението поради отказан достъп на борда, отмяна или голямо закъснение.

## 3.

Според решаващия съдебен състав „предварително планираното време за пристигане по разписание“ по смисъла на цитираната по горе практика на Съда на Европейския съюз не може да се изведе от доказателство, което туроператор е издал, без да го е съгласувал със съответния въздушен превозвач.

За „първоначално планираното време на пристигане“ става въпрос и в член 2, буква з), член 5, параграф 1, буква в), член 6, параграф 1 и член 7, параграф 1, второ изречение и параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004. В решение Air France/Folkerts Съдът на Европейския съюз постановява, че с

оглед на обезщетението по член 7 от Регламента закъснението трябва да се преценява по отношение на предварително планираното време за пристигане в крайния пункт на пристигане; относно понятието „краен пункт на пристигане“ в т. 34 от това решение Съдът се позовава на дефиницията в член 2, буква з) от Регламент № 261/2004, според който „краен пункт на пристигане“ означава дестинацията на билета, представен на регистрацията или, при директно свързващи полети, дестинацията на последния полет. Следователно Съдът на Европейския съюз приема, че съгласно член 2, буква е) „крайният пункт на пристигане“ се определя от билета, тоест от валиден документ, даващ право на транспорт, или нещо еквивалентно на нехартиен носител, издаден или одобрен от въздушния превозвач или негов упълномощен представител, следователно физически или електронен документ, който легитимира правото на пътника да бъде превозен. Съдът не се позовава на „друго доказателство“ (резервация) по смисъла на член 2, буква ж) от Регламент № 261/2004.

Ако тези разсъждения се приложат към определянето на времето за пристигане по разписание за целите на обезщетението, се налага изводът, че и в това отношение определящ е издаденият на пътника „билет“, така че е без значение дали в „резервацията“ е посочена различна информация. Ето защо в настоящия случай „регистрацията за пътуване“ на ищците от 15 януари 2018 г. [...] a priori отпада като основа за определянето на времето за пристигане по разписание, независимо от това дали тя въобще може да се разглежда като „потвърдена резервация“ по смисъла на член 3, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004. Освен това тя не изпълнява и предпоставките за наличие на „билет“ по член 2, буква е) от регламента, тъй като не може да се приеме, че с нея упълномощен представител на ответника [ориг. 8] е издал документ, даващ „право“ на транспорт с посочените полети. „Регистрацията за пътуване“ позволява само да се приеме, че чрез нея се документира регистрацията за организирано от встъпилата страна пакетно туристическо пътуване. В настоящия случай не е налице документ, който да може еднозначно да се класифицира като „билет“.

Във всички случаи обаче според решаващия съдебен състав времето за пристигане по разписание не може да се извежда от „друго доказателство“, издадено от туроператор, който няма договор с въздушния превозвач по отношение на съответния полет. Това е така, защото да съставянето на плана за полета е отговорен единствено въздушният превозвач. Въздушен превозвач е планирал полет, когато го е включил в полетното си разписание и следователно го е конкретизирал по място на излитане и пристигане, време на излитане и пристигане, определил му е полетен номер и го е предоставил за резервиране [...]. Докато липсва резервация, тоест запазено място за този полет, въздушният превозвач може да променя неговия план или да го отмени, без това да поражда за пътниците право на обезщетение; това е посочено в член 2, буква л) от регламента. Оттук следва, че най-малкото докато няма такава резервация издадено от туроператор „друго доказателство“ по смисъла на член 2, буква ж) от



Регламент (ЕО) № 261/2004 не може да обоснове право за претендиране на обезщетение. Това опровергава тезата, че такова „друго доказателство“ във всички случаи било достатъчно, за да обоснове право за претендиране на обезщетение, в случай че съответният въздушен превозвач не изпълни или изпълни в други часове посочения там полет.

#### 4.

И от член 13 от Регламент (ЕО) № 261/2004 не може да се изведе различно заключение, тъй като решаващият съдебен състав не вижда по какъв начин ответният въздушен превозвач може да потърси защита по исков ред срещу туроператора, след като между тях няма договорно правоотношение, при положение че Регламент (ЕО) № 261/2004 задължава въздушния превозвач да отговаря по искове за обезщетение, предявени срещу него поради неспазване на разписанието на полет, който самият той дори не е изготвил. В това отношение според решаващия съдебен състав дори и изискването за гарантирането на високо равнище на защита на пътниците (първо съображение от Регламент (ЕО) № 261/2004) не обосновава различно заключение. Туроператорът, с когото пътникът е сключил договор, се явява надлеждна насрещна страна, срещу която пътникът може да потърси защита по исков ред за претърпените вреди, които той лично е претърпял, като се е доверил на предоставените от туроператора неверни данни относно разписанието на полета. [ориг. 9]

#### IV.

За предявените от ищите по отношение на полета на връщане искове за изплащането на обезщетение по член 5, параграф 1 във връзка с член 7, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004) е от значение дали изтегляне с поне два часа и 50 минути — от 08,00 ч. за 5,10 ч. — представлява отмяна на полета по смисъла на член 2, буква л) от регламента.

#### 1.

Съгласно легалната дефиниция по член 2, буква л) от Регламент № 261/2004 „отмяна“ означава неексплоатация на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място. „Неексплоатацията“ на планирания полет трябва да се разграничава от „закъснението“, с което се отказва планът за първоначалния полет (вж. решение на Съда от 19 ноември 2009 г. по съединени дела C-402/07 и C-432/07 Sturgeon и др./Condor и Bock и др./Air France, т. 33 и сл.). Съдът все още не е изяснил дали може да се приеме, че е налице отказ от плана за полета, когато полетът е изтеглен само с два часа и 50 минути.

Съгласно практиката на Bundesgerichtshof [...] във всички случаи, когато въздушният превозвач предприема по-голямо от незначително изтегляне за по-ранен час на планиран полет, е налице свързана с предложението за премаршрутиране отмяна на полета, която може да обоснове право на

обезщетение по член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Както посочва ВGH, отмяната се характеризира с това, че въздушният превозвач окончателно се е отказал от своя първоначален план за полета, дори и пътниците да са прехвърлени на друг полет. Това било изяснено от практиката на Съда на Европейския съюз (решение от 19 ноември 2009 г. по дело Sturgeon/Condor; също така решение от 13 октомври 2011 г. – C-83/10 по дело Sousa Rodriguez/Air France), в която се правело разграничение между случая на отмяна и случая на голямо закъснение. Налице било отказ от първоначалния план за полета и тогава, когато полет е изтеглен с няколко часа.

Решаващият съдебен състав обаче изразява съмнение относно правилността на това тълкуване на правото на Съюза от страна на Bundesgerichtshof.

Обстоятелството, че никъде в Регламент (ЕО) № 261/2004 не става въпрос за изтегляне на полет за по-ранен час и не се съдържат правила в тази връзка според решаващият съдебен състав също не представлява сериозна пречка за тълкуване на член 2, буква л) съгласно съдебната практика на Bundesgerichtshof. Според практиката на Съда на Европейския съюз принципно може да се приеме, че е налице отмяна на полета, когато първоначално планираният и закъснял полет е прехвърлен към друг полет, тоест когато е налице отказ от плана за първоначалния полет и пътниците за него са присъединени към пътниците за полет, който също е планиран, и то независимо от полета, за който [ориг. 10] превозените по този начин пътници са направили резервацията си; от значение е единствено индивидуалното положение на всеки един от така превозените пътници, тоест фактът, че по отношение на съответния пътник е налице отказ от първоначалния план за полета (решение на Съда по дело Sousa/Rodriguez, т. 30 и сл.). Съдът на Европейски съюз обаче пояснява също, че самото закъснение на действителното излитане спрямо времето за излитане по разписание не представлява отмяна; закъснял полет, независимо от продължителността на закъснението, не може да се разглежда като отменен, когато е налице излитане в съответствие с първоначално предвидения план (решение по дело Sturgeon/Condor, т. 32 и 34). Следователно за решаващият съдебен състав не съществува никакво съмнение, че по смисъла на практиката на Съда на Европейския съюз изтегляне за по-ранен час на полет не поражда промяна на първоначалния му план.

Решаващият съдебен състав се съмнява в правилното тълкуване на член 2, буква л) от Регламент (ЕО) № 261/2004, тъй като изтеглянето на полет за по-ранен час, което несъмнено е задача по планирането му на оперирания въздушен превозвач, не води неизбежно до същите неудобства както при отмяна на полета с кратко предизвестие без заместващо предложение съгласно член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламента или както при голямо закъснение, които трябва да се компенсират или намалят с предвидените обезщетение, помощ и грижи. Това е така, защото пътници, които, макар и да не получават попадащи в обхвата на посочената по-горе

разпоредба от регламента заместващи предложения, са достатъчно рано информирани за изтеглянето на полета за по-ранен час и не претърпяват сравними безпокойство и неудобство по смисъла на съображения 12 и 13 от регламента, тъй като те навреме могат да се настроят към новия план за полета и следователно да се явят на летището за новия час на излитане. Ето защо те не се нуждаят от помощ и грижи за времето за изчакване на летището. Тъй като за тях тази нужда отпада, те не претърпяват и причинени им в резултат на това безпокойство и неудобство, които да изискват материално компенсиране. Такива следователно биха могли да възникнат само ако засегнатите пътници нямат предварителна информация за изтеглянето на полета за по-ранен час и се представят на гишетото за регистрация едва в първоначално планирания час за излитане. Настоящият случай обаче не е такъв, тъй като ищците са превозени с изтегления полет на връщане. Поради това в случаи като настоящия безпокойство и неудобство могат да се открият най-много само ако пътниците въобще са били принудени да променят плана си за пътуване. За тях обаче това не е довело до загуба на време поради изчакване.

Доколкото в случаи като настоящия още с изтеглянето на полета за по-ранен час би следвало да се очаква настъпване на изискващи компенсиране щети, възниква въпросът колко големи трябва да са те, за да се обоснове изплащането на обезщетение по член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004. Според решаващия съдебен състав [ориг. 11] дори и безпокойството и неудобството, с които е нормално да е свързано изтегляне с няколко часа, не може да се сравняват с тези, които възникват при отмяна с кратко предизвестие или при голямо закъснение на полет.

## 2.

В практиката на Съда на Европейския съюз остава неизяснен и въпросът дали, в случай че изтегляне на полет за по-ранен час може да представлява отмяна по смисъла на член 2, буква л) от Регламент (ЕО) № 261/2004, опериращият въздушен превозвач има право съгласно член 7, параграф 2 от регламента да намали обезщетението, ако изместването на действителното време на пристигане спрямо планираното време на пристигане е в границите на посочените в член 7, параграф 2 от регламента периоди. Решаващият съдебен състав се съмнява дали тази разпоредба е приложима по отношение на изтеглянето за по-ранен час дори само поради това, че то, въпреки че съдържа съобщение за премаршрутиране, доколкото с него въобще е свързана отмяна, не предвижда предложение съгласно член 8 от Регламент (ЕО) № 261/2004, така както се изисква от член 7, параграф 2. Съгласно член 8 от регламента на всички пътници се предлага избор и те съгласно съображение 20 трябва да са напълно информирани за техните права. Това означава, че въздушен превозвач, който отменя полет, предоставя на пътниците предложения за избор при условията, определени в член 8, параграф 1, букви а), б) и в) предпоставки (решение на Съда от 29 юли 2019 г. по дело C-354/18 Rs. Rusu/Blue Air, т. 53, за случая на отказан

достъп до борда). Оттук следва, както по-нататък отбелязва Съдът на Европейския съюз (цитирано решение, т. 54), че с такова предложение на пътниците трябва бъде дадена необходимата информация, за да имат възможност да направят ефективен избор, и то или за да отменят резервацията и да им бъде възстановена цената на билета, или да продължат полета си към крайната дестинация при сходни условия при първа възможност или на по-късна дата. Тези изисквания към предложено премаршрутиране не са изпълнени, ако въздушен превозвач информира своя пътник само за това, че неговият полет е изтеглен за по-ранен час.

3.

Сравнимите транспортни условия съгласно член 8, параграф 1, букви б) и в) от Регламент (ЕО) № 261/2004 са обвързани с първоначално резервирания полет и следователно с договора за въздушен транспорт. Остава неизяснено също дали в този смисъл полет, изтеглен с два часа и 50 минути, е сравним с първоначално резервирания полет и представлява премаршрутиране при първа възможност, така че със съобщението за изтеглянето въздушният превозвач отговорник да изпълнява задълженията, наложени му от разпоредбата. [ориг. 12]

v.

Решението на настоящия съдебен състав относно искането на ищците да бъдат освободени от отговорност за дължимото от тях и претендирано от техния процесуален представител възнаграждение зависи от това какво трябва да е съдържанието на съобщението, предоставяно на пътника съгласно член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004.

[...] [националното законодателство не предвижда право на освобождаване от това задължение при забава]

Според решаващия съдебен състав, когато не е налице случай на поставяне в забава, възстановяването на разходи за адвокатско възнаграждение за първоначалното предявяване на претенциите за обезщетение по член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004, [...], не следва веднага да се взема предвид, ако опериращият въздушен превозвач не е изпълнил задължението си по член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004. В настоящия случай следва да се приеме, че е налице такова неизпълнение.

В случай че опериращият въздушен превозвач не изпълни задължението си да предостави писмено съобщение на пътника, ангажирането на помощ от адвокат за извънсъдебно уреждане на искове за обезщетение не се основава на това неизпълнение, тъй като съгласно член 14, параграф 2, първо изречение от Регламент (ЕО) № 261/2004 опериращият въздушен превозвач не дължи нищо повече от предоставянето на писмено съобщение с формулирани правила за обезщетение и помощ в съответствие с регламента; според решаващия съдебен състав в съображение 20 от регламента не се

предвижда друго. Това по-специално означава, че от въздушния превозвач не се изисква да подвежда конкретната фактическа обстановка под хипотезата на разглежданите правни норми на регламента. Поради това пътниците не трябва да бъдат информирани за „техните“ права, а най-общо за „правилата“. Решаващият съдебен състав обаче не пропуска да вземе предвид посоченото от ВGH, че съгласно член 14, параграф 2 от регламента предоставяната на пътника информация би трябвало да е такава, че да му позволи да предявява своя иск срещу опериращия въздушен превозвач [ориг. 13] ефективно и без помощ от адвокат, тоест достатъчно ясно да му указва до точно кое предприятие с каква фирма, на какъв адрес и каква сума в зависимост от разстоянието може да изисква и евентуално какви документи следва да приложи. Смисълът и целта на задължението за информиране било да позволи на пътниците самостоятелно да предявяват иски за изплащане на обезщетение срещу опериращия въздушен превозвач, както е предвидено в съображение 20 от Регламента.

Решаващият съдебен състав не споделя това становище, тъй като в цитираното от ВGH във връзка с това съображение от регламента не се казва, че на пътниците трябва да се спести необходимостта да търсят правна помощ. Освен това настоящият съдебен състав приема, че законодателят взема предвид изложените в съображение 20 от Регламента мотиви и ги претегля, за да формулира член 14, параграф 2 от Регламента точно по такъв начин, че той да не обвързва въздушния превозвач със задължението да информира пътника за полагащите му се в конкретния случай права, а само за онези, които се извеждат от текста на разпоредбата. Освен на немски език, в редакциите на регламента и на други езици, като например френски или английски, в член 14, параграф 2 става въпрос само за задължение да се предостави писмена информация на пътника относно правилата („une notice écrite reprenant les règles d'indemnisation et d'assistance conformément aux dispositions du présent règlement“, съответно „a written notice setting out the rules for compensation and assistance in line with this Regulation“), така че оттук не се извежда заключението, че опериращият въздушен превозвач е длъжен да предоставя друга обща информация освен тези правила.

Поради тези причини решаващият съдебен състав също не споделя [...] мнението на ВGH, че ако въздушният превозвач не изпълни задължението за предоставяне на информация по член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004, възниква право да бъде поискано възстановяване на адвокатско възнаграждение, дължимо в резултат на натоварването на адвокат с представителството на пътника на досъдебната фаза във връзка с първоначалното предявяване на претенциите за обезщетение. Ищите не могат да искат да бъдат освободени от отговорност по отношение на претендирано от техния процесуален представител възнаграждение и поради други причини. Повдигнатият въпрос следователно е релевантен и за решението по въззивната жалба на ищите, тъй като, ако ответникът беше спазил задълженията си по член 14, параграф 2 от Регламента да предостави в достатъчен обем обща

информация за правата при отмяна, съответно закъснение на полет, ищците нямаше да имат основание да искат възстановяване на възникнали досъдебни разходи за адвокатско възнаграждение. Освен това тези разходи биха подлежали на възстановяване, ако ответникът беше длъжен да уведоми пътниците [ориг. 14] за конкретните им права поради настъпилото затруднение.

Съдебната практика на Bundesgerichtshof поражда съмнение у решаващия съдебен състав относно правилното приложение на правото на Съюза, поради което той счита, че съгласно член 267, параграф 3 ДФЕС е наложително да отправи запитване до Съда на Европейския съюз относно тълкуване на член 14, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004.

VI.

[...]

VII.

[...]