

**Дело C-561/20**

**Преюдициално запитване**

**Дата на постъпване в Съда:**

26 октомври 2020 г.

**Запитваща юрисдикция: я**

Nederlandstalige Ondernemingsrechtbank Brussel (Белгия)

**Дата на акта за преюдициално запитване:**

21 октомври 2020 г.

**Ищци:**

Q

R

S

**Отвeтник:**

United Airlines, Inc.

---

[...] 21 октомври 2020 г.

[...] Междинно съдебно решение

Преюдициално запитване до Съда на Европейския съюз

**Nederlandstalige**

**Ondernemingsrechtbank**

**Brussel**

(Нидерландскоезичен търговски съд Брюксел, Белгия)

**Решение**

**Преюдициално запитване**

десети съдебен състав, зала Н [ориг. 2]

## ПО ДЕЛО ПРИ СТРАНИ

1. г-жа Q

2. г-жа R

3. г-н S

*ищци,*

представявани от **meester (адвокат) B. SCHAUMONT**, преупълномощен от **meester J. DE MAN**, [...] [адрес],

4. **UNITED AIRLINES INC**, дружество, учредено съгласно правото на чужда държава, с клон в 1381 Дигем, Белгия, [...] [адрес и фирмен номер],

*ответник,*

представявано от **meester M. WOUTERS** [...] [адрес],

.....

[...] [производство пред националния съд]

.....

[ориг. 3]

## I. ИСКАНИЯ

### 1. Ищци

Ищците искат от запитващата юрисдикция да осъди ответника да им заплати сума в размер на 1 800,00 EUR заедно с мораторни лихви, считано от 6 септември 2018 г., и дължимите лихви за забава за времетраенето на съдебния процес.

Те искат от запитващата юрисдикция да осъди ответника да заплати съдебните разноски, включително и обезщетение за направените разходи по водене на делото, оценено на 480,00 EUR.

### 2. Ответник

Ответникът иска от запитващата юрисдикция да отхвърли иска като недопустим и неоснователен.

Той иска от запитващата юрисдикция да осъди ищците да заплатят съдебните разноси, включително и обезщетение за направените разходи по водене на делото, оценено на 480,00 EUR.

## II. Факти

- 1 С една-единствена резервация ищците резервират чрез туристическата агенция Your Travel Agency (която не е страна по настоящия спор) полет от летище Брюксел (Белгия) до международното летище Сан Хосе (Съединени американски щати) [...].

Във връзка с това всеки един от ищците получава индивидуален билет, който, видно от префикса 220 на кода на билета, е издаден от авиокомпанията Deutsche Lufthansa AG и важи за целия полет от летище Брюксел до летище Сан Хосе [...]. В действителност обаче ответникът изпълнява полета. Той не е въздушен превозвач от Общността.

Съгласно резервацията полетът до крайния пункт на пристигане се изпълнява от ответника на две части, както следва:

- полет LH8854 от летище Брюксел (Белгия) до международно летище Нюарк (Съединени американски щати), излитане на 26 юли 2018 г. в 10,00 ч. местно време и пристигане в същия ден в 12,10 ч. местно време;
  - свързващ полет UA1222 от международно летище Нюарк (Съединени американски щати) до международното летище Сан Хосе (Съединени американски щати), излитане на 26 юли 2018 г. в 17,05 ч. местно време и пристигане в същия ден в 20,15 ч. местно време.
- 2 Полет UA1222 закъснява и пристига в летището на крайната дестинация Сан Хосе, където е и крайният пункт на пристигане на ищците, с 223 минути закъснение, т.е. с повече от три часа закъснение [...].

Според ответника причината за закъснението е технически проблем в самолета, предназначен да изпълни полет UA1222 [...]. **[ориг. 4]**

- 3 С писмо от 6 септември 2018 г. дружеството Happy Flights (което не е страна по настоящия спор) уведомява ответника, че пътниците са му цедирали вземанията си. Във връзка с това то отправя до ответника официална покана да плати по 600 EUR за всеки пътник, т.е. общо 1 800,00 EUR. Като правно основание на искането за плащане дружеството посочва 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 (наричан по-нататък „Регламент № 261/2004“) [...].

На 3 октомври 2018 г. Harry Flights изпраща писмо, с което напомня за претенциите си на ответника, тъй като междуременно той нито е отговорил, нито е платил [...].

Ответникът му изпраща отговор на 4 октомври 2018 г., като посочва, че Регламент № 261/2004 не се прилага в конкретния случай, тъй като закъснението е възникнало в рамките на втората част от полета, осъществена между две летища, намиращи се на територията на Съединените американски щати [...].

В отговор на 5 октомври 2018 г. Harry Flight излага подробни съображения, като се позовава на практиката на Съда на Европейския съюз с цел да обори становището на ответника. В тази връзка това дружество отправя до ответника покана за плащане [...].

С писмо от 10 октомври 2018 г. ответникът отговаря, като на свой ред излага подробни съображения [...].

С подробно мотивирано писмо от 11 октомври 2018 г. адвокатът на Harry Flights, който в качеството му на адвокат, представляващ и ищците, поставя ответника в забава [...].

На 11 октомври 2018 г. ответникът уведомява адвоката, че продължава да поддържа становището си [...].

На 3 май 2019 г. адвокатът на ищците уведомява ответника, че цедираното на Harry Flights вземане е прехвърлено обратно на ищците, като отново отправя до ответника покана за плащане [...].

- 4 На 22 юли 2019 г. ответникът е призован да се яви пред съд по делото, образувано по иск, предявен от ищците.

### **III. ДОПУСТИМОСТ**

- 5 [ориг. 5] [...]

6 [...]

7 [...] [относно производството]

8 Искът е допустим.

## IV. ОСНОВАТЕЛНОСТ

### 1. ПРАВНА УРЕДБА

- 9 Съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 този регламент се прилага „за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която Договорът се прилага“.

„Полет“ е „операция по въздушен транспорт [...], осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут“ (вж. по-специално решение от 10 юли 2008 г., Emirates Airlines, C-173/07, EU:C:2008:400, т. 40).

Съдът е постановил, че полет, който се състои от един или повече свързани полета, за които е направена една-единствена резервация, съставлява едно цяло за целите на правото на обезщетение на пътниците по Регламент № 261/2004 (вж. по-специално решения от 11 юли 2019 г., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, т. 16 и 27, и от 31 май 2018 г., Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, т. 18 и 19).

Това означава, че приложимостта на Регламент № 261/2004 се преценява с оглед на мястото на първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане (вж. по-специално решенията České aerolinie и т. 16 и Wegener, т. 25).

Когато пътник заминава от летище, намиращо се на територията на държава членка, с полет, чийто краен пункт на пристигане е летище на територията на трета държава, и се извършва междинно кацане в трета държава със смяна на самолета, по принцип се прилага Регламент № 261/2004 (vgl. Urteil České aerolinie, т. 18).

- 10 Член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 предоставя на пътниците право на обезщетение при отмяна на техния полет. Пътниците, засегнати от голямо закъснение, също имат право на обезщетение, когато поради закъснението на полета те достигат своя краен пункт на пристигане три часа или повече след предварително планираното от въздушния превозвач време за пристигане по разписание (вж. по-специално решение от 19 ноември 2015 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, диспозитивът е потвърден с решение от 23 октомври 2012 г., Nelson и др., C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, диспозитив). **[ориг. 6]**

Член 7 от Регламент № 261/2004 определя размера на обезщетенията на 250 EUR за всички полети до 1500 километра, на 400 EUR — за всички полети на територията на Общността над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра и на 600 EUR — за всички полети, попадащи в тези две категории.

### 2. ПРИЛАГАНЕ

11 Според ответника Регламент № 261/2004 не се прилага, когато възниква голямо закъснение при полет, чиито пунктове на излитане и на кацане се намират на територията на Съединените американски щати, включително когато този полет е последната част от директно свързан полет и пунктът на излитане за първата част от полета е летище, намиращо се на територията на държава членка.

12 Ищците се позовават на практиката на Съда, установена в решение *Wegener*. Макар фактическите обстоятелства, които са в основата на това решение, на пръв поглед да са сходни с фактическите обстоятелства в настоящия случай, *Rechtbank* отбелязва, че в решение *Wegener* закъснението е възникнало при първата част от полета (което и означава при частта от полета с пункт на излитане, намиращ се на територията на държава членка), изпълнена от въздушен превозвач, който не е въздушен превозвач от Общността.

В настоящия случай закъснението е настъпило по време на втората част от полета, чийто пункт на излитане е бил Нюарк (Съединени американски щати), а дестинацията — Сан Хосе (Съединени американски щати). Следователно решението, възприето от Съда в решение *Wegener*, не може автоматично да бъде прието за приложимо в настоящия случай.

13 В решение *České aerolinie* на Съда също става въпрос за сходни фактически обстоятелства.

В решението по това дело Съдът приема, че в хипотезата на директно свързан полет Регламент № 261/2004 се прилага и за втората част от полета, когато пунктът на излитане за втората част от полета е летище, намиращо се на територията на държава членка. В решение *České aerolinie* закъснението възниква при втората част от полета, изпълнена от въздушен превозвач, който не е въздушен превозвач от Общността. В това отношение възниква въпросът дали за въздушния превозвач от Общността, който е изпълнил втората част от полета, съществува задължение да заплати обезщетение поради голямото закъснение при първата част от полета, изпълнена от въздушен превозвач, който не е въздушен превозвач от Общността.

В настоящия случай както първата, така и втората част от полета са изпълнени от ответника, който не е въздушен превозвач от Общността. За разлика от решение [ориг. 7] *České aerolinie*, в настоящия случай не взема участие въздушен превозвач от Общността. Въздушният превозвач от Общността, който е издал билетите, дори не е страна по настоящия спор. Следователно разрешението, възприето от Съда в решение *České aerolinie*, не може да бъде автоматично приложено към фактическите обстоятелства по настоящото дело.

Практиката на Съда не може изцяло да се приложи към фактическите обстоятелства по настоящото дело.

- 14 Наред с това ответникът твърди, че ако Регламент № 261/2004 следва да се прилага към фактически обстоятелства, настъпили в резултат от възникнало в рамките на директно свързан полет голямо закъснение при втората част от полета, би означавало да се приеме, че този регламент е с извънтериториално приложение, което би било в разрез с международното право, когато тази втора част от полета изцяло е изпълнена на територията на трета държава.

По-специално ответникът се позовава на обстоятелството, че закъснението е настъпило на територията на Съединените американски щати и че последиците от това закъснение са настъпили само на тази територия. Според ответника принципът на суверенитета не допуска Регламент № 261/2004 да се прилага към факти, настъпили на територията на трета държава.

В решение Air Transport Association of America и др. от 21 декември 2011 г. Съдът е признал принципа на международния обичай, съгласно който всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над своето въздушно пространство. Той посочва също, че тези общи принципи са кодифицирани по-специално в член 1 от Конвенцията за международно гражданско въздухоплаване, подписана в Чикаго (САЩ) на 7 декември 1944 г. (решение от 21 декември 2011 г., Air Transport Association of America и др., C-366/10, EU:C:2011:864, т. 103 и 104).

Вторичното право на Съюза, каквото представлява Регламент № 261/2004, трябва да е в съответствие с нормите от по-висок ранг като тези на международното (обичайно) право.

В случай че становището на ответника е правилно, възниква въпросът за валидността на Регламент № 261/2004 с оглед на международното право. Националната юрисдикция не е компетентна да установява невалидността на даден регламент.

- 15 Съгласно член 267, първа алинея от Договора за функционирането на Европейския съюз (наричан по-нататък „ДФЕС“), Съдът на Европейския съюз е компетентен да се произнася преюдициално относно валидността и тълкуването на актовете [на органите на Съюза].

Когато за дадена юрисдикция възниква [такъв] въпрос, тази юрисдикция би могла да поиска становището на Съда (член 267, втора алинея ДФЕС), ако счита, че по този въпрос е необходимо решение, за да се произнесе по разглежданото от нея дело. **[ориг. 8]**

Съдът е компетентен да се произнася преюдициално относно валидността или тълкуването на правото на Съюза само по искане на национална юрисдикция, без оглед на това дали страните в главното производство са поискали от тази юрисдикция да сезира Съда.

Отправянето на преюдициално запитване може да е целесъобразно по-специално когато се поставя нов тълкувателен въпрос, който е от значение за еднаквото прилагане на правото на Съюза, или когато с оглед на нова фактическа обстановка или нова правна уредба съществуващата съдебна практика не е достатъчно ясна.

- 16 Макар че не е длъжен да отправи преюдициално запитване до Съда, Rechtbank счита, че е необходим отговор на поставените преюдициални въпроси, за да постанови решение по настоящото дело.

Всъщност е необходимо да бъде изяснен тълкувателен въпрос, от който зависи дали Регламент № 261/2004 следва да се приложи и ако това е така, дали той е валиден.

Освен това фактическите обстоятелства по настоящото дело не са изцяло сходни със случаите, по които Съдът вече се е произнесъл.

При обстоятелства като тези по настоящото дело въпросът за валидността на Регламент № 261/2004 е нов. Единствено Съдът е компетентен да установи невалидността на Регламент № 261/2004.

- 17 При това положение Rechtbank реши, че е необходимо да постави на Съда преюдициалните въпроси, възпроизведени в диспозитива на настоящото съдебно решение.

[...] [съображения във връзка с анонимизирането]

[...] [спиране на производството по делото пред националния съд] [...]

[ориг. 9]

## ПО ИЗЛОЖЕНИТЕ СЪОБРАЖЕНИЯ

**Rechtbank**, [...] [относно производството]

приема иска за допустим;

преди да се произнесе по съществуването на делото, спира производството по делото и поставя на Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси:

- Трябва ли член 3, параграф 1, буква а) и 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, както Съдът тълкува тези разпоредби, да се тълкуват и в смисъл, че пътник има право на обезщетение от



въздушен превозвач, който не е въздушен превозвач от Общността, когато пътникът достига крайния си пункт на пристигане с повече от три часа закъснение вследствие на закъснение при последната част от полет, която е с пунктове на излитане и на кацане на територията на трета държава и без междинно кацане на територията на държава членка, като тази последна част от полета е съставна част от директно свързан полет, чийто първоначален пункт на излитане е летище на територията на държава членка, изпълнява се изцяло от посочения въздушен превозвач и пътникът е резервирал този полет с една-единствена резервация при въздушен превозвач от Общността, който не изпълнява нито една част от този полет?

- При утвърдителен отговор на първия въпрос: ако Регламент № 261/2004 се тълкува в смисъла на първия въпрос, нарушава ли този регламент международното право, и по-специално принципа, че всяка държава има пълен и изключителен суверенитет над своето въздушно пространство с оглед на това, че съгласно това тълкуване правото на Съюза следва да се прилага към факти, които настъпват на територията на трета държава?

[...] [ориг. 10]

[...] [отправяне на преюдициално запитване до Съда Европейския съюз и заключителни формулировки]