

Анонимизиран текст

Превод

C-20/21 – 1

Дело C- 20/21

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

13 януари 2021 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Frankfurt am Main (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

26 ноември 2020 г.

Жалбоподатели:

JW

HD

XS

Ответник:

LOT Polish Airlines

Landgericht Frankfurt am Main

[...] 26 ноември 2020 г.

[...]

[...]

Определение

По дело със страни [...]

1. JW, [...]
2. HD, [...]
3. XS, представляван от JW и HD, Берлин,

ищци в първоинстанционното и жалбоподатели във въззивното производство,

[...]

срещу

LOT Polish Airlines [...],

ответник в първоинстанционното и във въззивното производство,

[...] **[Ориг. 2]**

[...]

На 16 ноември 2020 г. 24-ти граждански състав на Landgericht Frankfurt am Main постанови следното:

I. На основание член 267 ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следния преюдициален въпрос относно тълкуването на правото на Съюза:

Трябва ли член 7, точка 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 1215/2012 на Европейския парламент и на Съвета от 12 декември 2012 година относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела да се тълкува в смисъл, че при полет, който е закупен с единна резервация, потвърдена за целия маршрут, и разделен на два или повече етапа, мястото на изпълнение по смисъла на тази разпоредба може да бъде и мястото на пристигане на първия етап от полета, когато транспортът в тези етапи от полета е осъществен от два различни въздушни превозвача и в основата на иска за обезщетение, предявен на основание Регламент № 261/2004, е закъснението на първия етап от полета и този иск е насочен срещу опериращия въздушен превозвач на първия етап от полета?

II. Спира въззивното производство. **[Ориг. 3]**

Мотиви

Жалбоподателите претендират право на обезщетение по Регламент (ЕО) № 261/2004 поради закъснение на полет.

Те са имали потвърдена единна резервация за полет на 27 април 2019 г. от Варшава до Франкфурт с ответника (полет номер LO 379) с директен свързващ полет с Lufthansa AG от Франкфурт до Мале/Малдивски острови (полет номер LH 704). По разписание полет номер LO 379 е трябвало да излети в 17:05 ч местно време и да кацне във 19:00 ч местно време във Франкфурт. Излитането обаче закъснява, поради което полет номер LO 379 пристига във Франкфурт едва в 20:07 ч местно време и жалбоподателите

изпускат свързващия си полет за Мале, който започва в 20:05 ч местно време. Те достигат крайната точка на пътуването си със закъснение от повече от 4 часа. Разстоянието между Варшава и Мале е повече от 3 500 километра.

В първоинстанционното производство жалбоподателите искат обезщетение в размер на 600,00 EUR, както и поемане на направените преди образуването на съдебното производство разноски за адвокат. Ответникът оспорва териториалната и международната компетентност на Amtsgericht Frankfurt (районен съд Франкфурт).

С решение от 29 април 2020 г. Amtsgericht Frankfurt (районен съд Франкфурт) отхвърля иска като недопустим. В мотивите си той посочва, че не е налице съдебна компетентност във Франкфурт, тъй като нито мястото на излитане, нито мястото на пристигане се намират в рамките на съдебен район Франкфурт. Такава компетентност не произтичала и от EuGVVO. При въздушен превоз на пътници както предвиденото в договора място на излитане, така и на предвиденото в договора място на пристигане следвало да се разглеждат като местата, в които основно се предоставя услугата. Нито мястото на излитане, нито мястото на пристигане обаче се намирили в съдебен район Франкфурт.

В жалбата си жалбоподателите продължават да застъпват виждането, че искът е допустим. Териториалната компетентност на Amtsgericht Frankfurt (районен съд Франкфурт) произтичала от член 7, точка 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 1215/2012. Обстоятелството, че в случая Варшава и Мале са места на изпълнение, не изключвало съществуването на други места на изпълнение.

Уважаването на жалбата зависи основно от обстоятелството дали при полет, който е закупен с единна резервация, потвърдена за целия маршрут, и разделен на два или повече етапа, мястото на изпълнение по смисъла на член 7, точка 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 1215/2012 е и мястото на пристигане на първия етап от полета, когато **[Ориг. 4]** когато транспортът в тези етапи от полета е осъществен от два различни въздушни превозвача и в основата на иска за обезщетение, предявен на основание Регламент № 261/2004, е закъснението на първия етап от полета и този иск е насочен срещу опериращия въздушен превозвач на първия етап от полета.

Този въпрос все още не е бил решен от Съда на Европейския съюз.

В решение от 9 юли 2009 г. по дело C-204/08 Съдът на Европейския съюз е постановил, че единствените места, които имат пряка връзка с посочените услуги, предоставени в изпълнение на задълженията, свързани с предмета на договора, са мястото на излитане и мястото на пристигане на самолета, с уточнението че термините „място на излитане и на пристигане“ следва да се разбират като местата, които са уговорени в съответния договор за превоз,

склучен само с една авиокомпания, която е опериращият въздушен превозвач. Този случай обаче не следва да се сравнява с разглеждания в настоящото производство. В настоящия случай, обратно на разгледаното от Съда положение, не става въпрос за пряк полет, а за единна резервация на полет, състоящ се от две отсечки, като само първата отсечка е изпълнена от ответника.

По-нататък, в решение от 7 март 2018 г. (дела С-274/16, С-447/16, С-448/16) Съдът приема, че в случай на полет, включващ два етапа, мястото на пристигане на втория етап от полета също трябва да се счита за място на изпълнение по смисъла на член 7, точка 1, буква б) от Регламент (ЕС) № 1215/2012, когато транспортът в двата етапа се извършва от различни въздушни превозвачи и искът се основава на инцидент, настъпил по време на първия етап, осъществен от въздушен превозвач, който не е страна по договора със засегнатите пътници. Всъщност мястото на пристигане на втория етап от полета било едно от местата за основно предоставяне на услуги, предмет на договор за въздушен превоз, и това място имало достатъчно тясна връзка с фактите по спора. Следователно въпросът, на който следва да намери решение в настоящия спор, а именно дали и мястото на пристигане на първия етап от полета също има такава достатъчно тясна връзка, не е решен от Съда. Против тази теза би могло да бъде обстоятелството, че в настоящия случай от преимуществено значение за страните би трябвало да е превозът до крайната цел, като следователно прекачването е само средство за изпълнение и мястото на прекачване във Франкфурт е чисто произволно. Според запитващата юрисдикция обаче **[Ориг. 5]** не е задължително да се приеме тази теза. При тези условия не може да се изключи наличието на друго място на изпълнение и в мястото на пристигане на първия етап от полета, а именно във Франкфурт.

В определението на Съда от 13 февруари 2020 г. (дело С-606/19) също няма отговор на настоящия въпрос. Всъщност в това определение Съдът приема, че в случай на полет, закупен с единна резервация, потвърдена за целия маршрут и разделен на няколко етапа, мястото на изпълнение може да бъде мястото на излитане на първия етап от полет, когато транспортът в тези етапи от полета е осъществен от два различни въздушни превозвача и в основата на иска за обезщетение, предявен на основание Регламент № 261/2004, е отмяната на последния етап от полета и този иск е насочен срещу въздушния превозвач, натоварен с изпълнението на този последен етап. За сметка на това отговорът на въпроса дали този извод важи и за мястото на пристигане на първия етап от полет, не следва изрично от посоченото решение.

[...]