

## Анонимизиран текст

Превод

C-502/18 - 1

Дело C-502/18

### Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

30 юли 2018 г.

Запитваща юрисдикция:

Městský soud v Praze (Чешка република)

Дата на акта за преюдициално запитване:

17 май 2018 г.

Жалбоподатели:

CS

DR

EQ

FP

GO

HN

IM

JL

KK

LJ

MI

Отвeтник:

České aerolinie a.s.

[...]

## ОПРЕДЕЛЕНИЕ

Městský soud v Praze (Градски съд Прага, Чешка република) като въззивен съд [...] по делото между:

**а/ CS[...]**

**б/ DR[...]**

**в/ EQ[...]**

**г/ FP[...]**

**д/ GO[...]**

**е/ HN[...]**

**ж/ IM[...]**

**з/ JL[...]**

**и/ KK[...]**

**й/ LJ[...]**

**к/ MI[...]**

(ищци в първоинстанционното производство)

срещу:

**České aerolinie, [...]** със седалище в Прага 6 [...]

(ответник в първоинстанционното производство)

**за заплащане на сумата от 6 600 EUR, както и лихвите за забава и разноските**

по жалба предявена от ответника в първоинстанционното производство срещу решение на Obvodního soudu pro Prahu 6 (Районен съд Прага 6, Чешка република) от 12 януари 2016 г. [...], след като е било отменено решението на Městského soudu v Praze (Градски съд Прага) с решение на Ústavního soudu (чешки Конституционен съд) от 31 октомври 2017 г.[...],

**определи:**

[национално производство][...]

II. Městský soud v Praze (Градски съд Прага) поставя на Съда на Европейския съюз следния преюдициален въпрос:

„Съществува ли задължение за превозвач от Общността да заплати обезщетение на пътници на основание член 3, параграф 5, второ изречение 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], когато превозвачът от Общността в качеството му на превозвач по договор извършва първата отсечка от полет с междинно кацане на летище на държава, която не е членка на Европейския съюз, откъдето съгласно споразумение за съвместно опериране въздушен превозвач, който не е превозвач от Общността, извършва втората отсечка от полета и **[ориг. 2]** има закъснение повече от три часа при пристигането на летището на крайния пункт на пристигане, което възниква изключително по време на втората отсечка от полета?“.

**Мотиви:**

- 1 [национални производства][...]
- 2 Фактите по делото са следните: ответникът е извършил първата отсечка от полета, за който жалбоподателите претендират да им бъде изплатено обезщетение от ответника поради закъснение при пристигането, като неговият самолет (Полет ОК 350) е излетял от летище Прага съгласно графика на полетите на 16 януари 2014 г. в 23,40 часа и е пристигнал на летище Абу Даби на 17 януари 2014 г. в 5,24 часа. Съгласно разписанието предвиденият час на пристигане е бил 6,05 часа. Втората отсечка от полета след междинното кацане е извършена от дружество Etihad airways, съгласно графика на полетите и споразумение за съвместно опериране (Полет ОК 3172). Дружеството Etihad Airways не е превозвач от Общността. Закъснението е настъпило по време на втората отсечка от полета, след междинното кацане. Въпреки че е трябвало да излети от Абу Даби на 17 януари в 10,40 часа, самолетът излита едва на 17 януари в 19,19 часа и каца в Банкок на 18 януари в 3,53 часа. Така полетът между Прага и Банкок от 8 606 км е бил извършен със закъснение от 488 минути.
- 3 В правната си преценка първоинстанционният съд приема, че предявените иски са иски на основание Регламент (ЕО) № 261/2004 [на Европейския парламент и на Съвета] (наричан по-нататък „регламентът“) който, в съответствие с член 288 от Договора за функционирането на Европейския съюз, се прилага пряко. Приложимостта на регламента към разглеждания случай следва от член 3, параграф 1, буква а) и член 2, буква з) от него във

връзка с решението на Съда по дело C–11/11, тъй като пътниците са отпътували от летище Прага, т.е. от летище в държава — членка на ЕС. На следващо място съдът е приел, че посочената в иска сума е обоснована с оглед на член 7, параграф 1, буква в) от регламента във връзка с решението на Съда по дело C–402/07.

- 4 Основният правен въпрос е дали ответникът е процесуално легитимиран по иска. Ответникът възразява, че не е процесуално легитимиран по иска, тъй като в отсечката от полета от Абу Даби до Банкок той не е опериращ въздушен превозвач (член 2, буква б) от регламента). Въпреки това първоинстанционният съд извежда процесуалната легитимация на ответника от член 3, параграф 5, второ изречение от регламента, което гласи, че в случаите, когато опериращ въздушен превозвач, който няма никакъв договор с пътника, изпълнява задължения съгласно настоящия регламент, се счита, че той върши това от името на лицето, което има договор с този пътник. Поради това уважава искането в неговата цялост.
  
- 5 С решение от 26 април 2016 г. запитващата юрисдикция за първи път като въззивен съд потвърждава първоинстанционното решение [...], като освен това постановява да бъде уважено искането и съдебните разноски по първото въззивно производство. По време на първото въззивно производство ответникът иска по делото да се отправи преюдициално запитване до Съда на Европейския съюз по-специално с оглед преценяване отговорността на въздушния превозвач по договор за отсечката от полета, извършена от друг въздушен превозвач. На този етап от производството съдът по първото въззивно производство приема, че отговор на правните въпроси, за които е направено искане да се отправи преюдициално запитване до Съда на Европейския съюз, може ясно да се изведе от горепосочения Регламент № 261/2004 във връзка с решението на Съда по дело C–11/11. Той не е взел предвид, че практиката на Съда е непоследователна и поради това цитираното решение по дело C–173/07 не оказва въздействие върху настоящото дело в първото производство по обжалване на решението на първоинстанционния съд. Поради това съдът по първото въззивно производство приема, че полет от летище на дадена държава — членка на ЕС, по отношение на която се прилага Договорът за функционирането на Европейския съюз, трябва да се разглежда като един полет, дори ако летището на крайния пункт на пристигане е било достигнато след междинно кацане (решение по дело C–11/11). Също като първоинстанционния съд той се позовава на член 3, параграф 5 от регламента, съгласно който опериращият въздушен превозвач върши това от името на лицето, което има договор със съответния пътник. От член 3, параграф 5 от регламента, който се прилага към делото по главното производство, е видно, че ответникът е пряко отговорен пред жалбоподателите за претърпяната от тях вреда в резултат от закъснението на полета в отсечката, която е обслужвана от дружеството Etihad Airways, тъй като характерна черта на правното понятие „представителство“ е **[ориг. 3]**, че принципалът е пряко отговорен за действията на представителя. Съдът по

първото въззивно производство приема, че при това положение тълкуването на регламента е напълно релевантно и правилно, тъй като отговорността на въздушния превозвач по договор произтича от договора и въздушният превозвач не може да бъде освободен от нея въз основа на довода, че отсечката от полета, при която възниква закъснението, е извършена от другата страна по договора, и тъй като той е преценил положението като идентично на всяка друга форма на договор за подизпълнение. В правната си преценка съдът по първото въззивно производство е разгледал също факта, че гореизложеният правен извод е бил възприет и от други съдебни състави на Městský soud v Praze (Градски съд Прага), които са се произнасяли по дела със сходна фактическа обстановка [...]. Освен това той приема, че когато претендираната от всеки жалбоподател сума индивидуално е по-малка от 50 000 CZK (чешки крони), от правна гледна точка тези решения не подлежат на обжалване пред Nejvyšší soud ČR (Върховен съд на Чешката република), и указва това на страните в писмения вариант на решението си.

- 6 Като се произнася по подадената от ответника конституционна жалба, Ústavní soud ČR (чешки Конституционен съд) в решението си от 31 октомври [2017 г.] отменя решението на Městský soud v Praze (Градски съд Прага) от 26 април 2016 г. [...] Ústavní soud (Конституционен съд) приема, че съдът по първото въззивно производство е нарушил правото на страните на справедлив съдебен процес съгласно член 36, параграф 1 от Listina základních práv a svobod (чешка Харта на основните права и свободи), която е част от конституционния ред на Чешката република [...], тъй като неправилно е указал на страните, че от правна гледна точка няма възможност за обжалване. Ústavní soud (Конституционен съд) приема, че предявеният иск представлява иск на основание на потребителски договор и че от правна гледна точка обжалване пред Nejvyšší soud (Върховен съд) [...] срещу решение на съда по първото въззивно производство по такъв иск е допустимо, независимо от претендираната в производството сума. Също така той указва на съда по първото въззивно производство да разгледа доводите, които са изложени в решението на Bundesgerichtshof (германски Федерален съд) Xa ZR 132/08, на което се позовава жалбоподателят.
- 7 В производството пред съда по първото въззивно производство ответникът в подкрепа на доводите си последователно се позовава на решения Xa ZR 132/08, X ZR 14/12, X ZR 73/16 и X ZR 101/16 на Bundesgerichtshof. Той също така се позовава на мотивите на Съда по дело C-302/16. Решение Xa ZR 132/08 на Bundesgerichtshof по-специално се отнася до случай, който е сходен с този по главното производство, при който възниква закъснение на полет в отсечката, извършвана от въздушен превозвач, различен от въздушния превозвач по договор. По това дело Bundesgerichtshof приема, че въздушният превозвач по договор не е отговорен, тъй като не е опериращ въздушен превозвач. Впоследствие в решението си X ZR 14/12 Bundesgerichtshof също така в сходно дело приема, че в случая се отнася до два отделни полета. Посочените две решения обаче са постановени преди решението на Съда по дело C-11/11, което определя

полет с междинно кацане като един полет. Докато в решение X ZR 73/16 на Bundesgerichtshof се разглеждат особени обстоятелства, в решение X ZR 101/16 се приема, като се прави позоваване на решението на Съда по дело C-302/16 (т. 27), че регламентът не може да бъде тълкуван като изключващ възможността договорно обвързания опериращ въздушен превозвач да се освободи от задълженията си по регламента поради факта, че част от полет се извършва от превозвач, който не попада в обхвата на регламента (вж. т. 16 и 18 от решението). Въз основа на горепосоченото Městský soud v Praze (Градски съд Прага) стига до извода, че мотивите в горепосочените решения на Bundesgerichtshof подкрепят доводите на ответника, въпреки че не може да бъде пренебрегнат факта, че позоваването на решението на Съда по дело C-302/16 не е напълно релевантно, тъй като в това решение се разглежда различно положение. В мотивите на решението на Съда по дело C-302/16 се посочва, че когато даден полет бъде отменен, опериращият въздушен превозвач дължи обезщетение на пътниците, когато не ги е информирал пряко за тази отмяна, дори когато е информирал лицето, сключило договор с тях (туристическия агент).

- 8 Освен разпоредбите на регламента и решенията на Съда, на които се позовават първоинстанционните и второинстанционните чешки съдилища, в подкрепа на доводите си жалбоподателите посочват решението на Съда по дело C-559/16, в което е разяснено понятието „разстояние на полета“, като в това решение полет с междинно кацане се разглежда като един полет, а също и по-специално заключението на генералния адвокат Michal Bobek по [...] съединени дела C-274/16, C-447/[16] и C-448/16. Това заключение се отнася предимно до въпроса за компетентността на съдилищата, но в него също така изрично се разглежда прилагането на член 3, параграф 5 и член 13 от регламента и се достига до извода, че въздушният превозвач по договор не може да се освободи от поетите договорни задължения към пътниците, превъзлагайки част от транспортната услуга на друг въздушен превозвач. В този смисъл правното положение на опериращия въздушен превозвач произтича от правното положение на въздушния превозвач по договор. При това положение въздушният превозвач по договор е принципал, а опериращият въздушен превозвач е представител (вж. по-специално т. 75—77 от заключението). **[ориг. 4].**
- 9 В производството пред Městský soud v Praze (Градски съд Прага) след връщането на делото е било също така окончателно установено, че въздушният превозвач Etihad Airways не е превозвач от Общността по смисъла на член 2, буква в) от регламента.
- 10 В делото, с което е сезиран, Městský soud v Praze (Градски съд Прага) е постановил решението си въз основа на това, че спорът между страните трябва да бъде уреден изключително от регламента, който съгласно член 288 ДФЕС е задължителен и пряко приложим. Освен това предявеният иск не би могъл да бъде уважен съгласно националното право. По своето естество той представлява претенция за обезщетение за неимуществени



вреди, като задължението за предоставяне на такова обезщетение в случай на незаконосъобразно поведение не съществува като общо правило в чешкото законодателство, но в съответствие с параграф 2894 от Zákon č. 89/2012 Sb. (Закон № 89/2012) ([...] nový občanský zákoník) (нов Граждански кодекс) задължението съществува ако е изрично договорено или е изрично предвидено в закона. В това отношение Гражданският кодекс предвижда задължение за обезщетение на нематериални вреди само в случай на незаконосъобразна намеса в естествените права на физическите лица (параграф 2956), умишлено или злонамерено нанасяне на имуществени щети (параграф 2969, точка 2) или в случай на лица, които на правно основание поемат вредата (което може да включва вреда, различна от тази, която се отнася до тях) като лично нещастие (параграф 2971) или във връзка с пакетните туристически пътувания (щети във връзка с прекъсване на почивката — параграф 2543), или в случай на сериозно нарушаване на основните права на членство на член на сдружение (параграф 261). Във връзка с това следва да се добави, че разпоредбата за обезщетяване на вреди при прекъсване на почивка съгласно параграф 2543 от Гражданския кодекс по принцип се прилага спрямо организаторите на групови пътувания и отговорността по-специално се ангажира, когато пътуването е било възпрепятствано или значително съкратено. Това законодателство се прилага в най-голяма степен към делото по главното производство, но то урежда задълженията на туристическия агент, а не на въздушния превозвач. Задължение за обезщетение на нематериални вреди е предвидено и в параграф 3, точка 2 от Zákon o obchodních korporacích (Закон за търговските дружества). Изглежда, че такова задължение се прилага към положения, при които незаконосъобразността се основава на нарушение на правила, установени в Zákon o obchodních korporacích, по-специално във връзка с вътрешното функциониране на тези дружества. Параграф 31a от Zákon č. 82/1998 Sb (Закон № 82/1998), в който се предвижда задължение за заплащане на обезщетение за нематериални вреди в случая на незаконосъобразно решение или лошо администриране от страна на публичен орган, също не е приложим към настоящия случай [...]. Липсва релевантна съдебна практика на Nejvyšší soud ČR (чешки Върховен съд), приложима към висящото пред запитващата юрисдикция дело, което частично може да се обясни с краткия срок, изтекъл след влизането в сила на новия Гражданският кодекс.

- 11 С оглед на гореизложеното Městský soud v Praze (Градски съд Прага) приема, че настоящият иск за обезщетение на нематериални вреди по регламента може да бъде уважен само ако се установи, че съгласно член 3, параграф 5, второ изречение от регламента във връзка с полет, включващ междинно кацане, въздушният превозвач по договор (ответникът) е отговорен дори и за закъснение, което е настъпило в отсечката от полета, която се извършва не от този въздушен превозвач, а от друг въздушен превозвач, който не е превозвач от Общността. Посоченият съд основава мотивите си на факта, че може да има няколко опериращи въздушни превозвача в случай на полет, включващ междинно кацане, всеки от които е

опериращ въздушен превозвач само за отсечката от полета, който той фактически изпълнява (член 2, буква б) от регламента). Целта на регламента, а именно да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, е в подкрепа на аргументите за отговорност на въздушния превозвач по договор, дори когато опериращият въздушен превозвач, извършващ отсечка от полет от летище извън ЕС, не е превозвач от Общността, както е настоящия случай, при който е невъзможно да се предостави обезщетение по този регламент (член 3, параграф 1, буква б) от регламента). Освен това предоставянето на обезщетение от въздушния превозвач по договор не изключва възможността този въздушен превозвач да търси поправка на вредите от опериращия въздушен превозвач (вж. член 13 от регламента). Съображенията срещу отговорността се подкрепят от факта, че регламентът, с изключение на член 3, параграф 5, второ изречение от него, се основава на предположението, че опериращият въздушен превозвач носи цялата отговорност за вреди. Това се подкрепя от съдебната практика на Bundesgerichtshof на Федерална република Германия, съгласно която е ясно, че дори в приложение на член 3, параграф 5, второ изречение от регламента въздушният превозвач по договор не може да носи отговорност за заплащане на обезщетение за вреди. Различаващата се съдебна практика на чешките и германските съдилища представлява довод в полза на уеднаквяването на съдебната практика на Съда посредством съдебно решение. Ето защо при тези обстоятелства запитващата юрисдикция съгласно параграф 109, параграф 1, буква d) и параграф 211 от Občanský soudní řád (чешки Гражданско-процесуален кодекс) спира производството и на основание член 267, буква б), второ изречение от ДФЕС отправя преюдициално запитване до Съда на Европейския съюз.

[...] [Процесуални въпроси, информация относно допустимостта на иска][...] [ориг. 5] [...].