

# Анонимизиран текст

Превод

C-616/23 — 1

Дело C-616/23

## Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

6 октомври 2023 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Düsseldorf (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

4 септември 2023 г.

Ищци и въззивници:

ТА

ЕТ

VB

СИ

Ответник и въззиваем:

British Airways plc

---

[...] Landgericht Düsseldorf (Областен съд Дюселдорф)

## Определение

По дело със страни

1. г-н ТА, [...] Котбус,
2. г-жа ЕТ, [...] Котбус,
3. детето (от женски пол) VB, [...] Котбус,

4. детето (от женски пол) CI, [...] Котбус,

ищци и въззивници,

[...]

срещу

British Airways PLC, [...], Хармъндсуърт, [...] Обединено кралство,

ответник и въззиваем,

[...]

22-ри граждански състав на Landgericht Düsseldorf (Областен съд Дюселдорф)

на 4.9.2023 г.

[...] **определи:**

Спира производството по делото.

На основание член 267, първа алинея, буква б) и трета алинея ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси:

1.

Трябва ли член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкуват в смисъл, че при полет с прекачване пътник има право на обезщетение поради голямо закъснение в крайния пункт на пристигане, когато изпусне свързващия полет, въпреки че първият полет е изпълнен навреме, а закъснението в крайния пункт на пристигане се дължи на обстоятелството, че като се има предвид разстоянието между изходите за пристигане и заминаване и пунктовете за проверка за сигурност и за паспортен контрол, действителното време за прекачване на летището от отварянето на вратите на самолета до преустановяването на качването на пътниците на борда на самолета не е било достатъчно, за да стигне навреме за свързващия полет?

2.

При утвърдителен отговор на първия въпрос: в случаите, когато е спорно дали пътникът има вина за изпускането на свързващия полет (например защото се размотава), носи ли оперираният въздушен превозвач тежестта на доказване, или тежестта да отхвърли

отправеното обвинение лежи върху пътника? Какво значение има в този контекст спазването на т.нар. минимално време за връзка (Minimum Connection Time (MCT) между първия и свързващия полет?

3.

Трябва ли член 8, параграф 1, буква б) от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че пътник, чийто полет се очаква по разумни причини да закъснее с три часа или повече в крайния пункт на пристигане, подобно на пътниците на отменени полети, има право, в допълнение към предвиденото по член 6, параграф 1 от посочения регламент, на премаршрутиране до крайния пункт на пристигане при сравними транспортни условия при първа възможност, и че в случай на неизпълнение на тези задължения опериращият въздушен превозвач е длъжен да възстанови на пътника направените от него разходи за заместващ превоз?

### **Мотиви:**

#### **I.**

Всеки от ищите има потвърдена резервация за полета от Дубай през Лондон до Дюселдорф, който следва да бъде изпълнен от ответника на 15 септември 2019 г. (полети с номера ВА 106 и ВА 936). По разписание първият полет ВА 106 от Дубай до Лондон трябва да кацне в 6,15 ч. местно време. Този полет излита навреме и пристига в Лондон в 6,17 ч. местно време, тоест със закъснение от две минути. Вратите на самолета се отварят в 6,19 ч. местно време. Местата на ищите са на 28-и ред. Самолетът превозва 210 пътници. По разписание свързващият полет ВА 936 от Лондон до Дюселдорф, който следва, трябва да излети в 7,25 ч. местно време. Отвеждането на пътниците на борда на самолета за втория полет започва в 6,45 ч. местно време и приключва в 7,05 ч. местно време, т.е. 20 минути преди планирания час на излитане. Свързващият полет излита действително в 7,26 ч. местно време със закъснение от една минута. Следователно между отварянето на вратите на самолета в 6,19 ч. местно време и преустановяването на отвеждането на пътниците на борда на самолета в 7,05 местно време има 46 минути. Както първият, така и свързващият полет се изпълняват на терминал 5. Минималното време за връзка на летище Лондон Хийтроу за полети, които пристигат и излитат на един и същ терминал, е 60 минути.

Ищите изпускат свързващия полет, като причините за това са предмет на спор между страните. Поради това те пренощуват в Лондон и достигат в крайния си пункт на пристигане едва на следващия ден с резервиран от самите тях полет на авиокомпания Easyjet.

[...] [доводи на ищите, които са изложени подробно по-долу]

Първият, третият и четвъртият ищец — вторият ищец оттегля иска си на първа инстанция — искат обезщетение в размер на 600 евро всеки. Освен това те искат да им бъдат възстановени разходи за хотел в размер на 265,00 евро, разходи за превоз от летището до хотела и обратно в размер на 115,63 евро, разходи за храна в размер на 9,50 евро и разходи за резервация на заместващ полет в размер на 871,90 евро или общо 1262,03 евро.

Ответникът оспорва исканията на ищите. [...] [доводи на ответника, които са изложени подробно по-долу]

С решение [...] от 27 март 2023 г. Amtsgericht (Районен съд) отхвърля иска на първа инстанция [...].

Първият, третият и четвъртият ищец [...] обжалват по въззивен ред първоинстанционното решение.

В производството по въззивно обжалване ищите сега искат [...] ответникът да бъде осъден да им заплати по 600,00 евро ведно с лихвите [...] и да заплати [...] на първия ищец допълнително 1262,03 евро ведно с лихвите [...].

Ответникът иска първоинстанционното решение да бъде оставено в сила.

## II.

Посочените в диспозитива въпроси са от решаващо значение за уважаването на иска.

По-конкретно:

1.

На първо място всеки от ищите може да има право на обезщетение поради голямо закъснение в размер на 600,00 евро съгласно член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1, първо изречение, буква в) от Регламент № 261/2004.

а)

Съгласно практиката на Съда на Европейския съюз при прилагане по аналогия на член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 пътниците, ползващи въздушен транспорт, имат право на обезщетение, когато достигнат в крайния пункт на пристигане със закъснение от три часа или повече (вж. Съд на Европейския съюз, решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др./Condor и др., С-402/07 [...]; решение от 23 октомври 2012 г., Nelson/Lufthansa, С-581/10 [...]). Ако до дестинацията — както в случая — не се стига с един директен полет, а с директно свързващи полети (член 2, буква з) от Регламент № 261/2004),

задължението на опериращия въздушен превозвач да изплати обезщетение поради голямо закъснение не зависи от условието да е налице закъснение при излитането съгласно предвиденото в член 6 от същия регламент; по-скоро е от значение единствено дали пристигането в дестинацията на последния полет е със закъснение от три часа или повече спрямо планираното време на пристигане (вж. Съд на Европейския съюз, решение от 26 февруари 2013 г., Air France/Folkerts, C-11/11 [...]).

Със свързващия полет ВА 936 ищците е трябвало да достигнат в крайния пункт на пристигане Дюселдорф на 15 юли 2019 г., в 9,45 ч. местно време. Първият полет ВА 106 има закъснение само две минути и въпреки това ищците изпускат свързващия полет ВА 936. [...] Действително Съдът на Европейския съюз приема, че правото на обезщетение поради голямо закъснение възниква при закъснение минимум три часа в крайния пункт на пристигане, каквото в случая несъмнено е налице. Решението по дело Folkerts обаче се основава на положение, при което първият полет [...] има закъснение два часа и половина и съответно пътниците в този случай безспорно са изпуснали свързващия полет поради това закъснение на първия полет (вж. Съд на Европейския съюз, решение от 26 февруари 2013 г., Air France/Folkerts, C-11/11 [...]). В разглеждания случай обаче първият полет има само минимално закъснение от две минути, което очевидно не е (единствената) причина за изпускането на свързващия полет.

Ищците изтъкват, че времето за връзка между полетите не е било достатъчно, за да стигнат за свързващия полет. Те не са се размотавали, а са се отправили бързо към изхода за излитане. Знаейки за краткото време за връзка между полетите, персоналът на ответника се е опитал да преведе ищците по по-бърз маршрут от самолета директно към гишето за регистрация за следващия полет. Това обаче не довело до успех. Поради допълнителната проверка за сигурност те не успели да стигнат за свързващия полет. Ответникът възразява, че ищците са изпуснали свързващия полет по своя вина. Минималното време за връзка от 60 минути било спазено. Той твърди, че други двама пътници, които също имали резервация за връзката до Дюселдорф, но в самолета от Дубай местата им били десет реда (ред 38) по-назад от ищците (ред 28), все пак стигнали за свързващия полет. Следователно ищците очевидно не са побързали достатъчно.

б)

Следователно се поставя въпросът дали пътниците имат право на обезщетение по член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 и когато първият полет от състоящ се от няколко междинни полета въздушен маршрут е изпълнен навреме, но пътниците все пак са изпуснали свързващия полет и твърдят, че в конкретния случай времето за връзка между полетите не е било достатъчно, за да стигнат навреме за свързващия

полет, и в резултат на това са претърпели голямо закъснение от над три часа в крайния пункт на пристигане.

Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) признава правото на обезщетение поради голямо закъснение в крайния пункт на пристигане в случай на пътник в инвалидна количка, който е изпуснал свързващия полет, поради това че в нарушение на член 11, параграф 1 от Регламент № 261/2004 не му е предоставена възможност за приоритетно прекачване между полетите (вж. BGH (Федерален върховен съд), решение от 20 юни 2023 г. — X ZR 84/22, NJW 2023, стр. 2487). Във връзка с това Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) посочва, че съгласно практиката на Съда на Европейския съюз единственото условие, за да се признае право на обезщетение поради голямо закъснение, е закъснение от три часа в крайния пункт на пристигане. Наистина условието за възникване на право на обезщетение поради голямо закъснение е опериращият въздушен превозвач да не е изпълнил задълженията си и с това да е станал причина за закъснението. Може обаче да се приеме, че в такива случаи е налице право на обезщетение не само при изпуснат свързващ полет поради закъснение на първия полет (както по дело Folkerts), но и в други случаи на закъснение по причина, за която отговаря авиокомпанията (BGH (Федерален върховен съд, Германия), пак там, точка 20 и сл.).

Според преобладаващото мнение в германската съдебна практика и доктрина е достатъчно пътникът да претърпи действително закъснение при пристигането от минимум три часа. От пътника не се изисква да излага причините за закъснението. Въпросът дали закъснението се дължи на авиокомпанията, следва да се разглежда само в контекста на освобождаването от отговорност по член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004. Опериращият въздушен превозвач трябва да посочи и да докаже, че не носи отговорност за закъснението и че следователно то не се дължи на него. Също така при изпускане на свързващ полет поради (предполагаема) вина на самия пътник е налице извънредно обстоятелство по смисъла на член 5, параграф 3 от Регламент № 261/2004, тъй като и в този случай става въпрос за събитие, което е извън обичайните полетни операции и извън контрола на въздушния превозвач. Следователно, ако има закъснение в крайния пункт на пристигане на състоящ се от първоначален и свързващ полет въздушен превоз, тъй като пътникът въпреки достатъчното време за прекачване между полетите не стига за свързващия полет, например защото се е размотавал, въпреки достатъчната информация се е загубил или въпреки достатъчните указания не е спазил часа за отвеждане на пътниците на борда на самолета, то е налице извънредно обстоятелство, което освобождава от отговорност въздушния превозвач (вж. AG Hannover (Районен съд Хановер, Германия), решение от 9 октомври 2020 г. — 409 C-503/20, BeckRS 2020, 44160 т. 17 и сл.; решение от 14 март 2017 г. — 523 C 12833/16, NJW-RR 2017, стр. 951, 952 и сл., т. 7 и сл.; AG Köln (Районен съд Кьолн, Германия), решение от 24 октомври 2016 г. — 142 C-482/15, BeckRS 2016, 1099; [...]).

Следователно според двете схващания може да се приеме, че е налице право на обезщетение поради голямо закъснение и когато, за разлика от случая по дело Folkerts (C-11/11), първият полет е изпълнен навреме, но по други причини по вина на въздушния превозвач пътникът е изпуснал свързващия полет и е достигнал в крайния пункт на пристигане едва три или повече часа по-късно.

Довод в подкрепа на възприетото в разглеждания случай схващане може да бъде и фактът, че съгласно решение на Съда на Европейския съюз по дело Eglītis и др./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija, C-294/10, въздушният превозвач трябва предвиди достатъчен запас от време при планирането на полета (вж. Съд на Европейския съюз, решение от 12 май 2011 г., Eglītis и др./Latvijas Republikas Ekonomikas ministrija [...], C-294/10). Това тълкуване може да означава, че опериращият въздушен превозвач трябва също така да гарантира, че запасът от време между резервирани като едно цяло първоначален и свързващ полет трябва да бъде определен по такъв начин съобразно конкретните условия на летището за прекачване, че пътниците да могат да стигнат удобно за свързващия полет, като се вземат предвид обичайното време за напускане на самолета, разстоянието, което трябва да бъде изминато между изхода за пристигане и заминаване и пунктовете за проверка за сигурност и за паспортен контрол.

3.

По отношение на правото на обезщетение се поставя и въпросът кой има задължението да представи и да докаже фактите във връзка с изпускането на свързващия полет по вина на авиокомпанията и какво е значението на т.нар. минимално време за връзка между първия и свързващия полет в този контекст.

Минималното време за връзка представлява определено от летищата минимално време, необходимо за успешно прекачване в рамките на маршрут от два свързани полета. Това време обаче се установява и определя от всеки летищен оператор. От съображения, свързани с конкуренцията, летищните оператори обикновено определят много кратко минимално време за връзка. В действителност в информационните системи за резервация се комбинират и предлагат само такива полети, за които е спазено минималното време за връзка. Освен това в информационните системи за резервация въздушните маршрути се сортират в зависимост от общата продължителност и поради това, когато избира, на пътника се показват първо най-бързите маршрути. Обикновено обаче действителното налично време за прекачване между полетите е значително по-малко. Всъщност минималното време за връзка представлява времето от пристигането на паркомаястото (On Block) до напускането му (Off Block), докато действителното време за прекачване между полетите представлява времето от напускането на първия самолет (отваряне на вратите) до преустановяването на отвеждането на пътниците на борда на самолета за втория полет. По принцип не е под контрола на

пътника кога може да напусне самолета в рамките на освобождаването му, дали първият полет завършва на паркомясто с последващ превоз с автобус до летището, или на подвижен ръкав. Пътникът няма контрол и върху това кога се преустановява отвеждането на пътниците на борда на самолета за свързващия полет и кога се затваря подвижният ръкав. В крайна сметка действителното налично време за прекачване трябва да се определя така, че всеки пътник в рамките на разумно възможното за него да може да стигне за свързващия полет. Това означава, че времето трябва да се определя по такъв начин, че семейства с малки деца, лица с намалена подвижност или по-възрастни пътници с ръчен багаж също да могат да изминат свързващите коридори между подвижния ръкав на пристигане и този на свързващия полет. При това трябва да се вземе предвид времето за ориентиране, както и за паспортен контрол и проверка за сигурност. Това означава, че действителното налично време за прекачване между полетите обикновено не съответства на минималното време за връзка, което трябва да е достатъчно за прекачване.

Поради изложените по-горе причини спазването на минималното време за връзка между пристигането на първия полет и излитането на свързващия полет не позволява на съдебния състав да заключи (*prima facie* доказателство), че при обобщено разглеждане изпускането на свързващия е по вина на самия пътник.

Ето защо според настоящия съдебен състав пътникът трябва единствено да посочи и да докаже, че е претърпял закъснение при достигане в крайния пункт на пристигане от три часа или повече. За разлика от това авиокомпанията трябва да посочи и да докаже, че изпускането на свързващия полет е по вина на пътника, тъй като при обичаен ход на събитията пътникът е можел да стигне за свързващия полет, като се вземат предвид разстоянията, които трябва да измине, времето за трансфер, проверката за сигурност и паспортният контрол на летището.

Доколкото е известно, до момента съдилищата на Съюза не са изяснявали въпроса при какви условия пътник има право на обезщетение, когато изпусне свързващ полет и достигне в крайния пункт на пристигане с голямо закъснение, въпреки че първият от директно свързващи полети пристига навреме или с минимално закъснение и е било спазено минималното време за връзка между двата полета. Това налага отправянето на настоящото преюдициално запитване до Съда на Европейския съюз.

2.

На основание член 8, параграф 1, буква б) и член 9, параграф 1 от Регламент № 261/2004 първият ищец освен това отправя искане за възстановяване на разходи за хотел в размер на 265,00 евро, на разходи за превоз от летището до хотела и обратно в размер на 115,63 евро, на разходи за храна в размер на



9,50 евро и разходи за заместващ полет в размер на 871,90 евро или общо 1262,03 евро.

а)

Ако авиокомпанията не изпълни задълженията си по членове 8 и 9 от Регламент № 261/2004 и пътникът се погрижи сам и за своя сметка за заместващ полет, то в съответствие с практиката на Съда на Европейския съюз последният, като се основае пряко на тези разпоредби, има право да поиска от опериращия въздушен превозвач да му възстанови свързаните с това разходи. Не е необходимо пътникът предварително да се позове на тези разпоредби. В това отношение обаче на пътника могат да бъдат възстановени единствено сумите, които с оглед на конкретните обстоятелства във всеки отделен случай се оказват необходими, подходящи и разумни за запълването на пропуската на въздушния превозвач при полагането на грижа за посочения пътник, което националният съд има задачата да прецени (вж. Съд на Европейския съюз, решение от 13 октомври 2011 г., *Aurora Sousa Rodriguez/Air France*, C-83/10, [...]; решение от 31 януари 2013 г., *McDonagh/Ryanair*, C-12/11, [...]; решение от 22 април 2021 г., *WZ/Austrian Airlines*, C-826/19, [...] т. 69 и сл.).

б)

Съгласно член 6, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент № 261/2004, когато опериращ въздушен превозвач очаква по разумни причини даден полет да закъснее минимум четири часа при полети над 3 500 км, пътникът има право на помощ за храна съгласно член 9, параграф 1, буква а) от същия регламент. Съгласно член 6, параграф 1, буква в), подточка ii) от Регламент № 261/2004 пътникът има право и на настаняване в хотел, включително превоз в съответствие с член 9, параграф 1, букви б) и в) от същия регламент, когато нормално очакваното начало на полета е минимум денят след предварително обявеното начало на полета. Ако действителното закъснение при излитане е минимум пет часа, съгласно член 6, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 пътникът може освен това да избере и възстановяване на стойността на билета съгласно член 8, параграф 1, буква а) от същия регламент. Тъй като в случая е бил предвиден късен превоз едва за следващия ден, първият ищец би трябвало да има право на възстановяване на разходите за храна, превоз и хотел. В член 6 от Регламент № 261/2004 обаче изобщо не е предвидено право на премаршрутиране при първа възможност по смисъла на член 8, параграф 1, буква б) от същия регламент при закъснения (при излитането).

Според съдебния състав това правно положение противоречи на принципа на равно третиране след приемането на решение *Sturgeon*. В посоченото решение Съдът на Европейския съюз признава право на обезщетение на пътници с голямо закъснение при пристигането, като прилага по аналогия член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004.

Той мотивира решението си, като посочва, че положението при отмяна на полет и при пристигане с голямо закъснение от три часа или повече е аналогично във всяко отношение, и подчертава в този контекст принципа на равно третиране (Съд на Европейския съюз, решение от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon/Condor*, C-402/07 [...], т. 60). Според настоящия съдебен състав, за да се спази принципът на равно третиране, пътниците на полети с голямо закъснение трябва да се приравнят във всяко отношение не само по отношение на обезщетението по член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, но и по отношение на съдействието и предоставянето на помощ по членове 8 и 9 от същия регламент. Всъщност положението на пътниците, чийто полет е бил отменен, и на пътниците, чийто полет се очаква по разумни причини да закъснее повече от три часа, е аналогично във всяко отношение. Двете групи пътници понасят аналогични неудобства.

Това се потвърждава и от факта, че в решението по дело *LE/Transportes Aereos Portugueses SA*, C-74/19, относно случай на голямо закъснение в крайния пункт на пристигане в рамките на разумните мерки по член 5, параграф 3 и др. от Регламент № 261/2004 Съдът на Европейския съюз е извел от разпоредбата на член 8, параграф 1 от същия регламент „изискването за разумно премаршрутиране при задоволителни условия и при първа възможност“ на пътниците при отмяна или голямо закъснение на полет (вж. Съд на Европейския съюз, решение от 11 юни 2020 г., *LE/Transportes Aereos Portugueses SA*, C-74/19, [...] т. 58). Това е довод в подкрепа на разбирането, че Съдът на Европейския съюз вероятно е искал да предостави право на премаршрутиране съгласно член 8, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 и на пътници при очаквано голямо закъснение при пристигане.

в)

След като ищците изпускат свързващия полет, ответникът не им предлага премаршрутиране, а най-ранният възможен полет, който е можело да бъде резервиран, е бил едва на следващия ден, несъмнено е било нормално очаквано, че ищците ще достигнат в крайния пункт на пристигане с голямо закъснение от над три часа. В такива случаи на очаквано голямо закъснение при пристигането опериращият въздушен превозвач следва да бъде длъжен извън предвиденото по член 6 от Регламент № 261/2004, при прилагане по аналогия на член 5, параграф 1, буква а) и член 8, параграф 1, буква б), да предложи на ищците премаршрутиране при първа възможност и при задоволителни условия и в случай на неизпълнение на това задължение — да бъде длъжен да ги обезщети за разходите за заместващия превоз.

Доколкото е известно, и този въпрос досега не е изясняван (окончателно) от съдилищата на Съюза, поради което следва да се отправи в преюдициално запитване до Съда на Европейския съюз.

[...]