Сборник съдебна практика

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА СЪДА (девети състав)

12 ноември 2020 година*

„Преюдициално запитване — Член 99 от Процедурния правилник на Съда — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полет — Член 5, параграф 1, буква в) — Член 7, параграф 1 — Право на обезщетение — Голямо закъснение при пристигане — Полет от трета страна до държава членка, за който е направена резервация пред въздушен превозвач от Общността и се състои от два свързани полета, осъществявани от различни въздушни превозвачи — Голямо закъснение, възникнало при първия полет, изпълняван в рамките на споразумение за съвместно опериране от превозвач, установен в трета страна — Иск за обезщетение, предявен срещу превозвача от Общността“

По дело C-367/20,

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург, Германия) с акт от 4 август 2020 г., постъпил в Съда на 6 август 2020 г., в рамките на производство по дело

SP

срещу

KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland,

СЪДЪТ (девети състав),

състоящ се от: D. Šváby (докладчик), изпълняващ функцията на председател на състава, S. Rodin и K. Jürimäe, съдии,

генерален адвокат: P. Pikamäe,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, да се произнесе с мотивирано определение в съответствие с член 99 от Процедурния правилник на Съда,

постанови настоящото

* Език на производството: немски.

Определение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 3, параграф 5, член 5, параграф 1, букви б) и в) и член 7, параграф 1 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 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между SP, пътник, и KLM Royal Dutch Airlines, Direktion für Deutschland, въздушен превозвач (наричан по-нататък „KLM“), по повод отказа на последния да изплати обезщетение на този пътник за голямо закъснение при пристигането на директно свързващия полет.

Правна уредба

3 Съображение 1 от Регламент № 261/2004 гласи:

„Действия на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците. Освен това, по принцип следва да се отчитат изцяло изискванията за защита на клиента“.

4 Член 2, букви б) и в) от този регламент предвижда:

„За целите на настоящия регламент:

[…]

б) „оперираш въздушен превозвач“ означава въздушен превозвач, който изпълнява или има намерение да изпълнява полет съгласно договор с пътник или от името на друго лице, юридическо или физическо, имащо договор с този пътник;

в) „превозвач от Общността“ означава въздушен превозвач с валиден лиценз за опериране, издаден от държава членка в съответствие с разпоредбите на Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 г. относно лицензирането на въздушни превозвачи [(ОВ L 240, 1992 г., стр. 1)]“.

5 Член 3, параграфи 1 и 5 от посочения регламент, озаглавен „Приложно поле“, предвижда:

„1. Настоящият регламент се прилага:

[…]

б) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на държава членка, за която Договорът се прилага, освен ако те не са получили облаги или обезщетение и не им е предоставена помощ в тази трета страна, ако оперираш въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността.

[…]

5. Настоящият регламент се прилага за всеки оперираш въздушен превозвач, предоставящ транспорт на пътниците, обхванати от параграфи 1 и 2. В случаите, когато оперираш 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“.

6 Член 5, параграф 1, буква в) от Регламента гласи:

„При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от оперираща въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:
   i) информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание; или
   ii) информирани за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание; или
   iii) информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание“.

7 Член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 гласи:

„При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на:

[…]

в) 600 EUR за всички полети, непопадащи под букви а) или б).

[…]“.

8 Член 13 от Регламента предвижда:

„В случаите, когато оперираш въздушен превозвач плаща обезщетение или изпълнява други задължения, произтичащи от настоящия регламент, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение от всяко лице, в това число и трети лица, в съответствие с приложимото законодателство. По-специално, настоящият регламент по никакъв начин не ограничава оперираща въздушен превозвач да търси възстановяване от туроператор или друго лице, с което оперираща въздушен превозвач има договор. По същия начин, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща правото на туроператор или трето лице, различно от пътника, с когото оперираш въздушен превозвач има договор, да търси възстановяване или обезщетение от оперираща въздушен превозвач в съответствие с приложимото законодателство“.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

9 SP има потвърдена регистрация за директно свързващ полет на 8 юни 2019 г. от Ню Йорк (Съединени американски щати) до Хамбург (Германия) през Амстердам (Нидерландия).

10 В рамките на този директно свързващ полет, за който е направена една-единствена резервация пред KLM, „превозвач от Общността“ по смисъла на член 2, буква в) от Регламент № 261/2004, полетът от Ню Йорк до Амстердам, изпълняван в рамките на споразумение за съвместно оперираne от Delta Airlines, превозвач, установен в трета страна, пристига със закъснение, което не позволява на съответните пътници да направят връзката с полета от Амстердам до Хамбург и поради това SP достига крайния пункт на пристигане с повече от три часа закъснение.

11 Поради отказа на KLM да му изплати предвиденото по член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 обезщетение SP сезира запитващата юрисдикция, Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург, Германия).

12 Тъй като изпитва съмнения относно приложимостта на Регламент № 261/2004 по отношение на разглеждания полет въпреки тълкуването на Съда, възприето в решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604), Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 във връзка с член 3, параграф 5 от същия да се тълкуват в смисъл, че в рамките на директно свързващ полет, съставен от два свързани полета, за които е направена една-единствена резервация, заминаващ от летище, намиращо се извън територията на държавите членки (в трета страна), с краен пункт летище, разположено в държава членка, и с преминаване през летището на друга [държава членка], пътник, който в своя краен пункт на пристигане е претърпял закъснение от три часа или повече, възникнало при първата част от полета, изпълнена в рамките на споразумение за съвместно оперираne от превозвач, който е установен в трета страна, може да предяви своя иск за обезщетение на основание на посочения регламент срещу въздушния превозвач от Общността, пред който е направена резервацията за целия полет, но който е изпълнил само втората част от полета“.

По преюдициалния въпрос

13 Съгласно член 99 от Процедурния правилник на Съда, когато по-специално отговорът на преюдициалния въпрос не оставя място за разумно съмнение, Съдът може във всеки един момент да се произнесе с мотивирано определение по предложение на съдията докладчик и след изслушване на генералния адвокат.

14 И тъй като случаят по настоящото дело е такъв, следва да се приложи тази разпоредба.

15 С въпроса си запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 във връзка с член 3, параграф 1, буква б) и параграф 5 от същия трябва да се тълкуват в смисъл, че в рамките на директно свързващ полет, съставен от два свързани полета, за които е направена една-единствена резервация, заминаващ от летище, намиращо се на територията на трета страна, с краен пункт летище, разположено в държава членка, и с преминаване през летището на друга държава членка, пътник, който в своя краен пункт на пристигане е претърпял закъснение от три часа или повече, възникнало при първия полет, изпълнен в рамките на споразумение за съвместно опериране от превозвач, който е установен в трета страна, може да предяви своя иск за обезщетение на основание на посочения регламент срещу въздушния превозвач от Общността, който е изпълнил втория полет.

16 Отговорът на този въпрос изисква най-напред да се определи дали Регламент № 261/2004 е приложим по отношение на такъв полет.

17 Във връзка с това от член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004 следва, че регламентът се прилага по-специално за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на държава членка, за която ДФЕС се прилага, освен ако тези пътници не са получили облаги или обезщетение и не им е предоставена помощ в тази трета страна, ако оперирващият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността.

18 Следователно прилагането на Регламент № 261/2004 към ситуация като описаната в посочената разпоредба предполага изпълнението на три условия, а именно, първо, наличието на полет от летище на територията на трета страна до летище, разположено на територията на държава членка, второ, осъществяването на полета от оперирващ въздушен превозвач на Общността, т.е. в съответствие с член 2, буква в) от този регламент, от въздушен превозвач с валиден лиценз за оперириране, издаден от държава членка, и трето, съответният пътник да не е получил облаги или обезщетение и да не му е била предоставена помощ в третата страна на отпътуване (вж. в този смисъл решение от 11 юни 2020 г., Transportes Aéreos Portugueses, C-74/19, EU:C:2020:460, т. 33).

19 Що се отнася до първото от тези условия, Съдът е имал повод да уточни, че полет, който се състои от един или повече свързани полети, за които е направена една-единствена резервация, съставлява едно цяло за целите на правото на обезщетение на пътниците по Регламент № 261/2004, като това означава, че приложимостта на този регламент се преценява с оглед на мястото на първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане (решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, т. 16 и цитираната съдебна практика).

20 Ето защо директно свързващ полет като разглеждания в главното производство, за който запитващата юрисдикция е установила, че е направена една-единствена резервация и е осъществен с начален пункт на излитане Ню Йорк и краен пункт на пристигане Хамбург, трябва да се счита за извършен от летище на територията на трета страна до летище, разположено на територията на държава членка.

21 Що се отнася до второто от посочените в точка 18 от настоящото определение условия, Съдът е приел, че квалифицирането на даден въздушен превозвач като „оперирващ въздушен превозвач“ по смисъла на член 2, буква б) от Регламент № 261/2004 предполага, от една страна, осъществяването на съответния полет и от друга, наличието на сключен с даден пътник договор (решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, т. 23 и цитираната съдебна практика).

22 В този смисъл Съдът по-конкретно е приел, че в тази квалификация попада въздушен превозвач, който подобно на KLM в главното производство осъществява един от полетите на директно свързващ полет в рамките на договор за превоз, сключен с въпросния пътник (вж. в този смисъл решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, т. 24 и 25).

23 Следователно директно свързващ полет, при който един от свързаните полети е осъществен от превозвач като KLM, за който е доказано, че притежава валиден лиценз за оперириране, издаден от държава членка, трябва да се счита за полет, извършен от оперирващ въздушен превозвач от Общността по смисъла на член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004, независимо от обстоятелството, че една част от този директно свързващ полет е осъществена от превозвач, който не е от Общността.

24 Що се отнася до третото от посочените в точка 18 от настоящото определение условия, от преюдициалното запитване по никакъв начин не следва, че въпросният пътник е получил облаги или обезщетение или че му е била предоставена помощ в САЩ.

25 Следователно директно свързващ полет, заминаващ от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на държава членка, част от който е осъществена от опериращ въздушен превозвач от Общността по смисъла на член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004, в случая KLM, попада в приложното поле на този регламент, освен ако пътникът не е получил облаги или обезщетение и не му е била предоставена помощ в САЩ, което запитващата юрисдикция следва да провери.

26 Поради това, на второ място, следва да се определи дали при такъв директно свързващ полет, за който е направена една-единствена резервация, пътникът, претърпял закъснение от три часа или повече в своя краен пункт на пристигане, може да предяви своя иск за обезщетение по член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, срещу който и да е от въздушните превозвачи, изпълнили полета, включително срещу опериращия въздушен превозвач, с който пътникът е сключил договор за превоз, макар осъщественият от него полет да не е причина за закъснението.

27 В това отношение следва да се припомни, че пътниците на закъснели полети могат да се позовават на правото на обезщетение по член 5, параграф 1, буква в) във връзка с член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, когато поради такива полети претърпяват загуба на време, равна на или по-голяма от три часа, когато достигат своя краен пункт на пристигане (решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 61; вж. в този смисъл и решение от 23 октомври 2012 г., Nelson и др., C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 37).

28 Що се отнася до лицето, което дължи обезщетение в случай на голямо закъснение при пристигане на директно свързващ полет като разглеждания в главното производство, Съдът е уточнил, че всеки опериращ въздушен превозвач, който е извършил поне един от полетите, от които се състои директно свързващият полет, дължи това обезщетение, независимо дали причината за голямото закъснение на пътника в крайния пункт на пристигане е осъщественият от него полет (вж. в този смисъл решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, т. 20—26).

29 Във връзка с това Съдът най-напред отбелязва, че както бе припомнено в точка 19 от настоящото определение, полети, състоящи се от един или повече свързани полети, за които е направена една-единствена резервация, трябва да се разглеждат като едно цяло, което означава, че в рамките на такива полети опериращият въздушен превозвач, извършил втория полет, не може да се оправдава с довода за лошо извършване на предшестващ полет, изпълнен от друг въздушен превозвач (вж. в този смисъл решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, т. 27).

30 По нататък Съдът припомня уточнението, направено в член 3, параграф 5, второ изречение от Регламент № 261/2004, че в случаите, когато опериращ въздушен превозвач, който няма никакъв договор с пътника, изпълнява задълженията съгласно настоящия регламент, се счита, че той върши това от името на лицето, което има договор с този пътник. Така в положение, при което в рамките на директно свързан полет, съставен от два полета, за които е направена една-единствена резервация, първият полет е извършен съгласно споразумение за съвместно опериране от опериращ въздушен превозвач, различен от опериращия въздушен превозвач, който е сключил договора за превоз със съответния пътник и е извършил втория полет, последният превозвач остава обвързан от договорни отношения с пътника дори в рамките на изпълнението на първия полет (вж. в този смисъл решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, т. 28 и 29).

31 Освен това Съдът посочва, че това решение е обосновано с целта за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, посочена в съображение 1 от Регламент № 261/2004, за да се гарантира, че превозените пътници ще бъдат обезщетени от опериращия въздушен превозвач,

който е сключил договора за превоз с тях, без да трябва да се държи сметка за договореностите на посочения превозвач относно извършването на други полети (вж. в този смисъл решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, т. 30).

32 Накрая Съдът припомня, че съгласно член 13 от Регламент № 261/2004 изпълнението на задълженията на оперирящия въздушен превозвач по този регламент не засяга правото му да търси в съответствие с приложимото национално право обезщетение от всяко, в това число и трето лице, чието поведение е станало причина той да не изпълни задълженията си, което дава възможност, в случай на директно свързан полет, за който е направена една-единствена резервация и който е извършен в рамките на споразумение за съвместно оперирane, оперирящият въздушен превозвач, който трябва да плати предвиденото от Регламент № 261/2004 обезщетение поради голямо закъснение, свързано с полет, който самият той не е извършил, да предяви иск срещу оперирящия въздушен превозвач, който е отговорен за това закъснение, за да получи обезщетение за тази финансова тежест (решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie, C-502/18, EU:C:2019:604, т. 31 и 32).

33 Предвид изложеното по-горе на поставения въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 във връзка с член 3, параграф 1, буква б) и параграф 5 от същия трябва да се тълкуват в смисъл, че в рамките на директно свързващ полет, съставен от два свързани полета, за които е направена една-единствена резервация, започващ от летище, намиращо се на територията на трета страна, с краен пункт летище, разположено в държава членка, и с преминаване през летището на друга държава членка, пътник, който в своя краен пункт на пристигане е претърпял закъснение от три часа или повече, възникнало при първия полет, изпълнен в рамките на споразумение за съвместно опериране от превозвач, който е установен в трета страна, може да предяви своя иск за обезщетение на основание на посочения регламент срещу въздушния превозвач от Общността, който е извършил втория полет.

По съдебните разноски

34 С оглед на обстоятелството, че за страните в главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски.

По изложените съображения Съдът (девети състав) определи:

Член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1 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 във връзка с член 3, параграф 1, буква б) и параграф 5 от същия трябва да се тълкуват в смисъл, че в рамките на директно свързващ полет, съставен от два свързани полета, за които е направена една-единствена резервация, започващ от летище, намиращо се на територията на трета страна, с краен пункт летище, разположено в държава членка, и с преминаване през летището на друга държава членка, пътник, който в своя краен пункт на пристигане е претърпял закъснение от три часа или повече, възникнало при първия полет, изпълнен в рамките на споразумение за съвместно опериране от превозвач, който е установен в трета страна, може да предяви своя иск за обезщетение на основание на посочения регламент срещу въздушния превозвач от Общността, който е извършил втория полет.

Подписи