Сборник съдебна практика

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА СЪДА (шести състав)

13 февруари 2020 година*

„Преюдициално запитване — Член 99 от Процедурния правилник на Съда — Пространство на свобода, сигурност и правосъдие — Съдебна компетентност, признаване и изпълнение на съдебни решения по граждански и търговски дела — Регламент (ЕС) № 1215/2012 — Член 7, точка 1, буква б), второ тире — Специална компетентност по дела, свързани с договор — Понятие за „място на изпълнение“ — Договор за доставка на услуги — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Право на обезщетение на пътниците във въздушния транспорт при отмяна или голямо закъснение на полет — Полет с единна резервация, потвърден и изпълнен на няколко етапа от два различни въздушни превозвача — Отмяна на последния етап на полета — Иск за обезщетение, предявен срещу въздушния превозвач, който е трябвало да изпълни последния етап от полета, пред съда, в чийто район се намира точката на излитане на първия етап от полета“

По дело C-606/19,

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург, Германия) с акт от 31 юли 2019 г., постъпил в Съда на 12 август 2019 г., в рамките на производство по дело

flightright GmbH

срещу

Iberia LAE SA Operadora Unipersonal,

СЪДЪТ (шести състав),

състоящ се от: M. Safjan (докладчик), председател на състава, L. Bay Larsen и N. Jääskinen, съдии,

генерален адвокат: H. Saugmandsgaard Øe,

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 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 (ОВ L 351, 2012 г., стр. 1).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между flightright GmbH, предприятие, установено в Потсдам (Германия), и авиокомпания Iberia LAE SA Operadora Unipersonal, установена в Мадрид (Испания) (наричана по-нататък „Iberia“), по повод на искане за обезщетение, предявено на основание 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).

Правна уредба

Регламент № 1215/2012.

3 Глава II, раздел 2, озаглавен „Специална компетентност“, от Регламент № 1215/2012 съдържа член 7, точка 1, който гласи:

„Срещу лице, които има местоживеене в държава членка, могат да бъдат предявявани искове в друга държава членка:

1) а) по дела, свързани с договор — в съдилищата по мястото на изпълнение на въпросното задължение;
   б) за целите на настоящата разпоредба и освен ако не е договорено друго, мястото на изпълнение на въпросното задължение е:

   – в случая на продажба на стоки, мястото в държава членка, където съгласно договора са доставени стоките или е трябвало да бъдат доставени,

   – в случая на предоставяне на услуги, мястото в държава членка, където съгласно договора услугите са били предоставени или е трябвало да бъдат предоставени;
   в) ако не се прилага буква б), тогава се прилага буква а);

[…]“.

Регламент № 261/2004.

4 Член 2 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Определения“, предвижда:

„[…]

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;

[…]“.

5 Член 3, параграф 5 от посочения регламент, озаглавен „Приложно поле“, гласи:

„Настоящият регламент се прилага за всеки опериращ въздушен превозвач, предоставящ транспорт на пътниците, обхванати от параграфи 1 и 2. „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“.

6 Член 5, параграф 1, буква в) от Регламента, озаглавен „Отмяна“, предвижда следното:

„При отмяна на полет, съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от опериращия 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 кацане за по-малко от четири часа след времето за кацане 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 кацане за по-малко от два часа след времето за кацане по разписание“.

7 Член 7, параграф 1, буква а) от същия регламент, със заглавие „Право на обезщетение“, гласи:

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

а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

8 В основата на спора в главното производство е свързващ полет, планиран за 25 август 2018 г., закупен с единна резервация от двама пътници (наричани по-нататък „въпросните пътници“).

9 Този полет от Хамбург (Германия) за Сан Себастиан (Испания) включва три етапа. Първият етап, свързващ Хамбург с Лондон (Обединено кралство), е осъществен от авиокомпания British Airways, а Iberia поема другите два етапа, а именно етапите, свързващи съответно Лондон с Мадрид (Испания) и Мадрид със Сан Себастиан.

10 Макар първите два етапа от полета да се осъществяват без произшествие, третият етап е отменен, а въпросните пътници не са били своевременно информирани за това.

11 Поради тази отмяна flightright, на което въпросните пътници прехвърлят правото си на евентуално обезщетение, предявява пред запитващата юрисдикция Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург, Германия) иск за обезщетение срещу Iberia в размер общо на 500 EUR, или 250 EUR за всеки пътник на основание член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004, тъй като разстоянието между Хамбург и Сан Себастиан е около 1443 километра.

12 Запитващата юрисдикция има съмнения, от една страна, относно международната си компетентност да разгледа спора в главното производство, а от друга страна, относно възможността на въпросните пътници да предявят иск срещу двата въздушни превозвача, участвали в изпълнението на свързващия полет в основата на спора в главното производство.

13 По-специално, посочената юрисдикция иска да се установи дали е компетентна да разгледа спора в главното производство, що се отнася до отменения етап от полета, независимо че мястото на излитане и мястото на кацане за този етап от полета, а именно съответно Мадрид и Сан Себастиан, се намират извън нейния район.

14 Освен това посочената юрисдикция отбелязва, че в решение от 11 юли 2019 г., České aerolinie (C-502/18, EU:C:2019:604) Съдът е постановил, че в рамките на свързващ полет, закупен с единна резервация, срещу въздушния превозвач, изпълнил първия етап от този полет, чиято отправна точка се намира в района на сезирания съд, може да бъде предявен иск за всички етапи от посочения полет за целите на обезщетението на основание Регламент № 261/2004.

15 С оглед на това решение запитващата юрисдикция иска да се установи дали срещу въздушния превозвач, поел изпълнението на последния етап от такъв полет, също може да бъде предявен иск за обезщетение на това основание.

16 При тези обстоятелства Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Има ли решаващият съд международна компетентност, когато два различни въздушни превозвача от Общността изпълняват отделните етапи от свързан в едно цяло полет и този съд е международно компетентен само за неотменения етап от полета?

2) Имат ли и двата въздушни превозвача, участвали в етапи от свързания в едно цяло полет, пасивна процесуална легитимация, когато двата изпълнили етапите от полета въздушни превозвача са от Общността?“.

По преюдициалните въпроси

17 Член 99 от Процедурния правилник на Съда предвижда, че когато преюдициалният въпрос е идентичен с въпрос, по който Съдът вече се е произнесъл, отговорът на този въпрос се налага недвусмислено от съдебната практика или отговорът 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.

18 Тази разпоредба следва да се приложи по настоящото дело.

19 В самото начало следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика в рамките на въведеното с член 267 ДФЕС производство за сътрудничество между националните юрисдикции и Съда задачата на последния е да даде на националния съд полезен отговор, който да му позволи да реши спора, с който е сезиран. С оглед на това при необходимост Съдът може да преформулира въпросите, които са му зададени. Освен това може да се наложи Съдът да вземе предвид норми от правото на Съюза, които националният съд не е посочил във въпросите си (решение от 5 декември 2019 г., Centraal Justitieel Incassobureau (Признаване и изпълнение на имуществените санкции), C-671/18, EU:C:2019:1054, т. 26 и цитираната съдебна практика).

20 В случая запитващата юрисдикция не се позовава на никаква разпоредба в изложението на преюдициалните си въпроси. От акта за преюдициално запитване обаче ясно личи, че посочената юрисдикция иска да се установи дали е компетентна да разгледа висящ пред нея иск за обезщетение, предявен срещу въздушния превозвач, който отговаря за последния етап от полет.

21 Ето защо тези въпроси следва да се разгледат в светлината на разпоредбите на Регламент № 1215/2012 относно съдебната компетентност.

22 При тези условия поставените въпроси, които следва да се разгледат заедно, трябва да се разбират в смисъл, че запитващата юрисдикция по същество иска от Съда да установи дали член 7, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 1215/2012 трябва да се тълкува в смисъл, че „мястото на изпълнение“ по смисъла на тази разпоредба, когато става въпрос за полет, закупен с единна резервация, потвърден за целия маршрут и разделен на няколко етапа, 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, поел изпълнението на този последен етап.

23 В това отношение следва да се припомни, че член 7, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 1215/2012 предвижда, че по дела, свързани с договор, за целите на предявяване в дадена държава членка на иск срещу лице, което има местоживеене в друга държава членка, мястото на изпълнение на задължението, което е в основата на иска, за целите на прилагането на тази разпоредба и ако не е договорено друго, що се отнася до предоставянето на услуги, е мястото в държава членка, където съгласно договора са предоставени услугите.

24 В това отношение следва също да се отбележи, че тъй като Регламент № 1215/2012 отменя и заменя Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета от 22 декември 2000 година относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела (ОВ L 12, 2001 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 19, том 3, стр. 74), направеното от Съда тълкуване на разпоредбите на последния регламент важи и за Регламент № 1215/2012, когато разпоредбите на двата акта от правото на Съюза могат да се квалифицират като еквивалентни (решение от 8 май 2019 г., Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, т. 19 и цитираната съдебна практика).

25 Поради това извършеното от Съда тълкуване на член 5, точка 1 от Регламент № 44/2001 важи и за член 7, точка 1 от Регламент № 1215/2012, доколкото тези разпоредби могат да се квалифицират като еквивалентни (решение от 8 май 2019 г., Kerr, C-25/18, EU:C:2019:376, т. 20 и цитираната съдебна практика).

26 Що се отнася до член 5, точка 1 от Регламент № 44/2001, Съдът е постановил, що се отнася до директните полети, че мястото на излитане и мястото на кацане на самолета трябва да се считат на същото основание за основно място на предоставяне на услугите, предмет на договор за въздушен транспорт, като по този начин лицето, предявило иск за обезщетение на основание на Регламент № 261/2004, има право да избере дали да предяви иска си пред съда, в чийто район се намира мястото на излитане или мястото на кацане на самолета, договорени в посочения договор (вж. в този смисъл решение от 9 юли 2009 г., Rehder, C-204/08, EU:C:2009:439, т. 43 и 47)

27 В това отношение Съдът е уточнил, че понятието „място на изпълнение“, тълкувано в решение от 9 юли 2009 г., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), макар да визира директен полет, се отнася, mutatis mutandis, и за положение, при което свързващ полет, закупен с единна резервация за целия маршрут, включва два етапа (вж. в този смисъл решение от 7 март 2018 г., flightright и др., C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 69 и 71).

28 От това следва, че когато полет, закупен с единна резервация, потвърдена за целия маршрут, включва два етапа, ищецът, който претендира обезщетение на основание Регламент № 261/2004, може да избира дали да предяви иска си пред съда, в чийто район се намира мястото на излитане на първия етап от полета, или пред съда, в чийто район се намира мястото на кацане на втория етап от полета.

29 Видно от акта за преюдициално запитване в главното производство, разглежданият полет се изпълнява на три етапа. Въпреки това, доколкото договор за въздушен превоз се характеризира с единна резервация, потвърдена за целия маршрут, той създава задължение за въздушния превозвач да превози пътника от точка A до точка D. Такава транспортна операция е услуга, при която едно от основните места на предоставяне на услугата се намира в точка A (вж. по аналогия решение от 7 март 2018 г., flightright и др., C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 71).

30 При тези условия следва да се приеме, че в случай на свързващ полет, характеризиращ се с единна резервация, потвърдена за целия маршрут и включващ няколко етапа, мястото на изпълнение на този полет по смисъла на член 7, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 1215/2012 може да е мястото на излитане на първия етап от полета като едно от основните места на предоставяне на услугите, предмет на договор за въздушен превоз.

31 Тъй като това място се намира в достатъчно близка връзка с материалните елементи на спора и следователно гарантира тясната връзка между договора за въздушен превоз и компетентния съд, която се изисква от посочените в член 7, точка 1 от Регламент № 1215/2012 правила за специална компетентност, то отговаря на целта за близост, съдържаща се в тези правила (вж. в този смисъл решение от 7 март 2018 г., flightright и др., C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 74 и цитираната съдебна практика).

32 Това разрешение отговаря и на принципа на предвидимост, цел на тези правила, доколкото позволява както на ищеца, така и на ответника да определи съда по мястото на излитане на първия етап от полета, вписано в посочения договор за въздушен превоз, като съд, който може да бъде сезиран (вж. в този смисъл решение от 7 март 2018 г., flightright и др., C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 75 и 77 и цитираната съдебна практика).

33 Що се отнася до възможността по дело като разглежданото в главното производство срещу въздушния превозвач, изпълнил последния етап от полет, да се предяви иск пред съда, в чийто район се намира точката на излитане на първия етап, следва да се отбележи, че макар от акта за преюдициално запитване да не следва, че Iberia е била страна по договора с въпросните пътници, правилото за специална компетентност по дела, свързани с договор, предвидено в член 7, точка 1 от Регламент № 1215/2012, не изисква сключването на договор между две лица, а съществуването на правно задължение, поето доброволно от едно лице към друго, на което се основава искът на ищеца (вж. в този смисъл решение от 7 март 2018 г., flightright и др., C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 60 и цитираната съдебна практика).

34 В това отношение член 3, параграф 5, второ изречение от Регламент № 261/2004 уточнява, че когато оперираш въздушен превозвач по смисъла на член 2, буква б) от този регламент, който не е сключил договор с пътника, изпълнява задължения съгласно настоящия регламент, се счита, че той върши това от името на лицето, което има договор с този пътник.

35 Следователно този превозвач следва да се счита за изпълнител на доброволно поети задължения по отношение на лицето, с което има договор този пътник. Тези задължения произтичат от договора за въздушен превоз (решение от 7 март 2018 г., flightright и др., C-274/16, C-447/16 и C-448/16, EU:C:2018:160, т. 63).

36 С оглед на всички изложени по-горе съображения на поставените въпроси следва да се отговори, че член 7, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 1215/2012 трябва да се тълкува в смисъл, че „мястото на изпълнение“ по смисъла на тази разпоредба, когато става въпрос за полет, закупен с единна резервация, потвърден за целия маршрут и разделен на няколко етапа, може да бъде място 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, поел изпълнението на този последен етап.

По съдебните разноски

37 С оглед на обстоятелството, че за страните по 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 (шести състав) реши:

Член 7, точка 1, буква б), второ тире 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 трябва да се тълкува в смисъл, че „мястото на изпълнение“ по смисъла на тази разпоредба, когато става въпрос за полет, закупен с единна резервация, потвърден за целия маршрут и разделен на няколко етапа, може да бъде място 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 на 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, е отмяната на последния етап от полета и този иск е насочен срещу въздушния превозвач, поел изпълнението на този последен етап.

Подписи