Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

11 май 2017 година[1]

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 5, параграф 1, буква в) — Обезщетяване и помощ на пътниците при отмяна на полет — Освобождаване от задължението за обезщетяване — Договор за превоз, сключен с посредничеството на онлайн туристически агент — Въздушен превозвач, който своевременно е информирал туристическия агент за промяна в разписанието на полета — Туристически агент, който е предал посочената информация на пътник по имейл десет дни преди полета“

По дело C-302/16

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Rechtbank Noord-Nederland (първоинстанционен съд, Северна Нидерландия) с акт от 18 май 2016 г., постъпил в Съда на 27 май 2016 г., в рамките на производство по дело

Bas Jacob Adriaan Krijgsman

срещу

Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: M. Vilaras, председател на състава, J. Malenovský и D. Šváby (докладчик), съдии,

генерален адвокат: H. Saugmandsgaard Øe,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV, от A. J. F. Gonesh, advocaat,

— за френското правителство, от D. Colas, E. de Moustier и M.-L. Kitamura, в качеството на представители,

— за австрийското правителство, от G. Eberhard, в качеството на представител,

— за полското правителство, от B. Majczyna, в качеството на представител,

— за Европейската комисия, от N. Yerrell и F. Wilman, в качеството на представители,

1 — Език на производството: нидерландски.

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 5, параграф 1, буква в) 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 г-н Bas Jacob Adriaan Krijgsman и въздушния превозвач Surinaamse Luchtvaart Maatschappij NV (наричано по-нататък „SLM“) по повод отказа на последния да обезщети г-н Krijgsman за отмяната на полета му.

Правото на Съюза

Регламент № 261/2004

3 Съображения 1, 7 и 12 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(1)

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.

[…]

(7) За да се гарантира ефективно прилагане на настоящия регламент, задълженията, които той предвижда, би следвало да се поемат от оперирания въздушен превозвач, който извършва или има намерение да извърши полет, независимо от това дали със собствен самолет, на сух или мокър лизинг, или на друга база.

[…]

(12) Безпокойството и неудобството на пътниците, причинени от отмяна на полети, следва също да се намали. Това следва да се постигне, като се убедят превозвачите да информират пътниците за отменени полети преди времето на отлитане по разписание и, освен това, да им предложат разумно премаршрутиране, така че пътниците да могат да уредят нещата по друг начин. Ако не успеят да направят това, въздушните превозвачи следва да компенсират пътниците, освен когато отмяната става в извънредни обстоятелства, които [не биха] могли да бъдат избегнати при вземане на всякакви разумни мерки“.

4 Член 2 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;

[…]“.

5 В член 3, параграф 5 от посочения регламент се уточнява:

„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, параграфи 1 и 4 от същия регламент гласи следното:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) 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

[…]

4. Тежестта на доказване във връзка с въпроса дали и кога пътникът е бил информиран за отмяната на полета, лежи върху оперираща въздушен превозвач“.

7 В член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 се уточнява:

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

а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;

б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра;

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

[…]“.

8 Член 13 от същия регламент 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 едно 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 опериращият 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 Г-н Krijgsman резервира на интернет сайта www.gate1.nl (наричан по-нататък „сайтът Gate 1“) полет за отиване и връщане от Амстредам Шипхол (Нидерландия) до Парамарибо (Суринам), извършван от SLM. Полетът на отиване е предвиден за 14 ноември 2014 г. в 15,15 ч.

10 На 9 октомври 2014 г. SLM уведомява сайта Gate 1, че този полет се отменя.

11 На 4 ноември 2014 г. г-н Krijgsman получава имейл от сайта Gate 1, с който му се съобщава, че полетът му на отиване вече е предвиден за 15 ноември 2014 г. в 15,15 ч.

12 На 20 декември 2014 г. г-н Krijgsman иска от SLM да бъде обезщетен за това, но на 5 март 2015 г. искането му е отхвърлено с довода, че информацията за промяната на датата на заминаване е била предоставена на сайта Gate 1 на 9 октомври 2014 г.

13 На 12 юни 2015 г. сайтът Gate 1 уведомява г-н Krijgsman, че счита, че не носи никаква отговорност за вредата, във връзка с която се претендира обезщетение, като доводите му по същество са най-напред, че е упълномощен само за сключването на договори между пътници и въздушни превозвачи, по-нататък, че поради това не носи отговорност за извършени от въздушния превозвач промени в разписанието, и накрая, че за информирането на пътниците в такъв случай отговаря въздушният превозвач, на когото в досието с резервацията се изпраща електронният адрес на пътника.

14 На 12 юни 2015 г. г-н Krijgsman отново иска от SLM да му плати фиксираното обезщетение в размер на 600 EUR, предвидено в член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004. На 3 септември 2015 г. тази молба е отхвърлена.

15 Впоследствие г-н Krijgsman сезира Rechtbank Noord-Nederland (първоинстанционен съд, Северна Нидерландия), като иска SLM да бъде осъдено да му плати посочената сума и да бъде допуснато предварително изпълнение на съдебното решение.

16 SLM оспорва това искане. Най-напред изтъква, че г-н Krijgsman е сключил договор за туристическо пътуване с туристически агент. По-нататък подчертава, че всички туристически агенти, предлагащи неговите билети, включително сайтът Gate 1, са били информирани за отмяната на полета на 14 ноември 2014 г. Накрая посочва, че обичайната практика е въздушните превозвачи да изпращат информацията за полета до туристическите агенти, които са сключили от името на пътника договора за туристическо пътуване и превоз, а те да предават тази информация на пътниците. В случая, като се имало предвид съобщението, изпратено от SLM до сайта Gate 1 на 9 октомври 2014 г., трябвало да се счита, че г-н Krijgsman е бил информиран за отмяната на полета му повече от две седмици преди датата на полета по разписание.

17 Според запитващата юрисдикция Регламент № 261/2004 не уточнява по какъв ред въздушният превозвач трябва да информира пътниците при отмяна на полет, в случай че договорът за превоз е сключен с посредничеството на туристически агент или интернет сайт.

18 При тези обстоятелства Rechtbank NoordNederland (първоинстанционен съд, Северна Нидерландия) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Какви (формални и материални) изисквания трябва да са спазени, за да е изпълнено задължението за информиране по смисъла на член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, когато договорът за превоз е бил сключен с посредничеството на туристически агент или резервацията е била направена чрез интернет страница?“.

По преюдициалния въпрос

19 От акта за преюдициално запитване следва, че ищецът в главното производство, който е пътник, закупил с посредничеството на онлайн туристически агенция билет за полет, извършван от SLM, иска от този въздушен превозвач да му плати обезщетението, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент № 261/2004, като поддържа, че не е бил информиран за отмяната на този полет минимум две седмици преди началото на полета по разписание.

20 Според този акт обаче е безспорно, че повече от две седмици преди началото на съответния полет по разписание посоченият въздушен превозвач е информирал онлайн туристическата агенция, че полетът е отменен, но този агент е информирал ищеца в главното производство за отмяната на полета едва десет дена преди неговото начало по разписание. В това отношение от посочения акт изобщо не личи ищецът да оспорва реда на уведомяване и това, че действително е бил уведомен.

21 Ето защо с въпроса си запитващата юрисдикция иска да установи дали член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от посочения регламент трябва да бъдат тълкувани в смисъл, че оперирящият въздушен превозвач дължи предвиденото в тези разпоредби обезщетение при отмяна на полет, за която пътникът не е бил информиран минимум две седмици преди началото на полета по разписание, дори когато този превозвач е информирал минимум две седмици преди този момент туристическия агент, с чието посредничество е сключен договорът за превоз със съответния пътник, а агентът не е информирал пътника в посочения срок.

22 Член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 гласи, че при отмяна на полет съответните пътници имат право на обезщетение от оперирящия въздушен превозвач по член 7 от този регламент, освен ако не са информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание.

23 В съответствие с член 5, параграф 4 от Регламент № 261/2004 тежестта на доказване във връзка с това дали и кога пътникът е бил информиран за отмяната на полета е за оперирящия въздушен превозвач.

24 Според постоянната съдебна практика при тълкуването на разпоредба от правото на Съюза трябва да се имат предвид не само нейният текст, но и контекстът ѝ и целите на правната уредба, от която тя е част (решение от 16 ноември 2016 г., Hemming и др., C-316/15, EU:C:2016:879, т. 27 и цитираната съдебна практика).

25 Както отбелязват в писмените си становища френското, австрийското и полското правителство и Европейската комисия, в случая от ясния текст на тези разпоредби следва, че след като не е в състояние да докаже, че съответният пътник е бил информиран за отмяната на полета му повече от две седмици преди началото на този полет по разписание, оперирящият въздушен превозвач дължи предвиденото в тези разпоредби обезщетение.

26 Противно на поддържаното от SLM, това тълкуване важи не само в случаите, когато договорът за превоз е сключен направо между съответния пътник и въздушния превозвач, но също и в случаите, когато този договор е сключен с посредничеството на трето лице като онлайн туристическа агенция, както е в главното производство.

27 Всъщност, както от член 3, параграф 5 от Регламент № 261/2004, така и от съображения 7 и 12 от същия следва, че единствено оперирящият въздушен превозвач, който изпълнява или има намерение да изпълни полет, дължи на пътниците обезщетение за неизпълнението на задълженията по този регламент, едно от които е задължението за информиране, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) от същия.

28 Само това тълкуване може да отговори на целта за гарантиране на високо равнище на защита на пътниците, посочена в съображение 1 от Регламент № 261/2004, като позволи на пътника, чийто полет е резервиран с посредничеството на трето лице и впоследствие — отменен, да установи кой му дължи обезщетението, предвидено в член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от този регламент.

29 Следва обаче да се отбележи, че както предвижда член 13 от Регламент № 261/2004, изпълнението на задълженията на оперираща 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 (вж. в този смисъл решение от 17 септември 2015 г., van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 46 и цитираната съдебна практика).

30 Този член по-специално уточнява, че Регламент № 261/2004 по никакъв начин не ограничава правото на оперираща въздушен превозвач да търси обезщетение от туроператор или друго лице, с което опериращият въздушен превозвач има договор.

31 По изложените съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че опериращият въздушен превозвач дължи предвиденото в тези разпоредби обезщетение при отмяна на полет, за която пътникът не е бил информиран минимум две седмици преди началото на полета по разписание, дори когато този превозвач е информирал минимум две седмици преди този момент туристическия агент, с чието посредничество е сключен договорът за превоз със съответния пътник, а агентът не е информирал пътника в посочения срок.

По съдебните разноски

32 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. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

Член 5, параграф 1, буква в) и член 7 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 трябва да се тълкуват в смисъл, че опериращият въздушен превозвач дължи предвиденото в тези разпоредби обезщетение при отмяна на полет, за която пътникът не е бил информиран минимум две седмици преди началото на полета по разписание, дори когато този превозвач е информирал минимум две седмици преди този момент туристическия агент, с чието посредничество е сключен договорът за превоз със съответния пътник, а агентът не е информирал пътника в посочения срок.

Подписи