Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (първи състав)

21 декември 2021 година*

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отмяна или голямо закъснение на полети — Член 2, буква л) — Член 5, параграф 1, буква в) — Резервация на полет чрез електронна платформа — Изтегляне на началото на полета за по-ранен час от оперираща въздушен превозвач — Квалифициране — Получаване на информацията за изтеглянето за по-ранен час на адрес на електронна поща, който не принадлежи на засегнатите пътници — Директива 2000/31/ЕО — Електронна търговия — Член 11 — Презумпция за получаване — Обхват на задължението за информиране на оперираща въздушен превозвач“

По дело C-263/20

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) с акт от 26 май 2020 г., постъпил в Съда на 15 юни 2020 г., в рамките на производство по дело

Airhelp Limited

срещу

Laudamotion GmbH,

СЪДЪТ (първи състав),

състоящ се от: L. Bay Larsen, заместник-председател Съда, изпълняващ функцията на председател на първи състав, J.-C. Bonichot и M. Safjan (докладчик), съдии,

генерален адвокат: P. Pikamäe,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

– за Airhelp Limited, от D. Stanonik и E. Stanonik-Palkovits, Rechtsanwälte,

– за Laudamotion GmbH, от M. Klemm, Rechtsanwalt,

* Език на производството: немски.

– за Европейската комисия, от G. Braun и K. Simonsson, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 23 септември 2021 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 5, параграф 1, буква в) и на 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 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218), както и на член 11 от Директива 2000/31/ЕО на Европейския парламент и на Съвета от 8 юни 2000 година за някои правни аспекти на услугите на информационното общество, и по-специално на електронната търговия на вътрешния пазар („Директива за електронната търговия“) (ОВ L 178, 2000 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 29, стр. 257).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между Airhelp Limited и Laudamotion GmbH по повод отказа на последното да обезщети пътници, ползващи въздушен транспорт, чиито права са прехвърлени на Airhelp, поради изтеглянето на полета им за по-ранен час.

Правна уредба

Регламент № 261/2004

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

„(1) Действия на [Съюза] 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, следва да се поемат от оперираща 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 са могли да бъдат избегнати при вземане на всякакви разумни мерки“.

4 Член 2 от този регламент, озаглавен „Определения“, предвижда:

„За целите на настоящия регламент:

[…]

л) „отмяна“ означава не[осъществяване] на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“.

5 Член 5 от този регламент, озаглавен „Отмяна“, предвижда следното в параграфи 1 и 4:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

а) получават помощ от оперираща въздушен превозвач по член 8; и

б) получават помощ от оперираща въздушен превозвач по член 9, параграф 1, буква а), и член 9, параграф 2, както и при премаршрутиране, когато нормално очакваното начало на новия полет е най-малко в деня след заминаването, така както е било планирано за отменения полет, помощта, посочена в член 9, параграф 1, буква б), и член 9, параграф 1, буква в); и

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 [повече] от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане […] 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 […] по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

[…]

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

6 Член 7 от същия регламент, озаглавен „Право на обезщетение“, предвижда в параграф 1:

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

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

[…]“.

7 Член 13 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на поправяне на вредите“, гласи:

„В случаите, когато оперираща 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 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 оперираща въздушен превозвач има договор, да търси възстановяване или обезщетение от оперираща въздушен превозвач в съответствие с приложимото законодателство“.

Директива 2000/31

8 Раздел 3, озаглавен „Договори сключени по електронен път“, се съдържа в глава II от Директива 2000/31 и включва членове 9—11. Член 11 от посочената директива, озаглавен „Подаване на поръчка“, предвижда следното в параграф 1:

„Държавите членки гарантират, освен ако друго не е договорено между страните, които не са потребители, че в случаите когато получателят на услуга направи своята поръчка чрез технологични средства, се прилагат следните принципи:

– доставчикът на услуги трябва да потвърди получаването на поръчката на получателя без неоправдано забавяне и по електронен път,

– поръчката и потвърждаване[то] на получаването се считат за получени[,] когато страните, за които са адресирани, могат да имат достъп до тях“.

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

9 Двама пътници, ползващи въздушен транспорт, резервират чрез електронна платформа за резервации полет, свързващ Палма де Майорка (Испания) с Виена (Австрия) и изпълняван от оперираща въздушен превозвач Laudamotion. При резервацията на тази платформа въпросните пътници предоставят личните си адреси на електронна поща и телефонните си номера. Платформата прави резервация на полета от името на пътниците при Laudamotion, като генерира специален адрес на електронна поща за посочената резервация. Този адрес е единственият адрес за контакт, с който разполага Laudamotion.

10 Излитането на резервирания полет, първоначално предвидено за 14 юни 2018 г. в 14,40 ч., е изтеглено от оперираща въздушен превозвач за 08,25 ч. същия ден, което съответства на изтегляне на полета за по-ранен час с повече от шест часа.

11 Airhelp, на което двамата пътници са прехвърлили евентуалните си права на обезщетение на основание Регламент № 261/2004, предявява иск пред Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат, Австрия). То изтъква, че оперирацият въздушен превозвач дължи общо 500 EUR за двамата пътници на основание член 7, параграф 1, буква а) от този регламент

поради изтеглянето на разглеждания полет за по-ранен час с повече от шест часа, за което пътниците били информирани от платформата за резервации едва четири дена преди началото на полета по разписание, а именно на 10 юни 2018 г.

12 Laudamotion оспорва основателността на искането на Airhelp с мотива, че изтеглянето на разглеждания полет за по-ранен час било съобщено своевременно на 23 и на 29 май 2018 г. на специалния адрес на електронна поща, предоставен от платформата за резервации.

13 След като Bezirksgericht Schwechat (Районен съд, Швехат) отхвърля иска на Airhelp, последното подава жалба срещу решението на посочената юрисдикция до запитващата юрисдикция, Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия). Последната си задава по-специално въпроса дали изтеглянето на полет за по-ранен час представлява „отмяна“ по смисъла на Регламент № 261/2004 и какъв е обхватът на задължението за информиране на оперираща въздушен превозвач.

14 В това отношение запитващата юрисдикция посочва, че споделя позицията на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия), че значителното изтегляне на полет за по-ранен час представлява отказ от първоначалния график на полета и следователно „отмяна“ по смисъла на член 2, буква л) от посочения регламент.

15 Колкото до преценката дали пътниците в главното производство са били надлежно информирани за изтеглянето на полета за по-ранен час, запитващата юрисдикция изтъква, че съгласно австрийското законодателство, с което се транспонира Директива 2000/31, презумпция за връчван на уведомлението възниква не само в хипотезите по член 11, параграф 1 от тази директива, но и при обикновена размяна на изявления по електронната поща. В случай като разглеждания в главното производство това означавало, че пътникът се счита за информиран за изтеглянето на полета му за по-ранен час, когато има достъп до изявлението на оперираща въздушен превозвач. Поради това запитващата юрисдикция си задава въпроса дали при определянето дали пътниците в главното производството са били надлежно информирани за изтеглянето на полета им за по-ранен час следва да се приложи националното законодателство, Директива 2000/31 или Регламент № 261/2004.

16 При тези обстоятелства Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„1) Трябва ли член 5, параграф 1, буква в) и член 7 от [Регламент № 261/2004] да се тълкуват в смисъл, че пътникът има право на обезщетение, когато часът на излитане е изтеглен от 14,40 ч. за 08,25 ч. същия ден?

2) Трябва ли член 5, параграф 1, буква в), подточки i)—iii) от Регламент № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че преценката дали пътникът е информиран за отмяната трябва да се извършва само с оглед на тази разпоредба, както и че не допуска прилагането на национална правна уредба относно връчването на съобщения, която е приета с оглед на транспонирането на [Директива 2000/31] и която съдържа фикция за връчване?

3) Трябва ли член 5, параграф 1, буква в), подточки i)—iii) от Регламент № 261/2004 и член 11 от Директива [2000/31] да се тълкуват в смисъл, че когато пътникът е направил резервация за полета чрез платформа за резервации, при положение че пътникът е предоставил телефонния си номер и адреса на електронната си поща, но платформата за резервации е препратила на въздушния превозвач телефонния номер и адрес на

електронна поща, автоматично генериран от платформата за резервации, изпращането на уведомление за изтеглянето на полета за по-ранен час на автоматично генерирания адрес на електронна поща следва да се счита за информиране, съответно връчване на уведомлението за изтегляне [на началото на полета], дори и когато платформата за резервации не препредава или препредава със закъснение на пътника уведомлението на въздушния превозвач?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

17 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 2, буква л) и член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че полетът се счита за отменен, когато оперiращият въздушен превозвач изтегли този полет за по-ранен час с няколко часа.

18 В това отношение следва да се изтъкне, че понятието „отмяна“ е определено в член 2, буква л) от този регламент като „не[осъществяване] на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“.

19 В посочения регламент няма определение на понятието „полет“. При все това съгласно постоянната практика на Съда полетът по същество е „операция по въздушен транспорт и така в известен смисъл е „единица“ от този транспорт, осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут“ (решение от 4 юли 2018 г., Wirth и др., C-532/17, EU:C:2018:527, т. 19 и цитираната съдебна практика).

20 Освен това Съдът е уточнил, от една страна, че маршрутът е основен елемент на полета, доколкото полетът се извършва в съответствие с предварително определен от въздушния превозвач план (решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 30).

21 От друга страна, от определението в член 2, буква л) от Регламент № 261/2004 по никакъв начин не може да се направи извод, че за да е налице „отмяна“ по смисъла на тази разпоредба, е необходимо не само първоначално предвиденият полет да не е бил извършен, а и да има изрично решение за отмяната му (решение от 13 октомври 2011 г., Sousa Rodríguez и др. (C-83/10, EU:C:2011:652, т. 29).

22 Несъмнено член 2, буква л) и член 5, параграф 1 от този регламент не уточняват как следва да се подходи с изтеглянето на полет за по-ранен час. Според постоянната съдебна практика обаче 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 (вж. в този смисъл от решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т., т. 41 и цитираната съдебна практика).

23 В това отношение, що се отнася до контекста, в който се вписват член 2, буква л) и член 5, параграф 1 от Регламент № 261/2004, следва да се отбележи, че този регламент се отнася до хипотезите на изтегляне на полет за по-ранен час в рамките на случаите на премаршрутиране, предвидени в член 5, параграф 1, буква в), подточки ii) и iii) от посочения регламент. Всъщност последната разпоредба предвижда, че оперiращият въздушен

превозвач е длъжен да обезщети пътника, чийто полет е бил отменен, освен ако този превозвач го уведоми за отмяната в предвидените в тази разпоредба срокове и предложи премаршрутиране, позволяващо на пътника да замине не повече от един до два часа, според случая, преди началото на полета по разписание, както и да достигне своя краен пункт на пристигане по-малко от четири или два часа, според случая, след първоначално планираното време на пристигане по разписание.

24 Следователно законодателят на Съюза е признал, че значително изтегляне на полет за по-ранен час може да доведе до сериозни неудобства за пътниците точно както закъснението на полет, тъй като такова изтегляне за по-ранен час лишава пътниците от възможността да разполагат свободно с времето си, както и да организират пътуването или престоя си в зависимост от техните очаквания.

25 Такъв е по-специално случаят, когато пътник, който е взел всички необходими предпазни мерки, не е в състояние да се качи на борда на самолета поради изтеглянето за по-ранен час на резервирания от него полет. Такъв е и случаят, когато пътникът е принуден да се приспособи в значителна степен към новия час на излитане на полета си, за да може да го вземе.

26 Впрочем следва да се припомни, че както е видно по-специално от съображение 1 от Регламент № 261/2004, основната цел, преследвана с този регламент, се изразява в осигуряването на високо равнище на защита на пътниците (вж. по-специално решение от 17 септември 2015 г., Van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 26 и цитираната съдебна практика).

27 В този смисъл Съдът е постановил, че в съответствие с посочената цел разпоредбите, с които се предоставят права на пътниците, ползващи въздушен транспорт, трябва да се тълкуват разширително (решение от 22 април 2021 г., Austrian Airlines, C-826/19, EU:C:2021:318, т. 61 и цитираната съдебна практика).

28 Така, след като Регламент № 261/2004 има за цел да поправи стандартизирано и незабавно различните вреди, каквито представляват сериозните неудобства във въздушния транспорт на пътници (решение от 3 септември 2020 г., Delfly, C-356/19, EU:C:2020:633, т. 25 и цитираната съдебна практика) и с оглед на сериозните неудобства, които може да бъдат причинени на пътниците при обстоятелства като посочените в точка 24 от настоящото решение, понятието „отмяна“ следва да се тълкува в смисъл, че обхваща положението, в което полетът е обект на значително изтегляне за по-ранен час.

29 В това отношение следва да се разграничат положенията, при които изтеглянето за по-ранен час не оказва никакво или оказва незначително въздействие върху възможността на пътниците, ползващи въздушен транспорт, да разполагат свободно с времето си, от тези положения, които пораждат сериозни неудобства поради значителното изтегляне на полет за по-ранен час, както са описани в точки 24 и 25 от настоящото решение.

30 За да се направи разграничение между значителното и незначителното изтегляне на полет за по-ранен час, следва да се изходи от праговете, предвидени в член 5, параграф 1, буква в), подточки ii) и iii) от Регламент № 261/2004.

31 Следва да се подчертае, че случаят на изтегляне за по-ранен час е различен от този на закъснението, за което Съдът приема, че пътниците придобиват право на обезщетение, когато претърпяват загуба на време, равна или по-голяма от три часа спрямо първоначално предвидената от превозвача продължителност (вж. в този смисъл решение от 19 ноември 2009 г., Sturgeon и др., C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 57), тъй като пътниците трябва да се мобилизират, за да могат да качат борда на самолета поради изтеглянето на резервирания полет за по-ранен час. Тази разлика произтича и от обстоятелството, че в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 законодателят на Съюза допуска закъснения от по-малко от два часа, докато при изтеглянето на полети за по-ранен час това изтегляне не може да надвишава един час.

32 От член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от този регламент следва, че всяко изтегляне на полет за по-ранен час с един час или по-малко може да освободи оперираща въздушен превозвач от задължението му да обезщети пътника съгласно член 7 от посочения регламент. Ето защо следва да се приеме, че изтеглянето на полет за по-ранен час с повече от час или с един час или по-малко е отправната точка, за да се определи дали изтеглянето е значително или незначително за целите на прилагането на член 5 от същия регламент.

33 Това тълкуване зачита постигането на равновесие между интересите на пътниците, използващи въздушен транспорт, и тези на оперираците въздушни превозвачи, което законодателят на Съюза е целял с приемането на Регламент № 261/2004 (вж. по аналогия решение от 23 октомври 2012 г., Nelson и др., C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 39 и цитираната съдебна практика).

34 Всъщност, като позволява на пътниците да бъдат обезщетени за сериозни неудобства при значително изтегляне на полет за по-ранен час, това тълкуване освобождава оперираците въздушни превозвачи от задължението да заплатят обезщетение, когато те информират пътниците, ползващи въздушен транспорт, за изтеглянето на полета за по-ранен час при условията, предвидени в член 5, параграф 1, буква в), подточки i)—iii) от посочения регламент.

35 С оглед на гореизложеното на първия въпрос следва да се отговори, че член 2, буква л) и член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че полетът се счита за „отменен“, когато оперираният въздушен превозвач изтегли този полет за по-ранен час с повече от един час.

По втория въпрос

36 С втория си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали спазването на задължението за своевременно информиране на пътника, ползващ въздушен транспорт, за отмяната на неговия полет трябва да се преценява изключително с оглед на член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004, а не с оглед на транспониращото член 11 от Директива 2000/31 национално право относно връчването на уведомления в рамките на договори, сключени по електронен път.

37 Що се отнася, най-напред, до член 11 от Директива 2000/31, според параграф 1 от него държавите членки гарантират, че в случаите, когато получателят на услуга направи своята поръчка чрез електронни средства, от една страна, доставчикът на услуги „потвър[ждава]

получаването на поръчката на получателя без неоправдано забавяне и по електронен път“ и че от друга страна, „поръчката и потвърждаване[то] на получаването се считат за получени[,] когато страните, за които са адресирани, могат да имат достъп до тях“.

38 Прилагането на този член 11 предполага доставчикът на услуги да разполага със средство за установяване на пряк контакт по електронен път с получателя на услугата, който я е поръчал.

39 Както обаче отбелязва генералният адвокат в точка 23 от заключението си, информацията относно отмяната на полет по смисъла на член 5 от Регламент № 261/2004 не представлява нито „поръчка“, нито „потвърждаване на получаването“ по смисъла на член 11 от Директива 2000/31, така че положение като разглежданото в главното производство не попада в материалното приложно поле на споменатия член 11.

40 По-нататък, що се отнася до разглежданата в главното производство национална разпоредба, запитващата юрисдикция посочва, че тя надхвърля обхвата на Директива 2000/31, тъй като презумпцията за получаване, предвидена в член 11, параграф 1 от тази директива, се прилага не само за „поръчките“ и за „потвърждаване за получаването“, но и за всички други релевантни от правна гледна точка електронни документи, включително документите относно резервацията на полети и измененията на резервацията. Тази национална разпоредба обаче не може да засегне условията за прилагане на разпоредбите на Регламент № 261/2004.

41 В това отношение следва да се отбележи, че член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 предвижда, че пътниците, чийто полет е отменен, имат право на обезщетение, освен ако не са информирани за тази отмяна при условията, предвидени в член 5, параграф 1, буква в), подточки i)—iii) от този регламент.

42 В този контекст е важно да се подчертае, че член 5 от посочения регламент предвижда допълнително условие за оперираща въздушен превозвач. Всъщност от параграф 4 от този член следва, че тежестта на доказване във връзка с въпроса дали и кога пътникът е бил информиран за отмяната на полета лежи върху опериращия въздушен превозвач. Обстоятелството, че тежестта на доказване се носи от опериращия въздушен превозвач, допринася за това да се гарантира високото равнище на защита на пътниците, посочено в съображение 1 от Регламент № 261/2004.

43 В случая от разглежданите в главното производство факти е видно, че резервацията е извършена чрез посредник. При наличие на посредник член 5, параграф 1, буква в) от този регламент по принцип не допуска прилагането на презумпция като произтичащата от разглежданите в главното производство национални разпоредби, съгласно която се презумира, че между доставчика на услуги и получателя на съответната услуга е извършена комуникация, за да се докаже, че пътникът е бил уведомен. Всъщност, ако оперирашият въздушен превозвач общува единствено с посредника, това само по себе си не е достатъчно, за да се приеме, че пътникът е бил уведомен.

44 Ако обаче пътникът изрично разреши на посредника да получава информацията, предавана от опериращия въздушен превозвач, и това разрешение е известно на посочения превозвач, следва да се приеме, че член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 допуска презумпция като произтичащата от разглежданото в главното производство национално законодателство.

45 Запитващата юрисдикция следва да провери тези данни с оглед на разглежданите в главното производство обстоятелства.

46 Предвид посоченото по-горе на втория въпрос следва да се отговори, че спазването на задължението за своевременно информиране на пътника за отмяната на полета му трябва да се преценява изключително с оглед на член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 във връзка с член 5, параграф 4 от този регламент.

По третия въпрос

47 С третия си въпрос запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че ползващият въздушен транспорт пътник, който е резервирал полет чрез посредник, се счита за информиран за отмяната на този полет, когато оперiращият въздушен превозвач е предал информацията относно тази отмяна на споменатия посредник, чрез който е сключен договорът за въздушен транспорт с пътника, най-малко две седмици преди началото на полета по разписание, без този посредник да е уведомил пътника за отмяната в предвидения в посочената разпоредба срок.

48 Този въпрос се основава на предпоставката, че пътникът не е разрешил на посредника да получи предадената от оперiращия въздушен превозвач информация в съответствие с условията, посочени в точка 44 от настоящото решение.

49 Член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 гласи, че при отмяна на полет съответните пътници имат право на обезщетение от оперiращия въздушен превозвач по член 7 от този регламент, освен ако не са информирани за отмяната при предвидените в тази първа разпоредба условия.

50 Както бе припомнено в точка 42 от настоящото решение, член 5, параграф 4 от посочения регламент предвижда, че оперiращият въздушен превозвач трябва да докаже, че е уведомил своевременно пътниците за отмяната на съответния полет.

51 От ясния текст на тези разпоредби следва, че когато оперiращият въздушен превозвач не е в състояние да докаже, че съответният пътник е бил информиран за отмяната на полета си най-малко две седмици преди началото на полета по разписание, той е длъжен да заплати обезщетение в съответствие с член 7 от Регламент № 261/2004.

52 В това отношение Съдът вече е постановил, че подобно 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 платформа, както е в главното производство (вж. в този смисъл решение от 11 май 2017 г., Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, т. 26).

53 Всъщност както от член 3, параграф 5 от Регламент № 261/2004, така и от съображения 7 и 12 от същия следва, че единствено оперiращият 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 (решение от 11 май 2017 г., Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, т. 27).

54 Следва обаче да се отбележи, че както предвижда член 13 от Регламент № 261/2004, изпълнението на задълженията на оперирaщия 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 11 май 2017 г., Krijgsman, C-302/16, EU:C:2017:359, т. 29 и цитираната съдебна практика).

55 Тъй като този член изрично упоменава третите лица, от това следва, че Регламент № 261/2004 не поставя правото на оперирaщия въздушен превозвач да иска обезщетение за вреди в зависимост от наличието на договор, обвързващ последния и посредника, към който се е обърнал ползващият въздушен транспорт пътник, за да резервира полета си.

56 С оглед на гореизложеното на третия въпрос следва да се отговори, че член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че се счита, че ползващият въздушен транспорт пътник, който е резервирал полет чрез посредник, не е бил информиран за отмяната на този полет, когато — макар оперирaщият въздушен превозвач да е предал на посредника, чрез който договорът за въздушен транспорт е бил сключен с пътника, информацията за отмяната най-малко две седмици преди началото на полета по разписание — посоченият посредник не е уведомил пътника за тази отмяна в предвидения в споменатата разпоредба срок, и същият пътник не е разрешил изрично на посредника да получава предаваната от споменатия оперирaщ въздушен превозвач информация.

По съдебните разноски

57 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 (първи състав) реши:

1) **Член 2, буква л) и 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, трябва да се тълкуват в смисъл, че полетът се счита за „отменен“, когато оперирaщият въздушен превозвач изтегли този полет за по-ранен час с повече от един час.**

2) **Спазването на задължението за своевременно информиране на пътника за отмяната на полета му трябва да се преценява изключително с оглед на член 5, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 във връзка с член 5, параграф 4 от този регламент.**

3) **Член 5, параграф 1, буква в), подточка i) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че се счита, че ползващият въздушен транспорт пътник, който е резервирал полет чрез посредник, не е бил информиран за отмяната на този полет, когато — макар оперирaщият въздушен превозвач да е предал на посредника, чрез**

който договорът за въздушен транспорт е бил сключен с пътника, информацията за отмяната най-малко две седмици преди началото на полета по разписание — посоченият посредник не е уведомил пътника за тази отмяна в предвидения в споменатата разпоредба срок, и същият пътник не е разрешил изрично на посредника да получава предаваната от споменатия опериращ въздушен превозвач информация.

Подписи