РЕШЕНИЕ НА СЪДА (четвърти състав)

10 юли 2008 година*

По дело C-173/07

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 234 ЕО от Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Германия) с акт от 7 март 2007 г., постъпил в Съда на 2 април 2007 г., в рамките на производство по дело

Emirates Airlines — Direktion für Deutschland

срещу

Diether Schenkel,

СЪДЪТ (четвърти състав),

състоящ се от: г-н K. Lenaerts, председател на състав, г-н G. Arestis, г-жа R. Silva de Lapuerta, г-н J. Malenovský (докладчик) и г-н T. von Danwitz, съдии,

* Език на производството: немски.

генерален адвокат: г-жа E. Sharpston,
секретар: г-н R. Grass

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

— за Emirates Airlines — Direktion für Deutschland, от адв. C. Leffers, Rechtsanwältin,

— за г-н Schenkel, от адв. M. Scheffels, Rechtsanwalt,

— за гръцкото правителство, от г-н M. Aspessos, както и от г-жа O. Patsopoulou и г-жа V. Karra, в качеството на представители,

— за френското правителство, от г-н G. de Bergues и г-жа A. Hare, в качеството на представители,

— за полското правителство, от г-жа E. Ośniecka-Tamecka, в качеството на представител,

— за шведското правителство, от г-жа A. Falk, в качеството на представител,

— за Комисията на Европейските общности, от г-н R. Vidal Puig и г-н G. Braun, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от 6 март 2008 г.,

постанови настоящото

Решение

1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 3, параграф 1, буква а) 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, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).

2 Запитването е отправено в рамките на спор между авиокомпания Emirates Airlines — Direktion für Deutschland (наричана по-нататък „Emirates“) и г-н Schenkel по повод отказа на Emirates да обезщети последния вследствие на отмяната на полет от Манила (Филипините).

Правна уредба

Международноправна уредба

3 Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз (Конвенцията от Монреал), по която страна е Европейската общност, е одобрена с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 година (ОВ 194, стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112, наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“).

4 Тази конвенция има за цел по-специално да осигури защитата на интересите на потребителите при международния въздушен транспорт и справедливото обезщетение въз основа на принципа на възстановяване.

5 Във връзка с приложно поле на тази конвенция член 1, параграфи 2 и 3 от нея определят:

„2. Изразът „Международен превоз“ [другаде в текста: „транспорт“] по смисъла на тази конвенция е всеки превоз, при който, съгласно договора между страните мястото на заминаване и местоназначението, независимо дали има прекъсване на превоза или претоварване, се намират или на територите на две държави — страни по конвенцията, или на територията само на една държава — страна по конвенцията, ако е договорено място за спиране на територията на друга държава, дори ако тази държава не е държава — страна по конвенцията. Превозът между два пункта на територията само на една държава страна без договорено място за спиране на територията на друга държава не се счита за международен превоз по смисъла на тази конвенция.

3. Превозът, извършван от няколко последващи превозвачи, се счита по смисъла на тази конвенция за един цялостен превоз, ако се разглежда от

страните като единична операция, независимо дали е договорен под формата на единичен договор или поредица от договори, и не губи международния си характер само поради факта, че един договор или поредица от договори следва да бъдат изпълнени изцяло на територията на една и съща държава.“

Общностна правна уредба

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

„За целите на настоящия регламент:

[…]

ж) „резервация“ означава фактът, че пътникът има билет или друго доказателство, което показва, че резервацията е приета и регистрирана от въздушния превозвач или туроператор;

з) „краен пункт на пристигане“ означава дестинацията на билета, представен на регистрацията или, при директно свързващи полети, дестинацията на последния полет; не се взимат предвид съществуващи алтернативни свързващи полети, ако първоначално планираното време на пристигане се спази.

[…]“

7 Член 3 от същия регламент, озаглавен „Приложно поле“, гласи:

„1. Настоящият регламент се прилага:

а) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава-членка, към която Договорът [за ЕО] 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 оперирящият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността.

[…]“

8 Член 4 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Отказан достъп на борда“, предвижда:

„1. Когато оперирящ въздушен превозвач по разумни причини има вероятност да откаже достъп на борда, той първо следва да апелира към доброволци да се откажат от техните резервации в замяна на определени облаги според условия, съгласувани между съответния пътник и оперирящия въздушен превозвач. На доброволците се предоставя необходимата помощ по член 8, като тази помощ е в допълнение към облагите, споменати в настоящия параграф.

[…]“

9 Член 5 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Отмяна“, гласи:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[…]

в) имат право на обезщетение от оперираща въздушен превозвач по член 7 […]

[…]“

10 Член 7 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на обезщетение“, разпорежда:

„1. При прилагането на този член пътниците получават обезщетение, възлизащо на

а) 250 EUR за всички полети до 1500 километра;

б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра;

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

При определяне на разстоянието базата е последният краен пункт на пристигане, в който отказаният достъп на борда или отмяна на полет ще забавят пристигането на пътника след времето по разписание.

[…]“

11 Член 8 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Право на възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране“, предвижда:

„1. Когато се прави позоваване на този член, на пътниците се предлага избор между:

а) — възстановяване до седем дни по силата на член 7, параграф 3, на пълната стойност на билета на цената, на която е купен, за част или части от неосъществения път [другаде в текста: „пътуване“] и за част или части от вече осъществения път, ако полетът повече не изпълнява предназначението си по отношение на първоначалния план за пътуване, заедно с, когато е уместно,

— обратен полет [другаде в текста: „полет на връщане“] до първоначалния пункт на излитане, при първа възможност;

б) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане при първа възможност; или

в) премаршрутиране, при сравними транспортни условия, до техния краен пункт на пристигане на по-късна дата, удобна за пътника, в зависимост от наличността на свободни места.

2. Параграф 1, буква а) се прилага също за пътници, чиито полети формират част от пакет, освен що се отнася до правото на възстановяване, когато такова право произтича от Директива 90/314/ЕИО [на Съвета от 13 юни 1990 година относно пакетните туристически пътувания, пакетните туристически ваканции и пакетните туристически обиколки (ОВ L 158, стр. 59; Специално издание на български език, 2007 г., глава 13, том 9, стр. 248)].

[…]“

12 Според член 17 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Доклад“:

„Комисията изготвя доклад до Европейския парламент и Съвета преди 1 януари 2007 г. за действието и резултатите от настоящия регламент, по-специално по отношение на:

— […]

— възможното разширяване приложното поле на настоящия регламент с цел да се обхванат и пътници, които имат договор с превозвач от Общността или притежават резервация за полет, който е част от „пакетна екскурзия“

[другаде в текста: „пакетна туристическа обиколка“], за която се прилага Директива 90/314/ЕИО, и които излитат от летище на трета страна за летище в държава-членка с полети, неоперирани от въздушни превозвачи от Общността,

[…]“

Спорът по главното производство и преюдициалният въпрос

13 Г-н Schenkel резервира в Германия, в Emirates, пътуване с отиване и връщане от Дюселдорф (Германия) до Манила през Дубай (Обединени арабски емирства).

14 Резервацията за връщането на г-н Schenkel е за полета от 12 март 2006 г. от Манила. Този полет е отменен по технически причини. В крайна сметка г-н Schenkel отпътува от Манила на 14 март 2006 г. и същия ден пристига в Дюселдорф.

15 Г-н Schenkel предявява пред Amtsgericht Frankfurt am Main иск срещу Emirates, от която претендира обезщетение в размер на 600 EUR, като се позовава на член 5, параграф 1, буква в) и член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004.

16 Той изтъква, че в конкретния случай по отношение на него е приложимо обезщетението при отмяна на полет, предвидено в тези разпоредби. Всъщност той поддържа, че полетът на отиване и полетът на връщане са зависими части на един и същ полет. При положение, че пункта на излитане на този единствен полет е Дюселдорф, ищецът е „пътник, заминаващ от летище, намиращо се на територията на държава-членка“ на Европейската общност по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от същия регламент.

17 Emirates поддържа, че полетът на отиване и полетът на връщане трябва да се считат за два отделни полета. Освен това Emirates не разполага с лиценз, предоставен от държава-членка на основание член 2, буква в) от Регламент (ЕИО) № 2407/92 на Съвета от 23 юли 1992 година относно лицензирането на въздушни превозвачи (ОВ L 240, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 6, том 2, стр. 76).

18 Като изтъква, че поради това че тя не е „превозвач от Общността“, визиран от член 3, параграф 1, буква б) от Регламент № 261/2004, Emirates заключава, че не е длъжна да обезщети г-н Schenkel за отменения полет.

19 Amtsgericht Frankfurt уважава исканията на г-н Schenkel. Emirates подава жалба пред Oberlandesgericht Frankfurt am Main.

20 Въпреки че Oberlandesgericht Frankfurt am Main е склонен да счете, че пътуването с отиване и връщане е един и същ полет за целите на Регламент № 261/2004, той си задава въпрос относно обосноваността на такова тълкуване на понятието за полет.

21 При тези обстоятелства Oberlandesgericht Frankfurt am Main решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли разпоредбата на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент […] № 261/2004 […] да се тълкува в смисъл, че „полет“ включва пътуването с отиване и връщане със самолет от мястото на заминаване до местоназначението във всички случаи, когато полетът на отиване и полетът на връщане са резервирани едновременно?“

По преюдициалния въпрос

22 Препращащата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че се прилага към случай на пътуване с отиване и връщане, в който пътниците, първоначално заминали от летище, намиращо се на територията на държава-членка, по отношение на която се прилага Договорът, се връщат на това летище с полет от летище, което се намира в трета страна. Препращащата юрисдикция иска също да се установи дали обстоятелството, че полетът на отиване и полетът на връщане са предмет на една резервация, влияе на тълкуването на тази разпоредба.

23 Като поставя въпроса си, препращащата юрисдикция се позовава на понятията „полет“ и „пътуване“, използвани в Регламент № 261/2004, и иска да се установи дали понятието за полет включва пътуване с отиване и връщане със самолет.

24 Понятието за полет се оказва определящо за отговора на поставения въпрос, независимо от обстоятелството, че макар то да фигурира в текста на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 на немски език, по-голямата част от текстовете на тази разпоредба на останалите езици не се позовават на това понятие или използват производни на думата „полет“.

25 Всъщност, както посочва генералният адвокат в точка 8 от заключението си, пътниците, които заминават от летище, намиращо се на територията на държава-членка или на трета страна, задължително са пътници, които се качват на полет, излитащ от такова летище. Така тази разлика между текстовете на различните езици не влияе на действителния смисъл, който следва да се придаде на разглежданите разпоредби, определящи приложното поле на посочения регламент.

26 Следователно най-напред следва да се направи тълкуване на понятието за полет.

27 В това отношение следва да се установи, че това понятие не е сред тези, които са предмет на член 2 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Определения“. То не е дефинирано и в другите членове на този регламент.

28 При тези обстоятелства понятието за полет трябва да се тълкува в светлината на всички разпоредби на Регламент № 261/2004, както и на преследваната от него цел.

29 Въпреки това, преди да се пристъпи към този анализ, следва да се посочи, че член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004, на който се позовава препращащата юрисдикция, трябва да се разглежда във връзка с точка б) на същия член 3, параграф 1.

30 От целия параграф 1 следва, че посоченият регламент се прилага по отношение на случаи, в които пътниците заминават било с полет от летище, намиращо се на територията на държава-членка (буква а), било с полет от летище, намиращо се в трета страна, до летище, намиращо се на територията на държава-членка, само при условие че въздушният превозвач, който осъществява полета, е превозвач от Общността (буква б).

31 От това следва, че случай, в който пътниците заминават от летище, намиращо се в трета страна, не може да се счита за спадащ към тези, предвидени в член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004, и че при това положение той попада в приложното поле на този регламент само при предвиденото в същия член 3, параграф 1, буква б) условие, т.е. при условието, предвиждащо, че въздушният превозвач, който осъществява полета, е въздушен превозвач от Общността.

32 Що се отнася, на следващо място, до тълкуването на приложимите разпоредби на посочения регламент, най-напред трябва да се посочи, че член 8, параграф 2 от Регламент № 261/2004 се отнася до полет, представляващ част от пакетно туристическо пътуване, което предполага, че полетът не е идентичен с пътуването и че последното може да се състои от няколко полета. В това отношение

параграф 1 на този член изрично се позовава на понятието „обратен полет“, с което сочи, че по време на същото пътуване е извършен и полет на отиване.

33 Това твърдение се подкрепя от член 2, буква з) от Регламент № 261/2004, който определя понятието „краен пункт на пристигане“ като дестинацията на билета, представен на регистрацията, или, при директно свързващи полети, дестинацията на последния полет.

34 По-нататък член 8, параграф 1 от Регламент № 261/2004 провежда разграничение между първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане на пътниците, като по този начин има предвид две различни места. Ако обаче „полет“ по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от посочения регламент се разглежда като пътуване с отиване и връщане, това би означавало че крайният пункт на пристигане и първоначалния пункт на излитане при пътуването са идентични. При това положение тази разпоредба би била лишена от смисъл.

35 На последно място, разглеждането на „полет“ по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 като пътуване с отиване и връщане всъщност би довело до намаляване на защитата, която следва да се предостави на пътниците по силата на този регламент, което би противоречало на неговата цел да гарантира високо равнище на защита на пътниците (вж. в този смисъл Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA, C-344/04, Recueil, стр. I-403, точка 69).

36 Освен това, от една страна, член 4, параграф 1, член 5, параграф 1 и член 8, параграф 1 от Регламент № 261/2004 предвиждат поправянето на различни вреди, които могат да настъпят във връзка с полет, но не и възможността една от тези вреди да настъпи няколко пъти при един и същ полет. При тези обстоятелства пътниците, които първоначално са заминали от летище, намиращо се в държава-членка, биха могли само веднъж да твърдят, че се ползват от тази защита, ако претърпят една и съща вреда както на отиване, така и на връщане.

37 От друга страна, тълкуване на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004, според което полетът обхваща пътуване с отиване и връщане, също така би лишило пътниците от техните права в случай, че полетът, излитащ от летище, което се намира на територията на държава-членка, не се оперира от превозвач от Общността.

38 В това отношение пътниците на такъв полет, които първоначално са заминали от летище, намиращо се в трета страна, не биха могли да се ползват от защитата, предоставена от Регламент № 261/2004. От друга страна, пътниците, чието пътуване започва на същия полет, биха могли да се ползват от тази защита, тъй като биха били разглеждани като пътници, заминаващи от летище, което се намира на територията на държава-членка. Следователно пътниците на един и същ полет, чиято защита срещу вредоносните последици от него трябва да бъде еднаква, биха били третирани по различен начин.

39 Съгласно постоянната съдебна практика обаче принципът на равно третиране или недопускане на дискриминация изисква да не се третират по различен начин сходни положения и да не се третират еднакво различни положения, освен ако такова третиране не е обективно обосновано (вж. Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, точка 95, Решение от 12 септември 2006 г. по дело Eman и Sevinger, C-300/04, Recueil, стр. I-8055, точка 57, както и Решение от 11 септември 2007 г. по дело Lindorfer/Съвет, C-227/04 P, Сборник, стр. I-6767, точка 63).

40 В светлината на всичко изложено по-горе тълкуването на понятието „полет“ по смисъла на Регламент № 261/2004 трябва да бъде, че по същество то е операция по въздушен транспорт и така в известен смисъл е „единица“ от този транспорт, осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут.

41 От друга страна, понятието „пътуване“ е свързано с личността на пътника, който избира своята дестинация и отива до нея с полети, оперирани от въздушни превозвачи. Определящи за пътуване, което обикновено включва „отиване“ и „връщане“, са най-вече личната и индивидуална цел на това пътуване. Поради това че текстът на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 не съдържа понятието за пътуване, същото по принцип не влияе на тълкуването на тази разпоредба.

42 При тези обстоятелства е важно да се провери дали други приложими в тази област правни инструменти могат да окажат влияние върху тълкуването на понятието за полет. Във връзка с това следва да се провери дали Конвенцията от Монреал е определяща, както изглежда се установява от препращащата юрисдикция. Конвенцията дефинира задълженията на въздушния превозвач към пътниците, с които е сключил договор за превоз, и по-специално определя условията и реда, при които пътниците могат да получат поправяне, под формата на обезщетение, което е индивидуално определено, на претърпените вследствие на закъснение вреди.

43 Вярно е, че Конвенцията от Монреал е неделима част от общностния правен ред (вж. в този смисъл Решение по дело IATA и ELFAA, посочено по-горе, точки 35 и 36). Освен това от член 300, параграф 7 ЕО следва, че институциите на Общността са обвързани от сключените от нея споразумения и следователно тези споразумения имат предимство пред актовете на вторичното общностно право (вж. в този смисъл Решение от 10 септември 1996 г. по дело Комисия/Германия, C-61/94, Recueil, стр. I-3989, точка 52).

44 Въпреки това Конвенцията от Монреал по никакъв начин не определя обхвата на посочените по-горе задължения чрез каквото и да е позоваване на понятието за полет, което впрочем не фигурира в текста на конвенцията.

45 Освен това, както правилно посочва препращащата юрисдикция, според Конвенцията от Монреал последователните превози се считат за „един цялостен превоз“, в частност когато са сключени под формата на един—единствен договор. Доколкото това понятие за цялостен превоз се отнася до няколко последователни избрани от пътника маршрути, то се приближава по-скоро до понятието за пътуване, определено в точка 41 от настоящото решение.

46 Следователно Конвенцията от Монреал не се оказва определяща за тълкуването на понятието „полет“ по смисъла на Регламент № 261/2004.

47 От точки 32—41 от настоящото решение следва, че пътуването с отиване и връщане не може да се разглежда като един и същ полет. Следователно член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 не може да се приложи към случай на пътуване с отиване и връщане като това в главното производство, в който пътниците първоначално заминават от летище, намиращо се на територията на държава-членка, и се връщат на това летище с полет, излитащ от летище, което се намира в трета страна.

48 Такова тълкуване се подкрепя и от член 17, второ тире от Регламент № 261/2004, пояснен от съображение 23 на този регламент, според който общностният законодател предвижда евентуално бъдещо разширяване на приложното поле на посочения регламент по отношение на пътниците на полети, излитащи от трета страна за държава-членка с полети, неоперирани от въздушни превозвачи от Общността.

49 Ако се предположи, че член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 има предвид и случаите на пътувания с отиване и връщане, в които пътниците, първоначално заминали от летище, намиращо се на територията на държава-членка, се качват на полет, излитащ от летище, което се намира в трета страна, то пътниците, посочени в член 17, второ тире от този регламент, вече биха попадали в неговото приложно поле. При това положение тази разпоредба би била лишена от смисъл.

50 Що се отнася до въпроса, свързан с обстоятелството, че полетът на отиване и полетът на връщане са предмет на една резервация, той не влияе на заключението, изложено в точка 47 от настоящото решение.

51 Всъщност определението на понятието „резервация“, дадено от член 2, буква ж) от Регламент № 261/2004, по никакъв начин не позволява да се уточни обхватът на приложното поле на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004. Обстоятелството, че пътниците правят една резервация, не влияе на самостоятелния характер на двата полета.

52 Следователно начинът на резервиране не може да се счита за релевантен при определяне на обхвата на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004.

53 С оглед на предходните съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че не се прилага към случай на пътуване с отиване и връщане, в който пътниците, първоначално заминали от летище, намиращо се на територията на държава-членка, по отношение на която се прилага Договорът, се връщат на това летище с полет, излитащ от летище, което се намира в трета страна. Обстоятелството, че полетът на отиване и полетът на връщане са предмет на една резервация, не влияе на тълкуването на тази разпоредба.

По съдебните разноски

54 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред препращащата 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 (четвърти състав) реши:

Член 3, параграф 1, буква а) 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 тълкува в смисъл, че не се прилага към случай на пътуване с отиване и връщане, в който пътниците, първоначално

заминали от летище, намиращо се на територията на държава-членка, по отношение на която се прилага Договорът за ЕО, се връщат на това летище с полет, излитащ от летище, което се намира в трета страна. Обстоятелството, че полетът на отиване и полетът на връщане са предмет на една резервация, не влияе на тълкуването на тази разпоредба.

Подписи