



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

7 март 2018 година *

„Преюдициално запитване — Пространство на свобода, сигурност и правосъдие — Съдебна компетентност по граждански и търговски дела — Регламент (ЕО) № 44/2001 — Член 5, точка 1 — Регламент (ЕС) № 1215/2012 — Член 7, точка 1 — Понятието „дела, свързани с договор“ — Договор за предоставяне на услуги — Свързващ полет, обслужван от различни въздушни превозвачи — Понятието „място на изпълнение“ — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Право на пътниците във въздушния транспорт на обезщетение при отказан достъп на борда или голямо закъснение на полета — Иск за обезщетение, предявен срещу въздушния превозвач, който не е установен на територията на държава членка или с когото пътниците нямат договор“

По съединени дела C-274/16, C-447/16 и C-448/16

с предмет преюдициални запитвания, отправени на основание член 267 ДФЕС от Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф, Германия) и от Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) с актове от 3 май (C-274/16) и 14 юни 2016 г. (C-447/16 и C-448/16), постъпили в Съда на 13 май и 11 август 2016 г., в рамките на производствата по дела

flightright GmbH

срещу

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-274/16),

Roland Becker

срещу

Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16),

и

Mohamed Barkan,

Souad Asbai,

Assia Barkan,

Zakaria Barkan,

Nousaiba Barkan

срещу

* Език на производството: немски.

Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-448/16),

СЪДЪТ (трети състав),

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

генерален адвокат: M. Bobek,

секретар: R. Schiano, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 6 юли
2017 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за flightright GmbH, от J. A. Blaffert, F. Schaal, A. Seegers, D. Tuac и O. de Felice, Rechtsanwälte,
- за R. Becker, от C. Hormann, Rechtsanwalt,
- за Mohamed Barkan, Souad Asbai и малолетните им деца Assia, Zakaria и Nousaiba Barkan, от
J. Kummer и P. Wassermann, Rechtsanwälte,
- за Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA, от V. Beck и E. Schott, Rechtsanwälte,
- за френското правителство, от E. de Moustier, в качеството на представител,
- за португалското правителство, от L. Inez Fernandes, M. Figueiredo и от M. Cancela Carvalho, в
качеството на представители,
- за швейцарското правителство, от M. Schöll, в качеството на представител,
- за Европейската комисия, от M. Wilderspin и M. Heller, в качеството на представители,

след като изслуша заключението на генералния адвокат, представено в съдебното заседание от
19 октомври 2017 г.,

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалните запитвания се отнасят до тълкуването на член 5, точка 1 от 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) и на член 7, точка 1 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 (ОВ L 351, 2012 г., стр. 1).
- 2 Запитванията са отправени в рамките на спорове между, от една страна, flightright GmbH,
предприятие, установено в Потсдам (Германия), г-н Mohamed Barkan, г-жа Souad Asbai и
малолетните им деца Assia, Zakaria и Nousaiba Barkan (наричани по-нататък „семейство Barkan“)
и Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (наричано по-нататък „Air Nostrum“), въздушен

превозвач, установен във Валенсия (Испания), по повод плащането на обезщетение поради закъснение на полет (дела C-274/16 и C-448/16), и от друга страна, г-н Roland Becker и Hainan Airlines Co. Ltd, въздушен превозвач, установен в Хайкоу (Китай) по повод плащането на обезщетение за отказан достъп до борда (дело C-447/16).

Правна уредба

Регламент № 44/2001

- 3 От съображение 2 от Регламент № 44/2001 следва, че същият има за цел да установи в интерес на безпроблемното функциониране на вътрешния пазар „разпоредбите за уеднаквяване на правилата за конфликт на юрисдикции по граждански и търговски дела и за опростяване на формалностите с оглед бързо и опростено признаване и изпълнение на съдебни решения от държавите членки, които са обвързани по [този] регламент“.
- 4 Съображения 11 и 12 от посочения регламент предвиждат:
 - „(11) Правилата за компетентността трябва да са във висока степен предвидими и основани на принципа, че компетентността по правило се основава на местоживеенето на ответника и винаги трябва да е налице на това основание, освен в няколко ясно определени ситуации, когато основанието на спора или автономията на страните изисква или предполага различен свързващ фактор. Местоживеенето на правния субект трябва да се определи автономно, така че общите правила да се направят по-прозрачни и да се избегнат конфликти на юрисдикции“.
 - (12) Наред с местоживеенето на ответника трябва да съществуват алтернативни основания за компетентност, които са основани на тясна връзка между съда и процесуалното действие или с оглед да се улесни доброто упражняване на правосъдие“.
- 5 Правилата за компетентност се съдържат в глава II от същия регламент.
- 6 Член 2 от Регламент № 44/2001, който се намира в глава II, раздел 1, предвижда в параграф 1:

„При условията на настоящия регламент, искиове срещу лицата, които имат местоживеене в държава членка, независимо от тяхното гражданство, се предявяват пред съдилищата на тази държава членка“.
- 7 Съгласно член 4, параграф 1 от Регламент № 44/2001:

„Ако ответникът няма местоживеене в държава членка, компетентността на съдилищата на всяка държава членка, при условията на членове 22 и 23, се определя от правото на тази държава членка“.
- 8 Член 5, точка 1 от посочения регламент, който се съдържа в глава II, раздел 2, озаглавен „Специална компетентност“, предвижда:

„Срещу лице, което има местоживеене в държава членка, може да бъде предявен иск 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)“.

9 Член 60, параграф 1 от посочения регламент гласи:

„За целите на настоящия регламент, търговско дружество или друго юридическо лице или сдружение на физически или юридически лица имат местоживееене в мястото, където се намира тяхното:

- а) седалище по устав, или
- б) централно управление, или
- в) основно място на стопанска дейност“.

Регламент № 1215/2012

- 10 Регламент № 1215/2012 отменя Регламент № 44/2001. Текстът на съображение 4 от него е почти идентичен с този на съображение 2 от Регламент № 44/2001.
- 11 Съображения 15 и 16 от Регламент № 1215/2012 гласят:
- „(15) Правилата за компетентността следва да са във висока степен предвидими и основани на принципа, че компетентността по правило се основава на местоживееенето на ответника. Винаги следва да е налице компетентност на това основание, освен в няколко ясно определени случаи, когато предметът на спора или автономията на страните обосновава различен свързващ фактор. [Седалището на юридическите лица] трябва да се определя автономно, така че общите правила да се направят по-прозрачни и да се избегнат спорове за компетентност.
- (16) Наред с местоживееенето на ответника трябва да съществуват алтернативни основания за компетентност, които са основани на тясна връзка между съда и процесуалното действие или с оглед да се улесни доброто правораздаване. С наличието на тясна връзка следва да се гарантира правна сигурност и да се избягва възможността срещу ответника да бъде подаден иск в съд на държава членка, която той не би могъл разумно да предвиди. [...]“.
- 12 В глава II, раздел 1 („Общи разпоредби“) от този регламент член 4, параграф 1 е формулиран по същия начин както член 2, параграф 1 от Регламент № 44/2001.
- 13 В глава II, раздел 2 („Специална компетентност“) от Регламент № 1215/2012 член 7, точка 1 е с текст, идентичен с този на член 5, точка 1 от Регламент № 44/2001.
- 14 Съгласно член 66, параграф 1 от Регламент № 1215/2012 той се прилага само по отношение на съдебни производства, образувани на или след 10 януари 2015 г.

Регламент (ЕО) № 261/2004

15 Съображения 1, 2, 7 и 8 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) 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.

(2) Отказан достъп на борда и отмяна или дълго закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците.

[...]

(7) За да се гарантира ефективно прилагане на настоящия регламент, задълженията, които той предвижда, следва да се поемат от опериращия 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.

(8) Настоящият регламент не следва да ограничава правата на опериращия въздушен превозвач да търси обезщетение от всяко едно лице, включително и от трети лица, в съответствие с приложимото законодателство“.

16 Член 1 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Предмет“, предвижда в параграф 1:

„С настоящия регламент се признават, при посочени в него условия, минимални права за пътниците, когато:

а) им е отказан достъп на борда против тяхната воля;

б) техният полет е отменен;

в) техният полет е закъснял“.

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

„За целите на настоящия регламент:

[...]

б) „опериращ 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;

[...]

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;

[...]“.

18 Член 3 от Регламент № 261/2004 е озаглавен „Приложно поле“ и предвижда:

„1. Настоящият регламент се прилага:

а) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която Договорът се прилага;

[...]

2. Параграф 1 се прилага, при условие че пътниците:

а) имат потвърдена резервация за съответния полет [...]

[...]

5. 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.

[...]“.

19 Член 4 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Отказан достъп на борда“, предвижда в параграф 3:

„Ако на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля, опериращият въздушен превозвач ги компенсира незабавно по член 7 [...]“.

20 Член 5 от същия регламент е озаглавен „Отмяна“ и в параграф 1, буква в) предвижда:

„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 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-рано 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“.

21 Член 7 от посочения регламент е озаглавен „Право на обезщетение“ и параграф 1 от него гласи:

„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, попадащи 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“.

Споровете в главните производства, преюдициалните въпроси и производството пред Съда

Дело C-274/16

22 Видно от акта за преюдициално запитване, двама пътници резервират при авиокомпания Air Berlin PLC & Co. Luftverkehrs KG (наричана по-нататък „Air Berlin“) по едно място за всеки от тях, под един номер на резервацията, въздушен превоз от два полета (наричан по нататък „свързващият полет“), излитащ от Ибиса (Балеарски острови, Испания) с дестинация Дюселдорф (Германия) и свързващ полет до Палма де Майорка (Балеарски острови, Испания).

23 Първият етап от свързващия полет се изпълнява от Air Nostrum и самолетът трябвало да излети от Ибиса на 25 юли 2015 г. в 18,40 ч. и да кацне в Палма де Майорка същия ден в 19,20 ч.

24 Що се отнася до втория полет от Палма де Майорка до Дюселдорф, изпълняван от Air Berlin, самолетът трябвало да излети на 25 юли 2015 г. в 20,05 ч. и да кацне същия ден в 22,25 ч. в Дюселдорф.

25 Първият полет, от Ибиса до Палма де Майорка, обаче е извършен със закъснение и поради това пътниците изпускат втория полет до Дюселдорф, където в крайна сметка пристигат на 26 юли 2015 г. в 11,32 ч. с изпълнен от Air Berlin полет.

26 Въпросните двама пътници прехвърлят на flightright правото си на евентуално обезщетение поради закъснението. То предявява иск срещу Air Nostrum като въздушен превозвач, изпълнил първия полет, пред Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф, Германия).

27 Този съд посочва, че разглеждането на иска зависи от това дали има международна компетентност. Тя би била налице, ако, що се отнася до разглеждания свързващ полет, Дюселдорф може да се приеме като „мястото на изпълнение на въпросното задължение“ по смисъла на член 7, точка 1 от Регламент № 1215/2012.

28 При тези обстоятелства Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„При въздушен превоз на пътници, който се осъществява с два полета и не включва значителен престой на летищата, на които се сменят полетите, следва ли мястото на пристигане на втората отсечка да се счита за мястото на изпълнение по смисъла на член 7, точка 1, буква а) от

Регламент № 1215/2012, ако е предявен иск срещу въздушния превозвач, изпълняващ полета по първата отсечка, когато е възникнала нередовността, и превозът по втората отсечка се осъществява от друг въздушен превозвач?“.

Дело C-447/16

- 29 На 7 август 2013 г. г-н Becker сключва с Hainan Airlines, чието седалище е извън Европейския съюз и няма клон в Берлин (Германия), договор за въздушен превоз, включващ полети, предмет на една резервация, от Берлин до Пекин (Китай) със свързващ полет от Брюксел (Белгия).
- 30 В деня на заминаването, на летището в Берлин, г-н Becker е регистриран за двата полета. Той получава две свързани бордни карти и багажът му е регистриран директно до Пекин.
- 31 Превозът с първия полет, изпълнен съгласно резервацията от белгийския въздушен превозвач Brussels Airlines, и с предвидено кацане в Брюксел на 7 август 2013 г. в 08,00 ч., се изпълнява по разписание. Превозът с втория полет, който е следвало да се осъществи от Hainan Airlines и излитането било предвидено за 7 август 2013 г. в 13,40 ч., не се състои. Г-н Becker твърди, че за този полет на изхода за отвеждане на борда на летището в Брюксел му е отказан достъп на борда без основателна причина и против волята му.
- 32 Г-н Becker се връща със самолет до Берлин и резервира директен полет от Берлин до Пекин. Пристига в Пекин на 8 август 2013 г.
- 33 С предявения пред Amtsgericht Berlin-Wedding (Районен съд Берлин-Вединг, Германия) иск г-н Becker по-специално иска на основание член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 обезщетение в размер на 600 EUR, ведно с лихвите.
- 34 С решение от 4 ноември 2014 г. районният съд приема, че не е налице международна компетентност на германските съдилища, и отхвърля иска на г-н Becker като недопустим. Г-н Becker обжалва решението пред Landgericht Berlin (Областен съд Берлин, Германия). С решение от 1 юли 2015 г. този съд отхвърля жалбата на г-н Becker, поради това че е следвало да подаде жалбата си пред белгийските съдилища, тъй като единствено Брюксел е мястото на изпълнение за полета Брюксел—Пекин.
- 35 Г-н Becker подава ревизионна жалба пред Bundesgerichtshof (Федералният върховен съд, Германия). Според този съд, с оглед на единния характер на договорното задължение с Hainan Airlines да превози г-н Becker от Берлин до Пекин, летището Берлин-Тегел може да се счита съгласно решение от 9 юли 2009 г., Rehder (C-204/08, EU:C:2009:439), за място на изпълнение на всички договорни задължения с Hainan Airlines, включително задълженията да се предостави връзка с полета от Брюксел до Пекин, който следва полета от Берлин до Брюксел, доколкото г-н Becker, като пътник, няма никакво влияние върху това дали Hainan Airlines ще осъществи самостоятелно и последния полет, или ще прибегне за осъществяването му до услугите на друг въздушен превозвач.
- 36 При тези условия Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Когато въздушният превоз на пътници се извършва с два полета без значителен престой на летището за смяна на полета, следва ли мястото на излитане за първата отсечка от маршрута да се счита също за място на изпълнение съгласно член 5, точка 1, буква б), второ тире от [Регламент № 44/2001] в случаите, в които бъде предявен иск за обезщетение по член 7 от

[Регламент № 261/2004] поради инцидент, възникнал във втората отсечка от маршрута, срещу съконтрагента по договора за превоз, който действително е опериращият въздушен превозвач на втория полет, но не и на първия?“.

Дело C-448/16

- 37 Семейство Barkan резервира при авиокомпания Iberia, Líneas Aéreas de España (наричана по-нататък „Iberia“) свързващ полет на 7 август 2010 г. от Мелиля (Испания) до Франкфурт на Майн (Германия) през Мадрид (Испания). От потвърждението на резервацията, издадено от Iberia, е видно, че полетът от Мелиля до Мадрид трябва да се изпълни от Air Nostrum, а полетът от Мадрид до Франкфурт на Майн — от Iberia, без значителен престой между двата полета.
- 38 Самолетът от Мелиля до Мадрид излита с 20-минутно закъснение, поради което семейство Barkan не успява да се качи на свързващия си полет до Франкфурт на Майн и достига с четиричасово закъснение крайния пункт на пристигане.
- 39 С решение от 28 януари 2015 г., Amtsgericht Frankfurt am Main (Районен съд Франкфурт на Майн, Германия), сезиран от семейство Barkan по-специално с иск за обезщетение в размер на 250 EUR за всеки от членовете на семейството поради закъснението съгласно Регламент № 261/2004, осъжда Air Nostrum в съответствие с исканията на ищците.
- 40 С решение от 20 август 2015 г. Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд Франкфурт на Майн, Германия), сезиран с жалба от Air Nostrum, решава, че германските съдилища нямат международна компетентност. Според този съд единствено Мелиля и Мадрид са възможните места на изпълнение за полета между Мелиля и Мадрид, по времето на който е възникнал инцидентът, като въпреки че резервацията е една, двата полета следва да се разглеждат като отделни.
- 41 Семейство Barkan подава ревизионна жалба пред Bundesgerichtshof (Федералният върховен съд). Според него, на първо място, дори и да се установи, че няма никакви преки договорни отношения между семейство Barkan и Air Nostrum, този факт не влияе върху договорния характер на правото на обезщетение, предвидено в Регламент № 261/2004. На второ място, според него обстоятелството, че Air Nostrum, като опериращ въздушен превозвач, няма договорни задължения да изпълни свързващия полет до крайния пункт на пристигане, а именно Франкфурт на Майн, не е пречка за квалификацията на това място като „място на изпълнение“ по смисъла на член 5, точка 1 от Регламент № 44/2001, доколкото Регламент № 261/2004 цели да засили, а не да отслаби правното положение на пътниците във въздушния транспорт. Би било оправдано договорните задължения, които следва да се изпълнят в крайния пункт на пристигане на свързващия полет от другата страна по договора на семейство Barkan, а именно Iberia, да се възложат на Air Nostrum в качеството на опериращ въздушен превозвач. Освен това от материалноправна гледна точка опериращият въздушен превозвач би трябвало при всички случаи да обезщети пътника, когато той достига крайния пункт на пристигане с голямо закъснение поради междинен полет, който този превозвач е осъществил със закъснение.
- 42 При тези условия Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:
- „1) Трябва ли член 5, точка 1, буква а) от [Регламент № 44/2001] да се тълкува в смисъл, че понятието „дела, свързани с договор“ обхваща и правото на обезщетение по член 7 от [Регламент № 261/2004], когато то е предявено срещу опериращ въздушен превозвач, с който засегнатият пътник не е сключвал договор за превоз?

2) В случай че се прилага член 5, точка 1 от [Регламент № 44/2001]:

Когато въздушният превоз на пътници се извършва с два полета без значителен престой на летището за смяната на полета, следва ли крайната дестинация на пътника да се счита за място на изпълнение съгласно член 5, точка 1, буква б), второ тире от [Регламент № 44/2001] и в случаите, в които предявеният иск за обезщетение по член 7 от [Регламент № 261/2004] се основава на инцидент, възникнал в първата отсечка от маршрута, и е заведен срещу опериращия първия полет въздушен превозвач, който обаче не е страна по договора за превоз?“.

43 С решение на председателя на Съда от 19 август 2016 г. дела C-447/16 и C-448/16 са съединени за целите на писмената и устната фаза на производство и на съдебното решение, а с решение на председателя на Съда от 14 септември 2016 г. дела C-274/16, C-447/16 и C-448/16 са съединени за целите на устната фаза на производство и на съдебното решение.

По преюдициалните въпроси

По въпроса, поставен по дело C-447/16

По допустимостта

44 Европейската комисия оспорва приложимостта в главното производство на Регламент № 44/2001 и поради това допустимостта на поставения по дело C-447/16 въпрос.

45 Всъщност според Комисията от акта за преюдициално запитване и от материалите по националното дело е видно, че Hainan Airlines има седалище извън Съюза и няма клон в Берлин. Оттук може да се направи изводът, че съгласно член 60 от Регламент № 44/2001 тази авиокомпания не е установена на територията на държава членка, което изключва приложението на член 5 от този регламент и следва да се приложи член 4 от него, съгласно който, ако ответникът няма местоживееене в държава членка, компетентността на съдилищата на всяка държава членка, при условията на изключителната компетентност и пророгацията на компетентност по членове 22 и 23, се определя от правото на тази държава членка.

46 В това отношение следва да се припомни, че съгласно постоянната практика на Съда, след като поставените въпроси се отнасят до тълкуването на правото на Съюза, Съдът по принцип е длъжен да се произнесе. От това следва, че въпросите, които се отнасят до правото на Съюза, по презумпция са релевантни. Съдът може да откаже да се произнесе по отправеното от национална юрисдикция преюдициално запитване само когато е съвсем очевидно, че исканото тълкуване на правото на Съюза няма никаква връзка с действителността или с предмета на спора в главното производство, когато проблемът е от хипотетично естество или когато Съдът не разполага с необходимите данни от фактическа и правна страна, за да бъде полезен с отговора на поставените му въпроси (решение от 27 юни 2017 г., Congregación de Escuelas Pías Provincia Betania, C-74/16, EU:C:2017:496, т. 24 и 25).

47 В настоящия случай Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) отправя до Съда запитване относно тълкуването на понятието „място на изпълнение“ по смисъла на член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 44/2001 в контекста на правото на пътниците във въздушния транспорт на обезщетение на основание член 4, параграф 3 и член 7 от Регламент № 261/2004. Както е видно от акта за преюдициално запитване, това тълкуване е необходимо за определяне на съда, компетентен да разгледа спора в главното производство.

- 48 Поради това, дори въпросът за евентуалната неприложимост на Регламент № 44/2001 към спора в главното производство предполага необходимостта Съдът да даде тълкуване на разпоредбите от този регламент.
- 49 Следователно поставеният по дело C-447/16 въпрос е допустим.

По същество

- 50 С въпроса си по същество запитващата юрисдикция иска да се установи дали член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 44/2001 трябва да се тълкува в смисъл, че се прилага към ответник с местоживееене в трета държава като ответника по главното производство.
- 51 В това отношение следва да се припомни, че член 5 от Регламент № 44/2001 се прилага само към лица, които имат местоживееене в държава членка. Съгласно член 60, параграф 1 от този регламент юридически лица имат местоживееене в мястото, където се намира тяхното седалище по устав, централното им управление или основното им място на стопанска дейност.
- 52 От акта за преюдициално запитване е видно, че седалището на Hainan Airlines е извън Съюза, а именно в Китай, и то няма клон в Берлин (Германия). Освен това нито едно обстоятелство от този акт не позволява да се направи изводът, че тази авиокомпания има клон в друга държава членка.
- 53 Следователно в настоящия случай следва да се приложи член 4, параграф 1 от Регламент № 44/2001, съгласно който, ако ответникът няма местоживееене в държава членка, компетентността на съдилищата на всяка държава членка се определя от правото на тази държава членка.
- 54 За изчерпателност е необходимо да се припомни, че според постоянната съдебна практика в съответствие с принципа на ефективност правилата на националното право не могат да правят практически невъзможно или прекомерно трудно упражняването на правата, предоставени от правото на Съюза (вж. в този смисъл решение от 8 юни 2017 г., *Vinyls Italia*, C-54/16, EU:C:2017:433, т. 26 и цитираната съдебна практика), като например тези, произтичащи от Регламент № 261/2004.
- 55 С оглед на изложените по-горе съображения на поставения по дело C-447/16 въпрос следва да се отговори, че член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 44/2001 трябва да се тълкува в смисъл, че не се прилага към ответник с местоживееене в трета държава като ответника по главното производство.

По въпросите по дела C-274/16 и C-448/16

По първия въпрос по дело C-448/16

- 56 С първия си въпрос по дело C-448/16 запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 5, точка 1, буква а) от Регламент № 44/2001 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „дела, свързани с договор“ по смисъла на тази разпоредба обхваща иск за обезщетение поради голямо закъснение на свързващ полет, предявен от пътниците във въздушния транспорт на основание Регламент № 261/2004 срещу опериращия въздушен превозвач, с когото засегнатият пътник няма сключен договор.

- 57 В самото начало е важно да се уточни, че макар запитващата юрисдикция по дело C-274/16 да не формулира въпрос в този смисъл, отговорът на първия въпрос по дело C-448/16 е релевантен и за дело C-274/16, доколкото от акта за преюдициално запитване по това дело е видно, че при обстоятелствата в случая опериращият въздушен превозвач също няма сключен договор със засегнатите пътници. В това отношение следва да се допълни, че *ratione temporis* по дело C-274/16 се прилага Регламент № 1215/2012, като член 7, точка 1 от него има почти идентичен текст с този на член 5, точка 1 от Регламент № 44/2001, чието тълкуване, дадено от Съда, се запазва в пълна степен по отношение на посочената на първо място разпоредба (вж. в този смисъл решение от 9 март 2017 г., *Pula Parking*, C-551/15, EU:C:2017:193, т. 31 и цитираната съдебна практика).
- 58 От практиката на Съда следва, че понятието „дела, свързани с договор“ трябва да се тълкува самостоятелно, за да се осигури еднаквото му прилагане във всички държави членки (вж. в този смисъл решения от 17 юни 1992 г., *Handte*, C-26/91, EU:C:1992:268, т. 10 и от 28 януари 2015 г., *Kolassa*, C-375/13, EU:C:2015:37, т. 37).
- 59 В това отношение Съдът по-специално е постановил, че следва да се разглеждат като дела, свързани с договор, всички задължения, произтичащи от договора, чието неизпълнение се посочва в подкрепа на иска на ищеца (решение от 15 юни 2017 г., *Kareda*, C-249/16, EU:C:2017:472, т. 30 и цитираната съдебна практика).
- 60 Съдът е уточнил също, че дори прилагането на правилото за специална компетентност, предвидена за дела, свързани с договор, да не изисква сключването на договор между две лица, то все пак предполага наличието на правно задължение, което е поето доброволно от едно лице към друго и на което се основава искът на ищеца (вж. в този смисъл решения от 5 февруари 2004 г., *Frahuil*, C-265/02, EU:C:2004:77, т. 24—26, от 20 януари 2005 г., *Engler* C-27/02, EU:C:2005:33, т. 50 и 51 и от 28 януари 2015 г., *Kolassa*, C-375/13, EU:C:2015:37, т. 39).
- 61 От това, както отбелязва генералният адвокат в точка 54 от заключението си, следва, че правилото относно съдебната компетентност при дела, свързани с договори, предвидено в член 5, точка 1, буква а) от Регламент № 44/2001 и член 7, точка 1, буква а) от Регламент № 1215/2012, почива на основанието на иска, а не на идентичността на страните (вж. в този смисъл решение от 15 юни 2017 г., *Kareda*, C-249/16, EU:C:2017:472, т. 31 и 33).
- 62 В това отношение член 3, параграф 5, второ изречение от Регламент № 261/2004 уточнява, че 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.
- 63 Този превозвач следва да се счита за изпълнител на доброволно поети задължения по отношение на страната, с която засегнатите пътници имат договор. Тези задължения произтичат от договора за въздушен превоз.
- 64 Следователно при обстоятелства като разглежданите в главните производства иск за обезщетение поради голямо закъснение на полет, изпълнен от опериращ въздушен превозвач като *Air Nostrum*, който не е страна по договора със засегнатите пътници, следва да се счита като предявен по дела, свързани с договорите за въздушен превоз, сключени между пътниците и съответно *Air Berlin* и *Iberia*.
- 65 С оглед на гореизложените съображения на първия въпрос по дело C-448/16 следва да се отговори, че член 5, точка 1, буква а) от Регламент № 44/2001 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „дела, свързани с договор“ по смисъла на тази разпоредба обхваща иск за

обезщетение поради голямо закъснение на свързващ полет, предявен от пътниците във въздушния транспорт на основание Регламент № 261/2004 срещу опериращия въздушен превозвач, с когото засегнатият пътник няма сключен договор.

По въпроса по дело C-274/16 и по втория въпрос по дело C-448/16

- 66 С въпроса по дело C-274/16 и с втория въпрос по дело C-448/16 запитващите юрисдикции искат по същество да се установи дали член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 44/2001 и член 7, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 1215/2012 трябва да се тълкуват в смисъл, че при свързващ полет „мястото на изпълнение“ на този полет по смисъла на посочените разпоредби е мястото на пристигане на втория полет, когато превозът с двата полета е осъществен от различни въздушни превозвачи и искът за обезщетение поради голямо закъснение на свързващия полет на основание Регламент № 261/2004 се основава на инцидент, настъпил по време на първия от тези полети, осъществен от въздушен превозвач, който не е страна по договора със засегнатите пътници.
- 67 В това отношение, що се отнася до член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 44/2001 Съдът е постановил, че в случай на множество места на предоставяне на услуги в различни държави членки е необходимо за място на изпълнение да се приеме мястото, което гарантира най-тясна връзка между договора и компетентния съд, като по общо правило в най-тясна връзка се намира мястото на основната доставка (вж. в този смисъл решения от 9 юли 2009 г., *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, т. 35—38 и от 11 март 2010 г., *Wood Floor Solutions Andreas Domberger*, C-19/09, EU:C:2010:137, т. 33). Това място следва да се изведе, доколкото е възможно, от разпоредбите на самия договор (решение от 11 март 2010 г., *Wood Floor Solutions Andreas Domberger*, C-19/09, EU:C:2010:137, т. 38).
- 68 Така по отношение на същата разпоредба, във връзка с директен полет, осъществен от страната по договора със засегнатия пътник, Съдът е установил, че мястото на излитане и мястото на пристигане на самолета трябва да се считат на същото основание за основно място за предоставяне на услугите, предмет на договор за въздушен транспорт, обуславящи компетентността да разгледа искане за обезщетение на основание Регламент № 261/2004 на съда — по избор на ищеца — в чийто район се намира мястото на излитане или мястото на пристигане на самолета, така както тези места са договорени в посочения договор (решение от 9 юли 2009 г., *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, т. 43 и 47).
- 69 В това отношение следва да се подчертае, че понятието „място на изпълнение“ в решението от 9 юли 2009 г., *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439), макар да се отнася до директен полет, изпълнен от страната по договора със засегнатия пътник, е валидно *mutatis mutandis* по отношение на случаите като разглежданите в главните производство, при които, от една страна, резервираният свързващ полет се състои от два полета, а от друга страна, опериращият въздушен превозвач по разглеждания полет няма договор, сключен пряко със засегнатите пътници.
- 70 Всъщност правилото за специалната компетентност при предоставяне на услуги, предвидено в член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 44/2001 и член 7, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 1215/2012, посочва като компетентен съда по „мястото в държава членка, където съгласно договора услугите са били предоставени или е трябвало да бъдат предоставени“.
- 71 В това отношение договор за въздушен превоз, като договорите по главните производства, които се характеризират с една-единствена резервация за целия маршрут, създава задължение за въздушния превозвач да превози пътника от точка А до точка В. Такъв превоз е услуга, при която едно от основните места за предоставяне на услугите се намира в точка В.

- 72 Този извод не се поставя под съмнение от обстоятелството, че оперираният въздушен превозвач, който не е страна по договора със засегнатите пътници, поема само превоза с единия полет, който не е до мястото на пристигане на втория полет от свързващия полет, доколкото договорът за въздушен превоз за свързващия полет обхваща превоза на тези пътници до мястото на пристигане на втория полет.
- 73 При тези обстоятелства следва да се отбележи, че при свързващ полет мястото на изпълнение на такъв полет по смисъла на член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 44/2001 и член 7, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 1215/2012 е мястото на пристигане на втория полет, като едно от основните места за предоставяне на услугите, предмет на договора за въздушен превоз.
- 74 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 5, точка 1 от Регламент № 44/2001 и член 7, точка 1 от Регламент № 1215/2012 правила за специална компетентност, то отговаря на целта за близост (вж. в този смисъл решение от 9 юли 2009 г., *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, т. 44).
- 75 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 пристигане на втория полет, както е вписано в посочения договор за въздушен превоз, като съд, който може да бъде сезиран (вж. в този смисъл решения от 9 юли 2009 г., *Rehder*, C-204/08, EU:C:2009:439, т. 45 и от 4 септември 2014 г., *Nickel & Goeldner Spedition*, C-157/13, EU:C:2014:2145, т. 41).
- 76 В това отношение не може да се приеме аргументът на *Air Nostrum*, че му е невъзможно, като доставчик на вътрешен полет в Испания, да оцени риска да бъде привлечен като ответник пред съд в Германия.
- 77 Всъщност, от една страна, не се спори, че при обстоятелствата по делата в главните производства, договорите за въздушен превоз се отнасят до свързващ полет, предмет на една-единствена резервация, който обхваща два полета, така че се отнася както до първия полет, осъществен от оперирания въздушен превозвач, така и до втория полет, с който се достига крайният пункт на пристигане. От друга страна, следва да се вземе предвид обстоятелството, че както е видно от точки 62 и 63 от настоящото решение, при търговски споразумения, поети доброволно между въздушните превозвачи, се счита, че оперираният въздушен превозвач, който не е сключил договор с пътника, действа от името на въздушния превозвач, с когото е сключен договорът със засегнатия пътник.
- 78 С оглед на изложените дотук съображения на въпроса по дело C-274/16 и на втория въпрос по дело C-448/16 следва да се отговори, че член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 44/2001 и член 7, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 1215/2012 трябва да се тълкуват в смисъл, че при свързващ полет „мястото на изпълнение“ на този полет по смисъла на посочените разпоредби е мястото на пристигане на втория полет, когато превозът с двата полета е осъществен от различни въздушни превозвачи и искът за обезщетение поради голямо закъснение на свързващия полет на основание Регламент № 261/2004 се основава на инцидент, настъпил по време на първия от тези полети, осъществен от въздушен превозвач, който не е страна по договора със засегнатите пътници.

По съдебните разноси

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

По изложените съображения Съдът (трети състав) реши:

- 1) Член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент (ЕО) № 44/2001 на Съвета от 22 декември 2000 година относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела трябва да се тълкува в смисъл, че не се прилага към ответник с местоживееене в трета държава като ответника по главното производство.
- 2) Член 5, точка 1, буква а) от Регламент № 44/2001 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „дела, свързани с договор“ по смисъла на тази разпоредба обхваща иск за обезщетение поради голямо закъснение на свързващ полет, предявен от пътниците във въздушния транспорт 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, срещу оперирания въздушен превозвач, с когото засегнатият пътник няма сключен договор.
- 3) Член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 44/2001 и 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 тълкуват в смисъл, че при свързващ полет „мястото на изпълнение“ на този полет по смисъла на посочените разпоредби е мястото на пристигане на втория полет, когато превозът с двата полета е осъществен от различни въздушни превозвачи и искът за обезщетение поради голямо закъснение на свързващия полет на основание Регламент № 261/2004 се основава на инцидент, настъпил по време на първия от тези полети, осъществен от въздушен превозвач, който не е страна по договора със засегнатите пътници.

Подписи