



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

7 септември 2017 година *

„Преюдициално запитване — Транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 7, параграф 1 — Общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети — Полет, осъществен на няколко отсечки — Понятие за „разстояние“, което следва да се вземе предвид“

По дело C-559/16

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург, Германия) с акт от 4 октомври 2016 г., постъпил в Съда на 4 ноември 2016 г., в рамките на производство по дело

Birgit Bossen,

Anja Bossen,

Gudula Gräßmann

срещу

Brussels Airlines SA/NV,

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: М. Vilaras, председател на състава, J. Malenovský (докладчик) и М. Safjan, съдии,

генерален адвокат: М. У. Bot,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за В. Bossen, А. Bossen и G. Gräßmann, от F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- за Brussels Airlines SA/NV, от D. Smielick, Rechtsanwalt,
- за френското правителство, от D. Colas, E. de Moustier и M-L. Kitamura, в качеството на представители,

* Език на производството: немски.

– за италианското правителство, от G. Palmieri, в качеството на представител, подпомагана от P. Garofoli, avvocato dello Stato,

– за Европейската комисия, от W. Mölls и N. Yerrell, в качеството на представители,

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

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 7, параграф 1 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-жи Birgit Bossen, Anja Bossen и Gudula Gräßmann, от една страна, и Brussels Airlines SA/NV — от друга, относно размера на обезщетението, което им се дължи за голямото закъснение на полет на тази авиокомпания.

Правна уредба

- 3 Член 2, буква з) от Регламент № 261/2004, озаглавен „Определения“, гласи:

„За целите на настоящия регламент:

[...]

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

- 4 Съгласно член 5, параграф 1, буква в) от този регламент:

„1. При отмяна на полет, съответните пътници:

[...]

- в) имат право на обезщетение от оперирания 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“.

5 Член 6 от посочения регламент гласи:

„Закъснение

1. Когато опериращ въздушен превозвач очаква по разумни причини даден полет да закъснее повече от времето за излитане по разписание:

- a) за два или повече часа при полети до 1500 километра; или
- б) за три или повече часа при всички полети на територията на Общността над 1500 километра и при всички други полети между 1500 и 3500 километра; или
- в) за четири часа или повече при всички полети, попадащи под букви а) или б),

на пътниците се предлага от опериращия въздушен превозвач:

- i) помощ по член 9, параграф 1, а) и 9, параграф 2; и
- ii) когато нормално очакваното начало на полета е минимум денят след предварително обявеното начало на полета, помощта посочена в член 9, параграф 1, б) и 9, параграф 1, в); и
- iii) когато закъснението е минимум пет часа, помощта, посочена в член 8, параграф 1, буква а).

2. При всички обстоятелства, помощта се предлага в рамките на времето, посочено по-горе по отношение на всяка категория разстояние“.

6 Член 7 от същия регламент предвижда:

„Право на обезщетение

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

- a) 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. [...]

4. Разстоянията, дадени в параграфи 1 и 2, се измерват по метода на дъгата на големия кръг“.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

- 7 Ищците резервират при Brussels Airlines превоз, за да се придвижат от Рим (Италия) до Хамбург (Германия), с връзка в Брюксел (Белгия). Полетът от Рим до Брюксел е трябвало да излети в 10,25 часа и да кацне в 12,40 часа, а този от Брюксел до Хамбург е трябвало да излети в 13,35 часа и да кацне в 14,45 часа.
- 8 Полетът от Рим за Брюксел закъснява. Самолетът каца в Брюксел едва в 13,22 часа и ищците не успяват да хванат свързващия полет.
- 9 След това ищците са превозени до Хамбург със следващия полет, който пристига в 18,35 часа, т.е. със закъснение от три часа и петдесет минути спрямо първоначално предвидения час на пристигане.
- 10 Според метода на дъгата на големия кръг разстоянието между Рим и Хамбург е 1326 km. Разстоянието между Рим и Брюксел е 1173 km, а между Брюксел и Хамбург — 483 km, или общо разстояние от 1656 km за двете полетни отсечки.
- 11 Ищците предявяват пред Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург, Германия) иск за обезщетение в размер на по 400 EUR на пътник, на основание член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004.
- 12 Запитващата юрисдикция посочва, че за страните е безспорно, че ищците имат право на обезщетение поради голямото закъснение, още повече че Brussels Airlines вече е изплатило по 250 EUR на всеки пътник на това основание.
- 13 Понастоящем ищците претендират изплащането на по още 150 EUR на пътник, тъй като при изчисляването на разстоянието според тях трябва да се включат двете им полетни отсечки и следователно то е над 1500 km, а не разстоянието между Рим и Хамбург, изчислено по метода на дъгата на големия кръг.
- 14 При тези обстоятелства Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург) решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли член 7, параграф 1, второ изречение от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че понятието „разстояние“ включва само прякото разстояние, което трябва да се определи по метода на дъгата на големия кръг, между първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане, независимо каква е действително изминатата полетна отсечка?“.

По преюдициалния въпрос

- 15 С въпроса си запитващата юрисдикция иска по същество да се установи дали член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „разстояние“ обхваща, в случаите на въздушни превози със свързващи полети, само разстоянието между първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане, което трябва да се изчисли по метода на дъгата на големия кръг, и то независимо какво е действително изминатото полетно разстояние.
- 16 Предварително трябва да се констатира, че е безспорно, че ищците в делото по главното производство са претърпели, при пристигането си в тяхното крайно местоназначение, закъснение, което им дава право на обезщетение. Следователно единственият въпрос по това дело е определянето на размера на обезщетението с оглед на условията, поставени в член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004.

- 17 В самото начало следва да се припомни че текстът на член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 предвижда в частност, че при прилагането на този член от Регламента пътниците получават обезщетение, чийто размер варира от 250 EUR до 600 EUR в зависимост от разстоянието, което покриват съответните полети, като се има предвид крайният пункт на пристигане на съответния пътник и предвид факта, че съгласно член 7, параграф 4 от същия регламент разстоянието трябва да се изчислява по метода на дъгата на големия кръг.
- 18 Следва да се отбележи в това отношение, че макар член 5 от Регламент № 261/2004, относно отмяната на полети, да препраща към член 7 от посочения регламент, не е такъв случаят с член 6 от същия регламент, който се отнася до закъсненията.
- 19 Същевременно Съдът припомня, че всеки акт на Съюза трябва да се тълкува в съответствие с първичното право като цяло, включително с принципа на равно третиране, който 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. в този смисъл решение от 23 октомври 2012 г., *Nelson и др.*, C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 33).
- 20 Съдът обаче констатира, че пътниците на закъснели с три и повече часа полети и пътниците на отменени и пренасочени полети в условия, които не спазват ограниченията, предвидени в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004, трябва да се разглеждат като намиращи се в сходно положение, доколкото търпят подобно неудобство, което е основание за тяхното обезщетяване (вж. в този смисъл решение от 23 октомври 2012 г., *Nelson и др.*, C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 34).
- 21 От това произтича, че Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че пътниците, чиито полети имат три и повече часа закъснение, могат да се ползват от същото обезщетение като това на пътниците на отменени полети, които са премаршрутирани в условия, които не спазват ограниченията, предвидени в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 (решение от 23 октомври 2012 г., *Nelson и др.*, C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 38).
- 22 Тази съдебна практика трябва да се разбира в смисъл, че изисква двете категории пътници, споменати в предходната точка, да бъдат третирани еднакво по отношение не само на пораждането на правото на обезщетение, но и на размера на това обезщетение.
- 23 При това положение член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004, както и член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от него трябва да се тълкуват в светлината на това изискване.
- 24 Както обаче е видно от самия текст на тази разпоредба, тя предвижда право на обезщетение на пътниците, без оглед на това дали са достигнали крайното си местоназначение с директен полет или със свързващи полети.
- 25 Същото трябва да бъде и що се отнася до размера на това обезщетение.
- 26 Действително, изборът и обхватът на различните мерки, възприети в регламента от законодателя на Съюза варират в зависимост от значимостта на претърпените от пътниците вреди (вж. в този смисъл решение от 10 януари 2006 г., *IATA и ELFAA*, C-344/04, EU:C:2006:10, т. 85). Следователно различният порядък на размера на обезщетението, дължимо на пътниците, трябва да се смята за отразяващо разликите в обхвата на неудобството, което съответните пътници претърпяват в хипотезите, предвидени в член 7, параграф 1, букви а)—в) от Регламент № 261/2004.
- 27 В това отношение Съдът вече е уточнил, че основанието за обезщетяване на пътниците, попадащи в обхвата на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от този регламент, е, че поради отмяната *in extremis* на техния полет те на практика са лишени от възможността да

реорганизирант свободно своето пътуване. Вследствие на това, макар по една или друга причина задължително да трябва да стигнат до своя краен пункт на пристигане в даден момент, те по никакъв начин не могат да избегнат присъщата на новото положение загуба на време, тъй като не разполагат в това отношение с никаква свобода на действие (решение от 23 октомври 2012 г., Nelson и др., C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 35).

- 28 С оглед на характера на така претърпяното неудобство, фактът, че някои пътници, попадащи в приложното поле на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii), не достигат своя краен пункт на пристигане с директен полет, а напротив — със свързващи полети, води до ефективно удължаване на изминатото разстояние в последния случай, не утежнява сам по себе си обхвата на неудобството спрямо пътниците с директен полет.
- 29 Следователно при определянето на размера на обезщетението трябва да се вземе предвид само разстоянието между първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане, като не се държи сметка за евентуални свързващи полети.
- 30 По-нататък, както предполага изискването, споменато в точка 21 от настоящото решение, същият метод на изчисление трябва да се възприеме по отношение на пътниците на полети, закъснели с три и повече часа.
- 31 По-конкретно, Съдът уточнява, че основание за тяхното обезщетяване е неудобството, състоящо се в претърпяване на загуба на време в размер на три или повече часа спрямо първоначалния им пътен план, както е установен, включително в случаите на свързващи полети, до пристигането им в крайния пункт на пристигане (вж. в този смисъл решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, т. 35).
- 32 Предвид характера на така претърпяното неудобство евентуални разлики в действително изминатото разстояние не оказват никакво въздействие сами по себе си върху обхвата на подобно неудобство.
- 33 От всички гореизложени съображения следва, че член 7, параграф 1 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „разстояние“ обхваща, в случаите на въздушни връзки със свързващи полети, само разстоянието между първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане, което трябва да се изчисли по метода на дъгата на големия кръг, и то независимо какво е действително изминатото полетно разстояние.

По съдебните разноски

- 34 С оглед на обстоятелството, че за страните по главното производство настоящото дело представлява отклонение от обичайния ход на производството пред запитващата юрисдикция, последната следва да се произнесе по съдебните разноски. Разходите, направени за представяне на становища пред Съда, различни от тези на посочените страни, не подлежат на възстановяване.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

Член 7, параграф 1 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 понятието „разстояние“ обхваща, в случаите на въздушни връзки със свързващи полети, само

разстоянието между първоначалния пункт на излитане и крайния пункт на пристигане, което трябва да се изчисли по метода на дъгата на големия кръг, и то независимо какво е действително изминатото полетно разстояние.

Подписи