



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

4 юли 2018 година*

„Преюдициално запитване — Транспорт — Регламент (СЕ) № 261/2004 — Член 2, буква б) — Приложно поле — Понятие за опериращ въздушен превозвач — Договор за лизинг на самолет заедно с екипажа („мокър лизинг““)

По дело C-532/17

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landgericht Hamburg (Областен съд Хамбург, Германия) с акт от 29 юни 2017 г., постъпил в Съда на 11 септември 2017 г., в рамките на производство по дело

Wolfgang Wirth,

Theodor Müller,

Ruth Müller,

Gisela Wirth

срещу

Thomson Airways Ltd.

СЪДЪТ (трети състав),

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

генерален адвокат: Н. Saugmandsgaard Øe,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за W. Wirth и T. Müller, както и за R. Müller и G. Wirth, от E. Stamer, Rechtsanwalt,
- за Thomson Airways Ltd., от P. Kauffmann, Rechtsanwalt,
- за германското правителство, от T. Henze, M. Hellmann и J. Techert, в качеството на представители,

* Език на производството: немски.

- за полското правителство, от В. Majczyna, в качеството на представител,
- за Европейската комисия, от G. Braun и K. Simonsson, 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 2, буква б) 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, който господата Wolfgang Wirth и Theodor Müller и госпожите Ruth Müller и Gisela Wirth имат с Thomson Airways Ltd във връзка със задължението на последното да обезщети тези пътници поради закъснение на полет с повече от три часа при пристигането му.

Правна уредба

Регламент № 261/2004

- 3 Съображения 1 и 7 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 [потребителите].

[...]

(7) За да се гарантира ефективно прилагане на настоящия регламент, задълженията, които той предвижда, би следвало 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“.

- 4 Озаглавен „Определения“, член 2, буква б) от този регламент гласи, че за целите на посочения регламент „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“.
- 5 Член 3 от този регламент е озаглавен „Приложно поле“, като параграф 5 от тази разпоредба предвижда:

„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“.

Регламент (ЕО) № 2111/2005

- 6 Съгласно съображения 1 и 13 от Регламент (ЕО) № 2111/2005 на Европейския парламент и на Съвета от 14 декември 2005 година за създаване на списък на Общността на въздушните превозвачи, предмет на оперативна забрана в границите на Общността, и за информиране на пътниците на въздушния транспорт за самоличността на опериращите въздушни превозвачи и за отмяна на член 9 от Директива 2004/36/ЕО (ОВ L 344, 2005 г., стр. 15; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 15, стр. 92):

„(1) Действията на [Съюза] в областта на въздушния транспорт следва приоритетно да са насочени към гарантиране на високо ниво на защита на пътниците от рискове, които са свързани с безопасността. Освен това е необходимо в пълна степен да се отчитат изискванията за защита на потребителите като цяло.

[...]

- (13) Регламент (ЕИО) № 2299/89 на Съвета от 24 юли 1989 г. година относно кодекс за поведение при компютризираните системи за резервация (CRS) [(ОВ L 220, 1989 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 2 стр. 30), изменен с Регламент (ЕО) № 323/1999 на Съвета от 8 февруари 1999 г. (ОВ L 40, 1999 г., Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 6, стр. 214)] предоставя на потребителите, които резервират полет чрез компютризирана система за резервация, правото да бъдат информирани за самоличността на опериращия въздушен превозвач. Въпреки това, дори при въздушния транспорт по разписание, съществуват практики, като например „мокър“ лизинг или съвместно използване на кода, ако се резервира без система CRS, при които въздушният превозвач, който е продал полета под свое име, не го извършва в действителност; при тези практики за момента пътникът няма законово право да бъде информиран за самоличността на въздушния превозвач, който действително извършва услугата.“
- 7 Член 11 от Регламент № 2111/2005 е озаглавен „Информация за самоличността на опериращия въздушен превозвач“, а параграф 1 от него предвижда:

„При извършване на резервация предприемачът за въздушен превоз информира пътника за самоличността на опериращия/те въздушен/ни превозвач/и независимо от средствата, използвани за извършване на резервацията“.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

- 8 Съгласно договор за лизинг на самолет заедно с екипажа („мокър лизинг“) TUIFly GmbH наема от Thomson Airways въздухоплавателно средство заедно с неговия екипаж за извършване на определен брой полети. Този договор предвижда, че TUIFly е отговорно за „ground handling including passenger handling, passenger welfare at all times, cargo handling, security in respect of passengers and baggage, arranging on board Services etc.“ („наземното обслужване, включително посрещането на пътниците, грижите за тяхното добро състояние по всяко време, обслужването на багажа, охраната на пътниците и багажа, организацията на услугите, предлагани на борда и т.н.“). За изпълнението на тези полети TUIFly заявява предоставянето на времеви слотове, продава полетите, и получава всички необходими разрешения.
- 9 Жалбоподателите в главното производство получават потвърждение на резервация за полет от Хамбург (Германия) с дестинация Канкун (Мексико), на която е изписан номер на полета, чийто код идентифицира TUIFly. В това потвърждение се посочва, че тези резервации са издадени от TUIFly, но че полетът се изпълнява от Thomson Airways.

- 10 Тъй като при изпълнението на този полет се стига до значително закъснение, чиято точна продължителност обаче не се уточнява от запитващата юрисдикция, жалбоподателите в главното производство искат от Thomson Airways да им изплати обезщетение, което считат, че им се дължи съгласно членове 5 и 7 от Регламент № 261/2004, както са тълкувани от Съда.
- 11 Thomson Airways отказва да изплати това обезщетение, с мотива че не е опериращият въздушен превозвач по смисъла на член 2, буква б) от този регламент, поради което в зависимост от конкретния случай нямамо задължение да изплати обезщетението, дължимо на пътниците въз основа на посочения регламент в случай на закъснение на полет при пристигане с продължителност от три или повече часа.
- 12 Жалбоподателите в главното производство подават жалба пред компетентния Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург, Германия), който уважава исканията им. Тази юрисдикция приема, че Thomson Airways също трябва да се разглежда като опериращ въздушен превозвач, и посочва, че съгласно съображение 7 от Регламент № 261/2004 е без значение дали въздушният превозвач осигурява осъществяването на полета със собствено въздухоплавателно средство или съгласно договор за лизинг на самолет, без екипаж („сух лизинг“) или с екипаж („мокър лизинг“). Ето защо опериращ въздушен превозвач бил както превозвачът, който използвал нает самолет със или без екипаж, за да изпълни полета, така и превозвачът, който бил собственик на въздухоплавателното средство и бил работодател на екипажа и като такъв реализира конкретно посочения полет.
- 13 В допълнение тази юрисдикция отбелязва също, че в потвърждението на резервацията, получено от ищците в главното производство, като опериращ въздушен превозвач се посочва изрично ответникът в главното производство. За да се осигури обаче постигането на преследваната от Регламент № 261/2004 цел за защита на потребителите, те следвало да могат да се позовават на посоченото в потвърждението за резервация.
- 14 Thomson Airways обжалва решението на Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург) по въззивен ред пред запитващата юрисдикция Landgericht Hamburg (Областен съд Хамбург, Германия), като изтъква, че тъй като само въздушният превозвач, поел отговорност да изпълни съответния полет, е в състояние да удовлетвори изискванията на Регламент № 261/2004, предвид необходимото му присъствие на летищата и информацията относно пътниците, с която разполага, той следва да бъде считан за опериращ въздушен превозвач по смисъла на посочения регламент. Като се имало предвид, че в главното дело TUIFly носел отговорността да осъществи полета, исканията за изплащане на обезщетение следвало да бъдат насочени срещу този превозвач.
- 15 При тези обстоятелства Landgericht Hamburg (Областен съд Хамбург) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

„Следва ли понятието „опериращ въздушен превозвач“, използвано в [Регламент (ЕО) № 261/2004], да се тълкува в смисъл, че въздушен превозвач съгласно този регламент е и предприятието, което наема друг въздушен превозвач в рамките на т.нар. „мокър лизинг“ (лизинг на самолет заедно с целия му екипаж) за изпълнение на определен брой полети съгласно сключен договор, като първото предприятие обаче не носи основната отговорност за изпълнението на съответните полети и това е указано на пътниците, тъй като в потвърждението на тяхната резервация е посочено: полетът „се изпълнява от“ другия превозвач?“.

По преюдициалния въпрос

- 16 С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска да установи дали понятието „опериращ въздушен превозвач“ по смисъла на Регламент № 261/2004, и по-специално на член 2, буква б), следва да се тълкува в смисъл, че обхваща хипотезата на въздушен превозвач, който, както този в главното производство, отдава под наем на друг въздушен превозвач въздухоплавателното средство заедно с неговия екипаж, в рамките на договор за лизинг на въздухоплавателно средство с екипаж („мокър лизинг“), но не поема отговорност за изпълнението на тези полети, при положение че в издадено на пътниците потвърждение за резервацията на място в даден полета се посочва, че този полет се изпълнява от първия превозвач.
- 17 Във връзка с това следва да се отбележи, че съгласно член 2, буква б) от Регламент № 261/2004 понятието „опериращ въздушен превозвач“ трябва да се разбира като обозначаващо „въздуш[ния] 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“.
- 18 В това определение се поставят две кумулативни условия, за да може даден въздушен превозвач да бъде квалифициран като „опериращ въздушен превозвач“ — а именно, от една страна, относно осъществяването на съответния полет, и от друга страна, относно наличието на сключен с даден пътник договор.
- 19 Що се отнася до първото условие, се акцентира върху понятието „полет“, което представлява основният елемент от това определение. Съдът обаче вече е постановил, че това понятие следва да се разбира като „операция по въздушен транспорт и така в известен смисъл е „единица“ от този транспорт, осъществена от въздушен превозвач, който определя своя маршрут“ (решения от 10 юли 2008 г., *Emirates Airlines*, C-173/07, EU:C:2008:400, т. 40 и от 13 октомври 2011 г., *Sousa Rodríguez и др.*, C-83/10, EU:C:2011:652, т. 27 и от 22 юни 2016 г., *Mennens*, C-255/15, EU:C:2016:472, т. 20).
- 20 От това следва, че за опериращ въздушен превозвач трябва да се смята превозвачът, който при упражняване на своята дейност по превоз на пътници, вземе решение да изпълни полет, включително като определи неговия маршрут, и по този начин отправи до заинтересованите лица предложение за въздушен транспорт. Вземането на подобно решение всъщност предполага, че този превозвач поема отговорността за осъществяването на полета, включително и по-специално отговорност при евентуалната му отмяна или при евентуално голямо закъснение при пристигане.
- 21 В конкретния случай е безспорно, че Thomson Airways ограничава дейността си единствено до отдаване под наем на въздухоплавателното средство заедно с изпълняващия полета екипаж, като по отношение на осъществяването на полета, определянето на маршрута и осъществяването на полета решение е взело TUI Fly.
- 22 При тези условия, без да е необходимо да се разглежда второто кумулативно условие по член 2, буква б) от Регламент № 261/2004, трябва да се приеме, че въздушен превозвач като Thomson Airways в главното дело, който отдава под наем въздухоплавателно средство и екипажа на друг въздушен превозвач не би следвало в никакъв случай да се квалифицира като „опериращ въздушен превозвач“ по смисъла на Регламент № 261/2004, и в частност по смисъла на член 2, буква б).
- 23 Това разрешение се подкрепя от формулираната в съображение 1 от Регламент № 261/2004 цел да се осигури високо равнище на защита на пътниците, тъй като по този начин може да се гарантира, че превозваните пътници ще бъдат обезщетени или ще им бъдат оказани съответните

грижи, без да трябва да се държи сметка за договореностите на въздушния превозвач, който е решил да осъществи разглеждания полет с друг превозвач, за да може да осигури конкретно постигането на тази цел.

- 24 Освен това посоченото разрешение е в съответствие с прогласения в съображение 7 от посочения регламент принцип, съгласно който, за да се гарантира ефективното му прилагане, задълженията, които произтичат от него, следва да се поемат от опериращия въздушен превозвач, без значение на обстоятелство дали този превозвач е собственик на самолета или ползването на този самолет е предмет на договор за лизинг заедно със съответния екипаж.
- 25 Безспорно запитващата юрисдикция пояснява още, че в полученото от жалбоподателите в главните производства потвърждение на резервацията се посочва, че полетът, разглеждан в главното производство, се „изпълнява“ от въздушния превозвач, който отдал под наем въздухоплавателното средство заедно с неговия екипаж. Въпреки това, макар че тази информация е релевантна за прилагането на Регламент № 2111/2005, тя не предопределя идентифицирането на „опериращия въздушен превозвач“ по смисъла на Регламент № 261/2004, предвид обстоятелството, че от съображение 1 от Регламент № 2111/2005 следва, че с него се преследва цел, различна от тази на Регламент № 261/2004.
- 26 С оглед на всички изложени съображения на поставения въпрос трябва да се отговори, че понятието „опериращ въздушен превозвач“ по смисъла на Регламент № 261/2004, и по-специално на член 2, буква б), следва да се тълкува в смисъл, че не обхваща въздушен превозвач, който, както този в главното производство, отдава под наем на друг въздушен превозвач въздухоплавателното средство заедно с неговия екипаж („мокър лизинг“), съгласно предвиденото в договор за лизинг на въздухоплавателно средство с екипажа, но не поема отговорност за изпълнението на тези полети, при положение че в издадено на пътниците потвърждение за резервацията на място на полета се посочва, че този полет се изпълнява от първия превозвач.

По съдебните разноски

- 27 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 (трети състав) реши:

Понятието „опериращ въздушен превозвач“ по смисъла на 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, и по-специално на член 2, буква б) от него, следва да се тълкува в смисъл, че не обхваща въздушен превозвач, който, както този в главното производство, отдава под наем на друг въздушен превозвач въздухоплавателното средство заедно с неговия екипаж, съгласно предвиденото в договор за лизинг на въздухоплавателно средство с екипажа („мокър лизинг“), но не поема отговорност за изпълнението на тези полети, при положение че в издадено на пътниците потвърждение за резервацията на място на полета се посочва, че този полет се изпълнява от първия превозвач.

Подписи