



Сборник съдебна практика

ОПРЕДЕЛЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

1 октомври 2020 година *

„Преюдициално запитване — Член 99 от Процедурния правилник на Съда — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Обезщетяване на пътниците във въздушния транспорт при голямо закъснение на полет — Право на обезщетение при закъснение — Продължителност на закъснението — Час на отваряне на вратата на самолета в крайния пункт — Действително време на пристигане — Време на пристигане по разписание — Въпрос, по който Съдът вече се е произнесъл, или отговор, който може да бъде изведен недвусмислено от съдебната практика“

По дело C-654/19

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) с акт от 2 юли 2019 г., постъпил в Съда на 3 септември 2019 г., в рамките на производство по дело

FP Passenger Service GmbH

срещу

Austrian Airlines AG

СЪДЪТ (осми състав),

състоящ се от: L. S. Rossi, председател на състава, J. Malenovský (докладчик) и F. Biltgen, съдии,

генерален адвокат: P. Pikamäe,

секретар: A. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за FP Passenger Service GmbH, от F. Puschkarski, Rechtsanwältin, и B. Passin, Rechtsanwalt,
- за Austrian Airlines AG, от G. Gries, Rechtsanwalt,
- за австрийското правителство, от J. Schmoll и G. Kunnert, в качеството на представители,
- за германското правителство, от J. Möller и M. Hellmann, в качеството на представители,
- за полското правителство, от B. Majczyna, в качеството на представител,

* Език на производството: немски.

– за Европейската комисия, от W. Mölls и N. Yerrell, в качеството на представители,
предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, да се произнесе с мотивирано
определение в съответствие с член 99 от Процедурния правилник на Съда,

постанови настоящото

Определение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на членове 5—7 от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между FP Passenger Service GmbH и Austrian Airlines AG относно обезщетението на пътник на последното дружество за закъснението, с което самолетът, на борда на който той се е намирал, пристига на летище Виена-Швехат (Австрия).

Правна уредба

- 3 Съображение 1 от Регламент № 261/2004 гласи:

„Действия на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо ниво на защита на пътниците. Освен това, по принцип следва да се отчитат изискванията за защита на клиента“.

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

„За целите на настоящия регламент:

[...]

- е) „билет“ означава валиден документ, даващ право на транспорт, или нещо еквивалентно на нехартиен носител, включително електронна форма, издаден или одобрен от въздушния превозвач или негов упълномощен представител;

[...]

- 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 на пристигане се спази“.

- 5 Член 5 от посочения регламент, озаглавен „Отмяна“, предвижда:

„1. При отмяна на полет съответните пътници:

[...]

в) имат право на обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7, освен ако не са:

[...]

iii) информирани за отмяната по-малко от седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от един час преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от два часа след времето за пристигане по разписание.

[...]

3. Опериращ въздушен превозвач не е длъжен [д]а изплаща обезщетение по член 7, ако може да докаже, че отмяната е причинена от извънредни обстоятелства, които не са могли да бъдат избегнати, дори да са били взети всички необходими мерки.

[...]“.

6 Член 6 от същия регламент, озаглавен „Закъснение“, гласи:

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

- а) за два или повече часа при полети до 1 500 километра; или
- б) за три часа за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 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, буква а), и член 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, буква б), и член 9, параграф 1, буква 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“.

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

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

[...]

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

[...]

2. Когато на пътниците се предложи премаршрутиране до крайния пункт на пристигане с друг полет съгласно член 8, времето на пристигане не превишава времето на пристигане по разписание на първоначално резервирания полет

а) с два часа за всички полети до 1 500 километра [...]

[...]

операцията въздушен превозвач може да намали обезщетението, предвидено в параграф 1, с 50 %.

[...]

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

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

- 8 FP Passenger Service, ищец в главното производство, встъпва в правата на пътник, който има резервация в Austrian Airlines за полет номер OS 2344, с излитане от Хургада (Египет) до Виена (Австрия), със заминаване по разписание на 20 август 2017 г. в 10,50 ч. и пристигане по разписание на същия ден в 15,20 ч.
- 9 Тъй като излита от Хургада едва в 14,22 ч., на 20 август 2017 г. самолетът пристига на летище Виена-Швехат със закъснение, чиято продължителност може да варира в зависимост от момента на пристигане. В това отношение в акта за преюдициално запитване са посочени няколко различни часа:
 - 18,14 ч.: „touch down“ (качане). Този момент е съобщен от служител на летището,
 - 18,17 ч.: „Actual Time of Arrival „(ATA) („реално време на пристигане“). Става въпрос за момента, в който самолетът е стигнал до своята крайна позиция. За тази операция е подаден сигнал и от служител на летището,
 - 18,18 ч.: задействани са спирачките за паркиране на самолета, което е сигнализирано автоматично от самолета,
 - 18,22 ч.: екипажът съобщава, че самолетът е стигнал до стоянката за паркиране.
- 10 Според запитващата юрисдикция не е доказано, че времето, изтекло преди отварянето на вратите на самолета, е било необичайно дълго. За сметка на това самолетът е бил паркиран на отдалечена стоянка, откъдето пътниците са превозени с автобус до терминала на летището. Не можело да се определи дали в хипотезата, при която самолетът каца по разписание, той би бил насочен към тази стоянка за паркиране или на друго място. В този контекст запитващата юрисдикция уточнява, че самолетите, които кацат на летище Виена-Швехат, паркират или на пистата, където пътниците напускат самолета по стълба и посредством совалков превоз стигат до сградата на летището, или на „ръкав“, позволяващ да се влезе директно в сградите на летището.
- 11 FP Passenger Service предявява пред Bezirksgericht Schwechat (Районен съд Швехат, Австрия) иск за обезщетение за закъснението в размер на 400 EUR, заедно с лихвите. В подкрепа на иска си поддържа, че тъй като излитането на съответния полет е закъсняло, крайният пункт на пристигане действително е достигнат едва в 18,22 ч., т.е. часа, в който закъснелият самолет е пристигнал в мястото му на паркиране.

- 12 FP Passenger Service обаче твърди, че за да се определи закъснението, моментът, който трябва да се вземе предвид, е моментът на отваряне на вратите, тоест моментът, в който пътниците са могли да напуснат самолета. В случая отварянето на вратите е станало повече от три часа след времето на пристигане по разписание.
- 13 Austrian Airlines пък поддържа, че закъснението на разглеждания полет е по-малко от три часа. Всъщност самолетът е достигнал крайния пункт не в 18,22 ч., а в 18,17 ч. За целите на прилагането на правото на обезщетение съгласно Регламент № 261/2004 както времето на пристигане по разписание, така и действителното време на пристигане съответстват на времето, в което самолетът е кацнал на летището в крайната дестинация. То не включва времето, необходимо за отварянето на вратите.
- 14 Уважавайки позицията на Austrian Airlines, първоинстанционният съд отхвърля иска на FP Passenger Service с мотива, че за да се определи действителното закъснение на полет, трябва да се съпостави времето на пристигане по разписание и действителното време на пристигане. Тъй като в случая това съпоставяне показва закъснение само от 2 часа и 57 минути, първоинстанционният съд приема, че FP Passenger Service няма основание да получи право на обезщетение на основание Регламент № 261/2004.
- 15 Ищецът в главното производство обжалва това решение пред запитващата юрисдикция. Последната счита, че следва да се приложи решението на Съда от 4 септември 2014 г., Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141). Следователно, за да се определи продължителността на закъснението, трябва да се установи в кой момент биха били отворени вратите на самолета, ако полетът не беше закъснял, като този момент можел да се съпостави с момента, в който вратите действително са отворени. В това отношение, макар в разписанието на полетите да не се споменава времето на разчетно отваряне на вратите, опитът показвал, че периодът между момента, в който самолетът достига мястото си на паркиране, и отварянето на вратите обикновено е един и същ за всички полети. От това следва, че периодът между действителното време на пристигане и действителното отваряне на вратите, от една страна, и периодът между пристигането по разписание и разчетното отваряне на вратите, от друга страна, са идентични, така че нито едно от тях не трябва да се взема предвид при изчисляването на закъснението.
- 16 За сметка на това, ако в определен случай периодът между действителното време на пристигане и действителното отваряне на вратите е необичайно дълъг и пътникът представи доказателства за това, следва да се вземе предвид разликата между реалното време и обичайно необходимото време за отваряне на вратите, така че тази разлика да се добави към закъснението, изчислено в съответствие с предходните съображения. В случая обаче следва да се изходи от принципа, че периодът между действителното време на пристигане и действителното отваряне на вратите не надхвърля обичайното време, така че не трябва да се взема предвид.
- 17 Запитващата юрисдикция уточнява, че по този въпрос не е установена националната съдебна практика.
- 18 При това положение Landesgericht Korneuburg (Областен съд Корнойбург, Австрия) решава да спре главното производство и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Трябва ли членове 5[—]7 от Регламент [№ 261/2004] да се тълкуват в смисъл, че с оглед на решението от 4 септември 2014 г., Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141), съгласно което следва да се вземе предвид моментът на отваряне на вратите, при изчисляването на закъснението трябва да се определи разликата между действителното време на отваряне на вратите и времето на пристигане по разписание, или разликата между действителното време на отваряне на вратите и времето на разчетно отваряне на вратите в хипотезата на време на пристигане по разписание?“.

По преюдициалния въпрос

- 19 С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува — с оглед на решението от 4 септември 2014 г., *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141) — в смисъл, че за да се определи продължителността на закъснението на пътниците на даден полет при пристигане, следва да се изчисли времето, което е изтекло между времето на пристигане по разписание и отварянето на вратите на самолета.
- 20 Съгласно член 99 от Процедурния правилник на Съда, когато преюдициалният въпрос е идентичен с въпрос, по който Съдът вече се е произнесъл, отговорът на този въпрос се налага недвусмислено от съдебната практика или отговорът не оставя място за разумно съмнение, Съдът може във всеки един момент да се произнесе с мотивирано определение по предложение на съдията докладчик и след изслушване на генералния адвокат.
- 21 И тъй като случаят по настоящото дело е такъв, следва да се приложи тази разпоредба.
- 22 Най-напред следва да се припомни, че от текста на Регламент № 261/2004 не следва изрично, че пътниците на закъснели при пристигане полети имат право да получат обезщетение от опериращия въздушен превозвач по член 7 от този регламент, тъй като понятието „закъснение на полета“ в текста на регламента се определя само спрямо времето за излитане по разписание (вж. в този смисъл решение от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon и др.*, C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 31, 40 и 41).
- 23 В съответствие обаче 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, Съдът е постановил, че подобно на пътниците, чиито първоначални полети са отменени и на които въздушният превозвач не е в състояние да предложи премаршрутиране при условията по член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004, пътниците, чиито полети имат голямо закъснение, тоест закъснение с продължителност, равна или по-голяма от три часа, имат право на обезщетение на основание член 7 от Регламент № 261/2004, при условие че са претърпели необратима загуба на време, а следователно и сходно неудобство (вж. в този смисъл решения от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon и др.*, C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 48, 60 и 61 и от 23 октомври 2012 г., *Nelson и др.*, C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 33, 34 и 40).
- 24 По този начин Съдът е определил времеви праг, над който тази загуба на време подлежи на обезщетение с фиксиран размер съгласно Регламент № 261/2004.
- 25 По-нататък Съдът уточнява, че тъй като посоченото неудобство, причинено от загубата на време, се обективира при пристигане на полета, с оглед на предвиденото в Регламент № 261/2004 обезщетение продължителността на закъснението се определя спрямо „времето на пристигане по разписание“ (вж. в този смисъл решения от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon и др.*, C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 61, от 23 октомври 2012 г., *Nelson и др.*, C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 40 и от 26 февруари 2013 г., *Folkerts*, C-11/11, EU:C:2013:106, т. 33), като уточнява, че става въпрос за времето, което е определено в разписанието на полета и е посочено в билета, предоставен на съответния пътник.
- 26 Следователно времето на пристигане по разписание, посочено в предходната точка, посочва моментът, в който обикновено полетът е завършен. Възможно е обаче, след като е надвишено това време, пътниците все още да се намират на борда на самолета поради различни инциденти, които могат да забавят пристигането на полета, независимо дали става въпрос за усложнения, предхождащи излитането, настъпили по време на пътуването, или след кацането по местоназначение.

- 27 Както следва от точки 23 и 24 от настоящото определение, загубата на време в сравнение с времето на пристигане по разписание, понесено от пътниците на закъснял полет, е релевантна от гледна точка на правото на обезщетение, предвидено в Регламент № 261/2004, само доколкото е в размер на най-малко три часа.
- 28 Проверката дали този времеви праг е бил достигнат в определен случай, трябва да се извърши с оглед на момента, в който самолетът действително е пристигнал в местоназначението си. Тъй като Регламент № 261/2004 не определя действителното време на пристигане, в точка 17 от решение от 4 септември 2014 г., *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), Съдът приема, че понятието „действително време на пристигане“ трябва да се тълкува така, че да се прилага по еднакъв начин в Съюза.
- 29 Така в точка 25 от това решение Съдът приема по същество, че понятието „действително време на пристигане“ трябва да се тълкува в смисъл, че то съответства на момента, в който се отваря поне една от вратите на самолета, с уговорката, че в този момент на пътниците е позволено да напуснат машината.
- 30 Всъщност именно към този момент се прекратява положението, при което пътниците са затворени в ограничено пространство — подчинени на инструкциите и контрола на въздушния превозвач — в което по технически съображения и съображения за безопасност възможностите им за комуникация с външния свят са значително стеснени и те не могат да водят по свое усмотрение личните, семейните, социалните и професионалните си дела (вж. в този смисъл решение от 4 септември 2014 г., *Germanwings*, C-452/13, EU:C:2014:2141, т. 20, 22, 24 и 25).
- 31 Накрая, следва да се отбележи, че в решение от 4 септември 2014 г., *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141), Съдът само определя обхвата на понятието „действително време на пристигане“, без обаче да поставя под въпрос понятието „време на пристигане по разписание“ по смисъла на Регламент № 261/2004, и по-специално на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii), на който се позовава съдебната практика, цитирана в точка 23 от настоящото определение. Напротив, понятието „време на пристигане по разписание“, както е определено в точка 25 от настоящото определение, се явява абсолютно необходим елемент за измерване на продължителността на всяко закъснение на полета към момента на пристигането.
- 32 С оглед на всички изложени по-горе съображения на поставения въпрос следва да се отговори, че Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува — с оглед на решението от 4 септември 2014 г., *Germanwings* (C-452/13, EU:C:2014:2141) — в смисъл, че за да се определи продължителността на закъснението на пътниците на даден полет при пристигане, следва да се изчислява времето, което е изтекло между времето на пристигане по разписание и действителното време на пристигане, а именно моментът, в който се отваря поне една от вратите на самолета, тъй като в този момент на пътниците е разрешено да напуснат самолета.

По съдебните разноски

- 33 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.

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

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 — с оглед на решение от 4 септември

2014 г., Germanwings (C-452/13, EU:C:2014:2141) — в смисъл, че за да се определи продължителността на закъснението на пътниците на даден полет при пристигане, следва да се изчислява времето, което е изтекло между времето на пристигане по разписание и действителното време на пристигане, а именно моментът, в който се отваря поне една от вратите на самолета, тъй като в този момент на пътниците е разрешено да напуснат самолета.

Подписи