



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (девети състав)

4 септември 2014 година *

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Членове 2, 5 и 7 — Право на обезщетение в случай на голямо закъснение на полет — Продължителност на закъснението — Понятие „време на пристигане“

По дело C-452/13

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landesgericht Salzburg (Австрия) с акт от 31 юли 2013 г., постъпил в Съда на 12 август 2013 г., в рамките на производство по дело

Germanwings GmbH

срещу

Ronny Henning,

СЪДЪТ (девети състав),

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

генерален адвокат: Y. Bot,

секретар: К. Malacek, администратор,

предвид изложеното в писмената фаза на производството и в съдебното заседание от 7 май 2014 г.,

като има предвид становищата, представени:

- за г-н Henning, от А. Skribe, Rechtsanwalt,
- за германското правителство, от Т. Henze и J. Kemper, в качеството на представители,
- 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

* Език на производството: немски.

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на понятието „време на пристигане“ по смисъла на членове 2, 5 и 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, стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между дружество Germanwings GmbH (наричано по-нататък „Germanwings“), въздушен превозвач, и г-н Henning, относно отказа на този превозвач да плати обезщетение на последния заради твърдяното закъснение, с което самолетът му пристигнал на летището на Кьолн/Бон (Германия).

Правна уредба

- 3 Съгласно член 2 („Определения“) от Регламент № 261/2004:

„За целите на настоящия регламент:

[...]

- 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“.

- 4 Член 5 („Отмяна“) от посочения регламент 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.

[...]“.

5 Член 6 („Закъснение“) от Регламент № 261/2004 гласи:

„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 1 500 километра; или
- b) за три или повече часа при всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и при всички други полети между 1 500 и 3 500 километра; или
- v) за четири часа или повече при всички полети, непопадащи 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“.

6 Член 7 („Право на обезщетение“) от Регламент № 261/2004 гласи:

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

- a) 250 EUR за всички полети до 1 500 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:

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

[...]

опериращият 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 по главното производство и преюдициалният въпрос

- 7 Г-н Henning купува самолетен билет от Germanwings, за да отиде от Залцбург (Австрия) до Кьолн/Бон. Видно от билета, излитането по разписание е на 11 май 2012 г. в 13,30 ч. от летището на Залцбург, а пристигането — в 14,40 ч. същия ден на летището на Кьолн/Бон. Ортодромическото разстояние между тези две летища е под 1500 километра.
- 8 На 11 май 2012 г. самолетът на г-н Henning излита със закъснение от летището на Залцбург. При пристигането колелата на машината стъпват на пистата за кацане на летището на Кьолн/Бон в 17,38 ч. Самолетът обаче заема местостоянката си едва в 17,43 ч, т.е. 3,03 часа след планираното време на пристигане. Вратите на самолета са отворени малко по-късно.
- 9 Според г-н Henning крайният пункт е достигнат с над три часа закъснение спрямо планираното време на пристигане. Ето защо той счита, че има право на обезщетение от 250 EUR на основание членове 5—7 от Регламент № 261/2004. Germanwings твърди, че доколкото действителното време на пристигане е моментът, в който колелата на машината са стъпили на пистата за кацане на летището на Кьолн/Бон, закъснението спрямо планираното време на пристигане било само 2,58 часа, така че не се дължало никакво обезщетение.
- 10 Първоинстанционният съд приема, че действителното време на пристигане, което трябва да бъде взето предвид, е моментът, когато е отворена първата врата на самолета, за да могат пътниците да излязат от него. Ето защо този съд осъжда Germanwings да плати на г-н Henning обезщетение от 250 EUR. Дружеството подава въззивна жалба пред запитващата юрисдикция срещу това решение.
- 11 При тези обстоятелства Landesgericht Salzburg решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Кой момент е релевантен за понятието „време на пристигане“, използвано в членове 2, 5 и 7 от Регламент [№ 261/2004]:

- а) моментът, в който самолетът се приземи на пистата за кацане („touchdown“);
- б) моментът, в който самолетът е стигнал до местостоянката си и ръчната спирачка за паркиране е включена, респ. спирачното столче е поставено („блоково време“);
- в) моментът на отваряне на вратата на самолета;
- г) момент, определен от страните в рамките на частната автономия?“.

По преюдициалния въпрос

- 12 С въпроса си запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали членове 2, 5 и 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че понятието „време на пристигане“, използвано с цел да се определи продължителността на закъснението на пътниците от полет, обозначава момента, в който колелата на самолета стъпват на пистата за кацане на летището по местоназначение, или момента, в който самолетът е стигнал до местостоянката си и ръчната спирачка за паркиране е включена, респ. спирачното столче е поставено, или момента на отваряне на вратата на самолета, или пък момент, определен от страните по общо съгласие.
- 13 Като начало следва да се отбележи, че цитираният регламент визира два различни случая на закъснение на полет.

- 14 От една страна, в някои случаи, като описаното в член 6 от Регламент № 261/2004 закъснение на полет, този регламент изхожда от закъснението на полета спрямо времето на излитане по разписание.
- 15 От друга страна, в други случаи, като визираниите в членове 5 и 7 от този регламент, същият изхожда от констатираното при пристигането закъснение. От цитираните членове следва, че за да се определи продължителността на това закъснение, е необходимо планираното време на пристигане на самолета да се съпостави с времето, в което той реално е стигнал до местоназначението си.
- 16 Регламент № 261/2004 не определя действителното време на пристигане. От изискванията както за еднакво прилагане на правото на Съюза, така и на принципа за равно третиране обаче следва, че разпоредбата от правото на Съюза, чийто текст не препраща изрично към правото на държава членка с оглед определянето на нейния смисъл и обхват, трябва по принцип да получи самостоятелно тълкуване в целия Европейски съюз (вж. в този смисъл решение *Ekro*, 327/82, EU:C:1984:11, т. 11).
- 17 Следователно понятието „действително време на пристигане“ трябва да се тълкува така, че да се прилага по еднакъв начин в Съюза.
- 18 При това положение едната от посочените от запитващата юрисдикция хипотези — а именно че въпросното понятие се определя от заинтересованите лица чрез договор — трябва, доколкото в Регламент № 261/2004 изобщо няма индикации в този смисъл, да се отхвърли още в началото.
- 19 На следващо място следва да се припомни, че Съдът вече е постановил, че подобно на пътниците, чийто първоначален полет е отменен 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 този регламент, при условие че също са претърпели необратима загуба на време (вж. в този смисъл решение *Folkerts C-11/11*, EU:C:2013:106, т. 32 и цитираната съдебна практика).
- 20 Всъщност по време на полета пътниците остават 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. При тези условия пътниците не могат да продължат да изпълняват без прекъсване своите лични, семейни, социални или професионални задачи. Едва когато полетът приключи, те могат отново да се върнат към обичайните си дейности.
- 21 Докато полетът не е превишил планираната продължителност, посочените неудобства трябва да се считат за неизбежни; това обаче не важи в случаите на закъснение, защото времето над планираната продължителност на полета, прекарано при описаните в предходната точка условия, е „загубено време“, поради факта че съответните пътници не могат да го използват, за да постигнат целите, накарали ги да се отправят в желания момент към избраната от тях дестинация.
- 22 Следователно в контекста на Регламент № 261/2004 понятието „действително време на пристигане“ трябва да се разбира в смисъл, че съответства на момента, в който се прекратява положението, описано в точка 20 от настоящото решение.
- 23 В това отношение е нужно да се посочи, че по принцип положението на пътниците от полет не се променя съществено нито когато колелата на самолета им стъпят на пистата за кацане на летището на местоназначение, нито когато той е стигнал до местостоянката си и ръчната

спирачка за паркиране е включена, респ. спирачното столче е поставено, тъй като в затвореното пространство, в което се намират пътниците, за тях продължават да се прилагат различни ограничения.

- 24 Едва в момента, когато на пътниците е позволено да напуснат машината и за целта е разпоредено вратите на самолета да бъдат отворени, те поначало могат отново да се върнат към обичайните си дейности, без спрямо тях да се прилагат посочените ограничения.
- 25 От предходните съображения следва, че членове 2, 5 и 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че понятието „време на пристигане“, използвано с цел да се определи продължителността на закъснението на пътниците от полет, 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.
- 26 Този извод не се опровергава от обстоятелството, че в редица европейски регламенти, както и в някои документи на Международната асоциация за въздушен транспорт (ИАТА) се използва понятието „действително време на пристигане“ в смисъл на момента, когато самолетът е стигнал до местостоянката си. Всъщност тези регламенти и документи преследват цели, които са свързани с правилата за въздушна навигация, и по-специално с разпределянето на слотове, и които са различни от целите на Регламент № 261/2004. Ето защо дадените в тях определения не могат да се смятат за релевантни при тълкуването на съответните термини в контекста на Регламент № 261/2004, чиято изключителна цел е да се признаят минимални права на пътниците, които понасят различни неудобства поради отказания им достъп на борда против тяхната воля, поради отмяната или поради закъснението на техния полет.
- 27 С оглед на всички изложени дотук съображения на въпроса на запитващата юрисдикция следва да се отговори, че членове 2, 5 и 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкуват в смисъл, че понятието „време на пристигане“, използвано с цел да се определи продължителността на закъснението на пътниците от полет, обозначава момента, в който се отваря поне една от вратите на самолета, с уговорката, че в този момент на пътниците е позволено да напуснат машината.

По съдебните разноски

- 28 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 (девети състав) реши:

Членове 2, 5 и 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 трябва да се тълкуват в смисъл, че понятието „време на пристигане“, използвано с цел да се определи продължителността на закъснението на пътниците от полет, обозначава момента, в който се отваря поне една от вратите на самолета, с уговорката, че в този момент на пътниците е позволено да напуснат машината.

Подписи