



Сборник съдебна практика

ЗАКЛЮЧЕНИЕ НА ГЕНЕРАЛНИЯ АДВОКАТ
М. ВОБЕК
представено на 19 октомври 2017 година¹

Съединени дела C-274/16, C-447/16 и C-448/16

flightright GmbH
срещу
Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (C-274/16)
(Преюдициално запитване, отправено от Amtsgericht Düsseldorf
(Районен съд, Дюселдорф, Германия)
и
Roland Becker
срещу
Hainan Airlines Co. Ltd (C-447/16)
и
Mohamed Barkan
Souad Asbai
Assia Barkan
Zakaria Barkan
Nousaiba Barkan
срещу
Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA (C-448/16)
(Преюдициални запитвания, отправени от Bundesgerichtshof
(Федерален върховен съд, Германия)

„Преюдициални запитвания — Регламенти (ЕО) № 44/2001 и (ЕС) № 1215/2012 —
Съдебна компетентност по искове на основание Регламент (ЕО) № 261/2004 —
Закъснял полет — Многоетапно пътуване — Понятието „дела, свързани с договор“ —
Предоставяне на услуги — Място на изпълнението — Ответник с местожителство в
трета държава“

I. Въведение

1. Настоящите дела се отнасят до три иска за обезщетение, предявени срещу авиокомпани на основание Регламент (ЕО) № 261/2004² заради закъснения и отказан достъп на борда в различни сегменти от многоетапно пътуване.

¹ Език на оригиналния текст: английски.

² Регламент 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. Първите два иска са обединени от една и съща тема: въздушният превозвач по договор (наричан по-нататък „ВПД“) продава на пътниците билети за пътуване, състоящо се от два свързващи полета. Самият ВПД изпълнява само втория етап от пътуването. Първият етап е изпълнен от опериращ въздушен превозвач (наричан по-нататък „ОВП“). И в двата случая има закъснение в първия етап от пътуването, заради което пътниците пропускат свързващия полет.

3. Тези фактически положения повдигат два правни въпроса. Първо, какъв е по естеството си искът, предявен от пътниците срещу ОВП заради закъснението в първия етап от пътуването? Възможно ли е производството по такъв иск, дори при липсата на договор между пътника и ОВП, да се счита за „дело, свързано с договор“, по смисъла на Регламент (ЕО) № 44/2001³ и Регламент (ЕС) № 1215/2012⁴?

4. Второ, кои съдилища разполагат с международна компетентност по такива иски за обезщетение? Пътниците предявяват иските си срещу ОВП пред германските съдилища, тъй като Германия е дестинацията във втория етап от пътуването. ОВП обаче изпълнява първия етап от него, който нито започва, нито завършва в Германия.

5. Третият иск е също за обезщетение, но повдига отделен въпрос. Искът е предявен срещу ОВП, който се явява и ВПД за пътника, за етапа, във връзка с която възниква оплакването. Свързаният със съдебната компетентност въпрос в случая обаче е от различно естество, тъй като отказалият достъп на борда въздушен превозвач е установен извън Съюза. Поради това въпросът е кои правила за определяне на международната съдебна компетентност се прилагат в този случай.

II. Правна уредба

а) Регламент № 261/2004

6. Член 2, буква б) от Регламент № 261/2004 определя „опериращ въздушен превозвач“ като „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“.

7. Член 3, параграф 1 предвижда, че Регламент № 261/2004 се прилага:

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

б) за пътници, заминаващи от летище, намиращо се в трета страна, до летище, разположено на територията на държава членка, за която Договорът се прилага, освен ако те не са получили облаги или обезщетение и не им е предоставена помощ в тази трета страна, ако опериращият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността“.

8. Съгласно член 3, параграф 5 Регламент № 261/2004 се прилага за всеки ОВП, предоставящ транспорт на пътниците, обхванати от параграфи 1 и 2 от същата разпоредба. Член 3, параграф 5, второ изречение гласи, че „[в] случаите, когато [ОВП], 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“.

³ Регламент 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).

⁴ Регламент 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). Този регламент отменя Регламент № 44/2001.

9. Член 6, параграф 1 определя помощта, която ОВП трябва да предостави на пътниците в случай на закъснение в зависимост от продължителността на закъснението и разстоянието на полета. Освен това член 7, точка 1 определя размерите на фиксираното обезщетение, което пътниците следва да получат.

10. Член 13 от Регламент № 261/2004 урежда „[п]раво[то] на поправка на вредите“. Той гласи, че „[...] когато [ОВП] плаща обезщетение или изпълнява други задължения, произтичащи от настоящия регламент, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща неговото право да търси обезщетение от всяко лице, в това число и трети лица, в съответствие с приложимото законодателство. По-специално, настоящият регламент по никакъв начин не ограничава [ОВП] да търси възстановяване от туроператор или друго лице, с което [ОВП] има договор. По същия начин, нито една разпоредба от този регламент не може да се тълкува като ограничаваща правото на туроператор или трето лице, различно от пътника, с когото [ОВП] има договор, да търси възстановяване или обезщетение от [ОВП...]“.

б) Регламенти № 44/2001 и № 1215/2012

11. Член 66, параграф 1 от Регламент № 1215/2012 предвижда, че той се прилага по отношение на производства, образувани на или след 10 януари 2015 г.

12. Производствата по дела C-447/16 и C-448/16 са започнати преди тази дата. По тези дела продължава да се прилага Регламент № 44/2001. Дело C-274/16 попада под действието на Регламент № 1215/2012. С изключение на номерацията обаче разпоредбите на двата приложими по посочените дела регламенти остават идентични.

13. Съгласно член 2, параграф 1 от Регламент № 44/2001 и член 4, параграф 1 от Регламент № 1215/2012 „искове срещу лицата, които имат местоживеене в държава членка, независимо от тяхното гражданство, се предявяват пред съдилищата на тази държава членка“.

14. Съгласно член 4, параграф 1 от Регламент № 44/2001 и член 6, параграф 1 от Регламент № 1215/2012 „[а]ко ответникът няма местоживеене в държава членка, компетентността на съдилищата на всяка държава членка [...] се определя от правото на тази държава членка“⁵. Съгласно член 4, параграф 2 от Регламент № 44/2001 и член 6, параграф 2 от Регламент № 1215/2012 „[с]прямо такъв ответник всяко лице с местоживеене в държава членка може независимо от гражданството си да се възползва в тази държава членка от действащите там правила за компетентност, [...] по същия начин като гражданите на тази държава членка“.

15. Раздел 2 от двата регламента съдържа правила относно специалната компетентност. Релевантните разпоредби са член 5 от Регламент № 44/2001 и член 7 от Регламент № 1215/2012. Параграф 1, буква а) от посочените членове предвижда, че срещу лице, което има местоживеене в държава членка, могат да бъдат предявявани искове в друга държава членка по дела, свързани с договор — в съдилищата по мястото на изпълнение на въпросното задължение. В случая на предоставяне на услуги, мястото на изпълнение на въпросното задължение в съответствие с параграф 1, буква б), второ тире от същите разпоредби е „в държава членка, където съгласно договора услугите са били предоставени или е трябвало да бъдат предоставени“.

16. Освен това съгласно член 5, точка 3 от Регламент № 44/2001 и член 7, точка 2 от Регламент № 1215/2012 „по дела относно непозволено увреждане, деликт или квазиделикт“ компетентни са „съдилищата на мястото, където е настъпило или може да настъпи вредоносното събитие“.

⁵ При спазване на член 18, параграф 1, член 21, параграф 2 и членове 24 и 25 от Регламент № 1215/2012 и членове 22 и 23 от Регламент № 44/2001.

III. Факти, национални производства и преюдициални въпроси

17. Фактите и производството по всяко от делата (иск 1 — flightright, иск 2 — Barkan, и иск 3 — Becker) са описани съответно в раздели А—В.

А. Дело C-274/16, flightright GmbH срещу Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA

18. Пътниците по това дело купуват билети за пътуване, състоящо се от два свързващи полета от Ибиса (Испания) до Дюселдорф (Германия) през Палма де Майорка (Испания), от въздушния превозвач Air Berlin PLC & Co Luftverkehrs KG (наричано по-нататък „Air Berlin“). Първият етап се изпълнява от Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, SA (наричано по-нататък „Air Nostrum“). Вторият етап се изпълнява от Air Berlin. В първия етап има закъснение, поради което пътниците изпускат свързващия полет. В крайна сметка пристигат в Дюселдорф със закъснение от 13 часа.

19. Пътниците прехвърлят правата си съгласно Регламент № 261/2004, възникнали в резултат от закъснението, на flightright GmbH (наричано по-нататък „flightright“). В производството по делото flightright иска обезщетение в размер на 500 EUR от Air Nostrum ведно с лихвите (по-нататък „иск 1 — flightright“).

20. Flightright предявява иск пред Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф, Германия). Този съд изпитва съмнения относно международната си компетентност по делото. По-конкретно, въпросът ѝ е дали крайният пункт на пристигане — Дюселдорф, е мястото на изпълнение по смисъла на член 7, точка 1, буква б) от Регламент № 1215/2012. Причината за това е, че закъснението настъпва в първия етап от пътуването, който нито започва, нито завършва в Германия и се изпълнява от друг въздушен превозвач, различен от този, с когото е сключен договор за превоз.

21. При тези обстоятелства Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф) спира производството и отправя следния въпрос до Съда:

„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 пътуването по първата отсечка, когато е възникнала нередовността, и превозът по втората отсечка се осъществява от друг въздушен превозвач?“.

Б. Дело C-448/16, Mohamed Barkan и други срещу Air Nostrum L.A.M. SA

22. Г-н Mohamed Barkan, съпругата му и трите им деца (наричани по-нататък „г-н Barkan и други“) също купуват билети за пътуване, състоящо се от два свързващи полета от Мелиля (Испания) до Франкфурт на Майн (Германия) през Мадрид (Испания). Договорът за превоз е сключен с Iberia Líneas Aéreas de España (наричано по-нататък „Iberia“). Първият етап — от Мелиля до Мадрид, се изпълнява от Air Nostrum, а вторият — от Мадрид до Франкфурт на Майн, се изпълнява от Iberia. Излитането от Мелиля за Мадрид е със закъснение, поради което пътниците изпускат свързващия полет и пристигат в крайния пункт на пристигане (Франкфурт на Майн) с 4 часа закъснение.

23. Пътниците предявяват иск срещу Air Nostrum, всеки за обезщетение в размер на 250 EUR съгласно член 7, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004. Г-н Barkan иска и възстановяване на 100 EUR, ведно с лихви, за храна и телефонни разговори по време на закъснението (по-нататък „иск 2 — Barkan“).

24. Този иск е уважен от първоинстанционния съд. Във въззивното производство обаче искът е отхвърлен. Въззивният съд счита, че германските съдилища нямат международна компетентност. Според този съд липсва място на изпълнение в страната по смисъла на Регламент № 44/2001. Разглежданият иск е свързан със закъснението на пътуването в етапа от Мелиля до Мадрид, поради което съдът счита, че релевантни като място на изпълнение са само тези две места.

25. Сезиран с касационна жалба, Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) отбелязва, че международна компетентност на германските съдилища по това дело може да съществува единствено ако мястото на изпълнение на разглежданата услуга е в Германия. Решението по този въпрос зависи от това дали правоотношението между ищците в главното производство и Air Nostrum може да се счита за договорно, въпреки че между тези пътници и Air Nostrum няма пряка договорна връзка.

26. При тези обстоятелства Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) спира производството и отправя следните въпроси до Съда:

„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?“.

В. Дело C-447/16, Roland Becker срещу Hainan Airlines Co. Ltd

27. Г-н Roland Becker сключва договор за въздушен превоз с въздушния превозвач Hainan Airlines Co. Ltd (наричано по-нататък „Hainan Airlines“) за пътуване, състоящо се от два свързващи полета. Въздушният превозвач е установен извън Съюза. Първият етап от пътуването е от Берлин-Тегел (Германия) до Брюксел (Белгия), а втората — от Брюксел до Пекин (Китай). Г-н Becker се регистрира и за двата в Берлин и получава съответните бордни карти. Той регистрира и багажа си за цялото пътуване до Пекин. Първият етап от пътуването, изпълняван от Brussels Airlines, се осъществява по график. В Брюксел обаче на г-н Becker е отказан достъп на борда за втория етап до Пекин, който се изпълнява от Hainan Airlines.

28. С иск, предявен в Германия срещу Hainan Airlines, г-н Becker търси обезщетение в размер на 600 EUR съгласно член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004 ведно с лихвите и съдебните разноски (по-нататък „иск 3 — Becker“).

29. Първоинстанционният съд отхвърля иска, поради това че германските съдилища не разполагат с международна компетентност. Въззивният съд достига до същия извод. Според него няма място на изпълнение в страната, тъй като първият етапа — от Берлин до Брюксел, както и вторият — от Брюксел до Пекин, са два отделни полета съгласно Регламент № 261/2004. Разглежданият иск се отнася изключително за частта от пътуването от Брюксел до Пекин, поради което мястото на изпълнение е Брюксел. Освен това посочената юрисдикция отбелязва, че седалището на Hainan Airlines е извън Германия, поради което германските съдилища не могат да почерпят основание за международна компетентност с оглед на местоположението на това седалище. Тъй като разглежданият договор е за предоставяне на услуги, компетентност може да възникне единствено съгласно член 5, точка 1, буква а) и член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 44/2001.

30. Сезиран с касационна жалба, Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) отбелязва, че наличието на международна компетентност на германските съдилища зависи от естеството на правоотношението между г-н Becker и Hainan Airlines. То освен това зависи от това дали мястото на заминаване на първия полет може да се разглежда като място на изпълнение съгласно Регламент № 44/2001.

31. При тези обстоятелства Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) спира производството и отправя следния въпрос до Съда:

„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?“.

IV. Производство пред Съда

32. По иск 1 — flightright, писмени становища представят flightright, Air Nostrum, португалското правителство и Европейската комисия. По иск 2 — Barkan, писмени становища представят г-н Barkan и други, Air Nostrum, Конфедерация Швейцария и Комисията. Писмени становища по иск 3 — Becker, представят г-н Becker, Конфедерация Швейцария и Комисията.

33. Г-н Barkan и други, flightright, Air Nostrum, френското правителство и Комисията представят доводите си в общо заседание по трите дела, проведено на 6 юли 2017 г.

V. Съображения

34. Заключениеето има следната структура: иск 1 — flightright, и иск 2 — Barkan, попадат под действието на Регламент № 44/2001 или на Регламент № 1215/2012. Поради това най-напред ще разгледам двата правни въпроси във връзка с тези искове: дали производството по иска за обезщетение е дело, свързано с договор (А.1), и кое е мястото на изпълнение по такъв договор (А.2). След това ще се спра на въпроса за международната компетентност по иск 3 — Becker (Б).

A. Иск 1 — *flightright*, и иск 2 — *Barkan*

35. Как могат да се определят държавите членки, чиито съдилища разполагат с международна компетентност по искове срещу опериращ въздушен превозвач, който не е въздушният превозвач по договора с пътниците?

36. За определянето на тези държави членки е необходимо да се установи приложимото основание за компетентност (1), след което в рамките на това основание, с оглед на решение на Съда *Rehder*⁶, да бъде посочен компетентният съд по тези искове с международен елемент. Споменатото решение се отнася до преки полети. Поради това възниква въпросът как то следва да бъде приложено по отношение на *многоетапни пътувания* (2).

1. Приложимото основание за съдебна компетентност

a) Естество на иска

37. Регламент № 261/2004 определя правата, чиято защита пътниците могат да търсят срещу опериращия въздушен превозвач при настъпване на някоя от предвидените в него хипотези. Съвсем разбираемо обаче този регламент не определя естеството на исковете по него за целите на прилагане на регламенти № 44/2001 и № 1215/2012.

38. Установено е, че ответникът в главните производства, *Air Nostrum*, има седалище в Испания. Поради това международната компетентност на германските съдилища не може да произтича от *общото* основание за съдебна компетентност по член 2, параграф 1 от Регламент № 44/2001 и по член 4, параграф 1 от Регламент № 1215/2012.

39. На следващо място, що се отнася до *специалните* основания за съдебна компетентност, предвидени за потребители в регламенти № 44/2001 и № 1215/2012, следва да се напомни, че те също не могат да се приложат по двете дела. Счита се, че Регламент № 261/2004 е инструмент, осигуряващ високо ниво на защита на пътниците⁷. Специалното основание за съдебна компетентност на разположение на потребителите съгласно член 16, параграф 1 от Регламент № 44/2001 и член 18, параграф 1 от Регламент № 1215/2012 обаче се прилага, по силата на изричните изключения, съдържащи се съответно в член 15, параграф 3 от Регламент № 44/2001 и член 17, параграф 3 от Регламент № 1215/2012, само по договор за транспорт, който в цената си включва предоставянето на *комбинация от* пътуване и настаняване. Съгласно изложените от запитващите юрисдикции факти, разглежданите в главните производства договори не са от този вид.

40. Тъй като други основания за съдебна компетентност по Регламент № 44/2001 и Регламент № 1215/2012 не изглеждат релевантни, международната компетентност на германските съдилища следва да се провери само с оглед на специалното основание за съдебна компетентност по дела, свързани с договори или с непозволено увреждане.

⁶ Решение от 9 юли 2009 г., *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439, т. 47)

⁷ Вж. съображения 1—4 от Регламент № 261/2004, както и решения от 10 януари 2006 г., *IATA и ELFAA* (C-344/04, EU:C:2006:10, т. 69), от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon и др.* (C-402/07 и C-432/07, EU:C:2009:716, т. 44, 49 и 60) и от 23 октомври 2012 г., *Nelson и др.* (C-581/10 и C-629/10, EU:C:2012:657, т. 72 и 74).

41. В акта за преюдициално запитване по иск 2 — Barkan, Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) счита, че разглежданите иски са уредени в закона иски на договорно основание. На основание на договора си с ВПД пътниците в главното производство търсят защита на правата си, които не произтичат пряко от договорите им за превоз, а са уредени в Регламент № 261/2004. Възможността за осъществяване на тези права предполага наличието на договор за въздушен превоз и потвърдена резервация. Поради това като цяло делото е свързано с договор.

42. Flightright, г-н Barkan и други, френското правителство и Конфедерация Швейцария считат, че производствата по разглежданите иски се включват в понятието „дела, свързани с договор“ по смисъла на Регламент № 44/2001 или Регламент № 1215/2012. По същество flightright и г-н Barkan също посочват договорния произход на исовете въпреки липсата на пряко подписан от тях и Air Nostrum договор.

43. Френското правителство се позовава на практиката на Съда относно понятието „дела, свързани с договор“, като твърди, че то обхваща производствата по иски срещу трети лица, които са дали съгласие да изпълнят договорено от други лица задължение. Посоченото правителство освен това посочва и „свързаната с представителство“ разпоредба на член 3, параграф 5 от Регламент № 261/2004 в потвърждение на договорното основание на разглежданите иски.

44. По същия начин, позовавайки се на практиката на Съда и на последната разпоредба от Регламент № 264/2004, Конфедерация Швейцария твърди, че предвиденото по закон прехвърляне на задължения съгласно Регламент № 264/2004 от ВПД на ОВП сочи, че разглежданите иски се основават на договор.

45. По принцип Комисията стига до същия извод. Тя отбелязва, че за посочените в него задължения Регламент № 261/2004 въвежда отговорност на ОВП, а не на ВПД. Без значение било обстоятелството, че правата на съответните пътници са уредени в регламент, а не в договор. Причината за това била, че се явяват правна последица от неточно изпълнение на договора.

46. Air Nostrum изглежда приема твърдението, че разглежданият иск може да се класифицира като предявен на договорно основание (въпреки, че в писменото си становище по иск 1 — flightright, подчертава липсата на договорна връзка). То обаче твърди, че може да му бъде търсена отговорност само за етапа от пътуването, който действително е изпълнило и чието място на изпълнение е извън Германия.

б) Договор или непозволено увреждане?

47. Видно от информацията, предоставена от запитващите юрисдикции и потвърдена в заседанието, по същество е налице „тристранна“ връзка между три субекта (ВПД—ОВП—пътник) и два договора: договор за превоз между ВПД и пътника и каквато изглежда е разпространената практика, общ рамков договор между ВПД и ОВП. Няма обаче договор, подписан *пряко* от пътниците и ответния ОВП⁸.

48. При изложената фактическа и правна обстановка запитващата юрисдикция по иск 2 — Barkan, изразява съмнения дали искът, насочен срещу образувание, което не е страна по съответния договор, стоящ в основата на правоотношението, може да се счита за предявен на договорно основание.

⁸ Положението е още по-сложно за ищеца по иск 1 — flightright. Ищецът не е страна по договора за превоз между ВПД и пътниците, които му прехвърлят разглежданото вземане, което е предмет на иска.

49. В хода на производството бяха обсъдени две възможности за преценка на естеството на исквете.

50. Първо, би могло да се приеме, че тези иски се основават на деликт/непозволена увреждане. Тъй като между пътниците и ОВП няма договор, искът е предявен именно срещу ОВП, тъй като той не е изпълнил задълженията си по Регламент № 261/2004. В този смисъл за целите на международната съдебна компетентност може да се приеме, че искът се основава на вид уредено в закона непозволена увреждане: съдържанието на задълженията, последиците от неизпълнението им, както и самоличността на ответника са уредени все в Регламент № 261/2004⁹.

51. Второ, както бе обсъдено в заседанието, може да се приеме, че искът е предявен на договорно основание или поради това че е налице *имплицитен* договор между ОВП и пътника¹⁰, или поради това че общият рамков договор (за съвместни полети или други видове сътрудничество) между ВПД и ОВП може да се разглежда като вид *договор в полза на трето лице*, а именно на пътника.

52. Моето мнение е, че действително искът е предявен на договорно основание, не на основание на непозволена увреждане. Трябва обаче да призная, че конструкциите с имплицитния договор или с договора в полза на трето лице ми се струват донякъде тромави и проблематични. Според мен отговорът защо в рамките на въведената с регламенти № 44/2001 и № 1215/2012 класификация подобен иск е договорен по естеството си, е по-прост.

53. На първо място и най-вече, формулировката на член 5, точка 1, буква а) от Регламент № 44/2001 и на член 7, точка 1, буква а) от Регламент № 1215/2012 е по-скоро отворена, като се посочва, че срещу лице, което има местоживеене в държава членка, могат да бъдат предявявани иски в друга държава членка „по дела, *свързани с договор*“¹¹. Тази формулировка, присъстваща в текста и на други езици¹², очевидно има предвид „*делата*, свързани с договор“, а не „*страната* по договор“.

54. Ето защо според мен правилото относно съдебната компетентност по 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. Важно е дали основният първоизточник на спорните права и задължения и причината, поради която искът е предявен срещу конкретния ответник, произтичат от договор. Ако това е така, искът, с който се търси тяхната защита, е по „дело, свързано с договор“, дори, както често се случва при правните норми за защита на потребителите, правата и задълженията, чиято защита се търси по конкретното дело, да са били „вписани“ (тоест станали приложими без възможност за дерогация) в договора по силата на императивни правни норми.

9 Което на свой ред прави приложими член 5, точка 3 от Регламент № 44/2001 и член 7, точка 2 от Регламент № 1215/2012. Съгласно тези разпоредби съдилищата с международна компетентност са тези на мястото, където е настъпило или може да настъпи вредоносното събитие. Това място е определено от Съда едновременно като мястото на настъпване на вредата и мястото на настъпване на събитието, което е причинило тази вреда. За неотдавнашно преформулиране на това положение вж. например решение от 22 януари 2015 г., Hejduk (C-441/13, EU:C:2015:28, т. 18 и цитираната съдебна практика). За първоначалната формулировка на принципа вж. решение от 30 ноември 1976 г., Bier (21/76, EU:C:1976:166, т. 19, 24 и 25).

10 Допуска се, че наличието на такъв имплицитен договор би произтичало от съчетанието на договор за превоз, сключен между пътника и ВПД, от една страна, и общия рамков договор между ВПД и ОВП, от друга.

11 Курсивът е мой.

12 Например на немски: „wenn ein Vertrag oder Ansprüche aus einem Vertrag den Gegenstand des Verfahrens bilden“; френски: „en matière contractuelle“; испански: „en materia contractual“; италиански: „in materia contrattuale“; и чешки: „pokud předmět sporu tvoří smlouva nebo nároky ze smlouvy“.

55. Две систематични аналогии в рамките на регламенти № 44/2001 и № 1215/2012 потвърждават това становище. Първо, подобно на тълкуването на понятието „дело във връзка със застраховане“, от значение е съответният ищец да търси защита на права, които произтичат от договор за застраховане, а не дали той или тя е бил страна по договора¹³. Второ, възможно е да се разгледат и делата за правопримство по искове на трети лица. При определени обстоятелства трето лице може да встъпи вместо друг субект, за да потърси защита на претенции, възникнали по правоотношение, по което ищецът не е бил страна. И в този случай третото лице, което търси защита на правата по първоначалния договор, може да има право¹⁴ на това по силата на основанието за съдебна компетентност по дела, свързани с договор, макар то самото да не е било страна по първоначалния договор¹⁵. Както отбелязва Комисията, по дело *Frahuil* Съдът по принцип не изключва, че „делата, свързани с договор“, могат да се отнасят до положение, при което образуване, явяващо се трето лице, е предявило иск срещу една от страните по договор на основание на прехвърлянето на вземане по силата на закона в полза на третото лице ищец, ако е налице съгласие на ответника да поеме съответното задължение¹⁶. Това още веднъж показва, че за да попадне в основанието за съдебна компетентност по член 5, точка 1 от Регламент № 44/2001 или на член 7, точка 1 от Регламент № 1215/2012, не е непременно необходимо производството по иска да е между първоначалните страни по договора: случаят е такъв, стига да е налице договорно основание, по силата на което трето лице може да предяви иск или да му се търси отговорност за изпълнението на задължения, поети по силата на договор от или в полза на това трето лице.

56. На второ място, най-общо при превоза на пътник ОВП без сключен договор изпълнява задължение с договорен произход. За ОВП превозът на пътника изобщо не е законоустановено задължение. Във връзка с това отбелязвам постановеното от Съда във връзка с понятието „дела относно непозволено увреждане, деликт или квазиделикт“ по смисъла на член 5, точка 3 от Регламент № 44/2001: то обхваща всяко искане, което има за цел да ангажира отговорността на ответника и което не се отнася до „дела, свързани с договор“, по смисъла на член 5, точка 1, буква а) от този регламент¹⁷.

57. По аргумент от противното исканията, които по някакъв начин са свързани с договор, попадат под действието на член 5, точка 1 от Регламент № 44/2001 и член 7, точка 1 от Регламент № 1215/2012.

58. Това ме отвежда до трети аспект. На конкретно ниво няма никакво съмнение, че целта и основанието на разглежданите искове е да се потърси защита на материални права срещу ОВП за неточното изпълнение на въздушен превоз съгласно уредените в договора условия. Безспорно е, че *Air Nostrum* в качеството си на ОВП без сключен договор се е съгласило да превози пътниците ищци от точка А до точка Б в изпълнение на договора между тях и ВПД.

13 Вж. също моето заключение по дело *MMA IARD* (C-340/16, EU:C:2017:396, по-специално т. 36 и 37).

14 Бих искал ясно да подчертая, че тук се има предвид положение, при което предявяването на иск от лице, което „не е страна“ по договора, не води изведнъж до промяна в основанието за съдебна компетентност от свързано с договор в такова, което е свързано с непозволено увреждане или с нещо друго. Дали този вид правопримство включва и преминаването (или запазването) на възможността да се ползва специално правило относно компетентността, предвидено само за по-слабата страна (например потребител), е съвсем различен въпрос, който изобщо не е предмет на разглеждане по настоящите дела.

15 Относно правилата за съдебна компетентност на разположение на ищите — приобретатели съгласно Регламент № 261/2004, вж. заключение на генералния адвокат *Sharpston* по дело *Flight Refund* (C-94/14, EU:C:2015:723, т. 60).

16 Решение от 5 февруари 2004 г., *Frahuil* (C-265/02, EU:C:2004:77, т. 25); вж. също решение от 14 март 2013 г., *Česká spořitelna* (C-419/11, EU:C:2013:165, т. 46 и 47).

17 Решение от 18 юли 2013 г., *ÖFAB* (C-147/12, EU:C:2013:490, т. 32 и цитираната съдебна практика).

59. Пътниците търсят защита на правата си срещу ОВП, тъй като той доброволно е действал от името на ВПД по смисъла на член 3, параграф 5, второ изречение от Регламент № 261/2004. Без такова съгласие пътникът просто не би бил допуснат на борда от ОВП в отсъствието на сключен договор. Закономото основание на правата, а именно Регламент № 261/2004, не би било достатъчно за уважаване на искове без наличието на договорно основание на отношенията между пътника и ВПД.

60. Поради това като цяло искът за обезщетение срещу ОВП си остава „дело, свързано с“ договор за въздушен превоз, сключен между пътника и ВПД. В крайна сметка, също така широко се приема, че различните форми на „договори с подизпълнители“ или „за превъзлагане“, за които първоначалната страна по договора (принципал) е постигнала съгласие с евентуалните представители, не променят естеството или обхвата на поетите от принципала задължения.

61. С оглед на посочените по-горе съображения стигам до извода, че член 5, точка 1, буква а) от Регламент № 44/2001 и член 7, точка 1, буква а) от Регламент № 1215/2012 следва да се тълкуват в смисъл, че понятието „дела, свързани с договор“ обхваща производството по иск за обезщетение по член 7 от Регламент № 261/2004, предявен срещу опериращ въздушен превозвач, който не е страна по договора, сключен от съответния пътник с друг въздушен превозвач.

2. Компетентен съд по искове срещу опериращия въздушен превозвач

а) Решение *Rehder*

62. В решение *Rehder*¹⁸ Съдът се произнася относно международната съдебна компетентност¹⁹ по искове на основание Регламент № 261/2004, предявени от пътник, сключил договор за превоз с *един* въздушен превозвач, който е и ОВП на разглеждания отменен *пряк* полет. Съдът постановява, че компетентен е съдът, в чийто район се намира мястото на излитане или мястото на пристигане на самолета. Крайният избор между тези две възможности се прави от ищеца.

63. Съдът стига до извода, че и двете посочени места се намират в достатъчно близка връзка с материалните елементи на спора. За да стигне до този извод, той взема предвид релевантните услуги, предоставяни в този контекст, а именно „регистрацията, качването и посрещането на пътниците на борда на самолета в мястото на излитане, уговорено в съответния договор за превоз, излитането на самолета в предвидения час, превоза на пътниците и на техния багаж от мястото на излитане до мястото на пристигане, обслужването им по време на полета и на последно място, слизането им от борда на самолета“. Това съображение изключва според Съда местата на междинни кацания на самолета поради липсата на „достатъчна връзка със същността на услугите от [съответния] договор“²⁰.

¹⁸ Решение от 9 юли 2009 г., *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439).

¹⁹ За пълнота трябва да се добави, че в Съюза съществуват две групи правила, приложими при определяне на международната съдебна компетентност по искове на пътници срещу въздушни превозвачи: тези по Конвенцията за уеднаквяване на някои правила за международния въздушен превоз, одобрена от името на ЕО с Решение 2001/539/ЕО на Съвета от 5 април 2001 г. (ОВ L 194, 2001 г., стр. 38; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 8, стр. 112, наричана по-нататък „Конвенцията от Монреал“), и законодателството на Съюза за нейното прилагане и съдържащите се в регламенти № 44/2001 и № 1215/2012. С оглед на фактите по настоящите дела и установената практика на Съда релевантни по тях са само последните. Както Съдът отбеляза наскоро, „[т]ъй като правата, основани съответно на разпоредбите на Регламент № 261/2004 и на клаузите на Конвенцията от Монреал, спадат към различни правни уредби, [и следователно] правилата за международна компетентност по споменатата конвенция не се прилагат към молби, които са подадени единствено на основание Регламент № 261/2004 и които трябва да бъдат разглеждани съгласно Регламент № 44/2001“. Решение от 10 март 2016 г., *Flight Refund* (C-94/14, EU:C:2016:148, т. 46 и цитираната съдебна практика).

²⁰ Решение от 9 юли 2009 г., *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439, т. 40).

64. Разглеждайки релевантността на местата на излитане и пристигане на пряк полет в решение *Rehder*, Съдът отбелязва, че „[п]оради своето естество въздушният транспорт се изразява в неразделно свързани услуги, предоставяни като едно цяло [...], така че в тези случаи не може с оглед на икономически критерий да се разграничи отделна част от [основната престация], извършена в точно определено място“²¹ (за разлика от определянето на мястото на изпълнение в случай на доставка на стоки в различни места)²².

65. Освен това Съдът проверява дали изводът му е в съответствие с целите за близост и за предвидимост, както и за правна сигурност. В това отношение той отбелязва, че изборът, ограничен до две юрисдикции, позволява и на двете страни лесно да идентифицират съда, който може да бъде сезиран.

б) Приложимост на разрешенията в решение Rehder по отношение на многоетапни пътувания?

66. Настоящите дела се различават от делото *Rehder* в два аспекта. Първо, разглежданите в главните производства пътувания се състоят от няколко етапа, а не са преки. Второ, ОВП ответник е различен от ВПД на пътниците.

67. ОВП ответник (*Air Nostrum*) не изпълнява никакъв етап от пътуването, с начална или крайна точка в Германия, която е дестинацията във втория етап. Същевременно първият етап, изпълняван от ОВП ответник, е част от цялото пътуване, чиято цел *in fine* е превоз на пътниците от Испания до Германия.

68. Предвид тези фактически обстоятелства и с оглед на мотивите за възприетото от Съда разрешение в решение *Rehder*, за целите на настоящото дело има по същество два начина за определяне на мястото на изпълнение на предоставените услуги.

69. Първо, за многоетапните пътувания логиката на решение *Rehder* може да се приложи „разделно“: тъй като ВПД отговаря за целия полет, мястото на изпълнение на съответната услуга би могло да бъде мястото на първото излитане и окончателното пристигане. Това по-нататък би следвало да се прилага за всеки ОВП за изпълнявания от него етап от полета. Така, при пътуване, състоящо се от два етапа, мястото на изпълнение на ОВП без сключен договор, който изпълнява първия етап от пътуването, ще бъде мястото на излитане и мястото на приключване на конкретния етап (тоест мястото, където пътникът сменя самолетите). В общи линии това е позицията на *Air Nostrum* и на Комисията.

70. Второ, логиката в решение *Rehder* би могла да се приложи *en bloc*, като мястото на изпълнение се определи по един и същ начин както за ВПД, така и за ОВП. За разглежданите иски би могло да се приеме, че ОВП отговаря за цялото пътуване: то е задължено да гарантира, че осъществяването му ще позволи на пътниците да достигнат в крайния пункт на пристигане съгласно уговореното в договора с ВПД. Това означава, че както мястото на излитане в първия етап, така и мястото на пристигане във втория (или последния) етап от пътуването, представляват място на изпълнение за целите на определянето на международната съдебна компетентност и по иски във връзка с пътувания, разглеждани като цяло. В общи линии това е позицията на ищците и по двете отправени запитвания, на френското и португалското правителство и на Конфедерация Швейцария.

71. Поради изложените в следващия раздел съображения според мен тази втора позиция е по-убедителна.

²¹ Решение от 9 юли 2009 г., *Rehder* (C-204/08, EU:C:2009:439, т. 42).

²² Решение от 3 май 2007 г., *Color Drack* (C-386/05, EU:C:2007:262, т. 40—42).

в) *Въздушни превозвачи по договор и опериращи въздушни превозвачи: едно и също място на изпълнение*

72. Преди всичко простата логика на действително предоставената услуга по договора за въздушен превоз е следната: защо има договор и какво се очаква от него? Пътник резервира пътуване от А до В. Крайната му цел е именно да бъде превозен от А до В, а не — освен може би при изрично искане, да посети Б²³. В отговор на това искане въздушният превозвач продава на пътника един билет с един номер на резервация, обхващащ всички сегменти от полета му. Когато пътникът пристигне на летището за (първото) излитане, багажът му се регистрира до мястото на крайния пункт на пристигане. Обикновено той получава и двете бордни карти на летището на първото излитане.

73. Съществените елементи на такава услуга са от значение за мястото на изпълнение, на което съответните услуги се предоставят по смисъла съответно на член 5, точка 1, буква б), второ тире или на член 7, точка 1, буква б), второ тире. Със сигурност и мястото на първото излитане, и мястото на последното пристигане са места на изпълнение на тази услуга.

74. Основният довод против „разделния“ подход по отношение на съдебната компетентност, в рамките на който всеки ОВП би имал собствено място на изпълнение с оглед на мястото на излитане и пристигане на съответния изпълняван от него етап от полета, е прост: крайната услуга, определена съгласно искането на пътника, и сключеният на тази основа договор за превоз, трябва да останат идентични, независимо от вида и броя на „подизпълнителите“, а именно ОВП, избрани за съвместно изпълнение на услугата от ВПД.

75. Би могло да се добави, че по отношение на предвидените с Регламент № 261/2004 материални права и задължения същата логика намира отражение в две разпоредби: второто изречение на член 3, параграф 5 и член 13.

76. Член 3, параграф 5, второ изречение от Регламент № 261/2004 гласи, че „[в] случаите, когато [ОВП], 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“. Поради това, макар да няма как да не бъде изразено съгласие със застъпената от Комисията позиция в писменото и устното ѝ становище, а именно че предвидените в регламента задължения по принцип са насочени към ВПД, член 3, параграф 5 ясно посочва, че отношението принципал—представител между ВПД и ОВП продължава да съществува. Член 13, и по-специално второто изречение от него, след това допълва тази разпоредба, като потвърждава правото да се търси обезвреда в отношенията между въздушните превозвачи.

77. Казано с други думи, ВПД не може да се освободи от поетите договорни задължения към пътниците, превъзлагайки част от транспортната услуга на друг въздушен превозвач. В този смисъл правното положение на ОВП е производно и фактически отразява правното положение на ВПД, и обратно. Изглежда разумно възприетото материалноправно разрешение да намери отражение и в процесуален план, както и по отношение на съдебната компетентност.

78. Има още три довода, които подкрепят „огледалния“ подход, при който мястото на изпълнение на услугата е едно и също както за ВПД, така и за ОВП.

²³ Това обобщение е направено въз основа на фактите по делата, представени в отправените запитвания, от които се установява, че мястото на свързващото летище, дали и къде има междинно кацане изглежда са без всякакво значение. Приема се, че определен пътник би могъл да избере да премине през определено свързващо летище, където да има престой (или по-скоро в града или страна, в които се намира летището) със значителна продължителност, което би могло да превърне това място в самостоятелна дестинация. Например възможно е пътникът да се уговори с въздушния си превозвач, че на път от Мадрид за Братислава ще прекара два дни в Париж. Ако това наистина е така, а в случая не е, би могло да се твърди, че подобно индивидуално договорено междинно кацане, при което пътникът напуска летището и извежда багажа от регистрация, има значение при определяне на правилата за съдебната компетентност.

79. Първо, има допълнителни съображения, свързани с материалноправното естество на претенциите на основание Регламент № 261/2004, които също биха могли да послужат като аналогия при определянето на съдебната компетентност: при изчисляването на обезщетението за многоетапни пътувания по Регламент № 261/2004 полетът се разглежда като едно цяло, без да се вземат предвид евентуалните вътрешни сегменти. От една страна, дали съществува право на обезщетение по Регламент № 261/2004, се определя от реалното закъснение на мястото на *крайния пункт на пристигане*. От сравнително кратко закъснение на свързващото летище, което не би дало право на обезщетение на пътника съгласно Регламент № 261/2004, все пак би възникнало такова право, ако закъснението в крайния пункт на пристигане надвишава три часа²⁴. От друга страна, във връзка с размера на обезщетението Регламент № 261/2004 предвижда скала от 250 EUR, 400 EUR или 600 EUR в зависимост от изминатото разстояние. В същия контекст Съдът изяснява, че при многоетапно пътуване релевантното разстояние се изчислява въз основа на разстоянието между първоначалния пункт на излитане в първия етап и крайния пункт на пристигане във втория (и последен) етап от пътуването, като не се държи сметка за мястото, на което се прави връзка²⁵.

80. В този смисъл що се отнася до материалните права по Регламент № 261/2004 от значение са местата на първоначално излитане и на окончателното пристигане, без да се държи сметка за междинните пунктове.

81. Второ, считам, че предлаганото разрешение е в съответствие и с целта за *предвидимост*, един от стълбовете на общите правила за определяне на съдебната компетентност. Пътниците, разбира се, знаят мястото на излитане и пристигане на своето пътуване. За разлика от това предвидимостта на компетентния съд за ответника, който е ОВП, а не ВПД, се оспорва от Air Nostrum в представеното от него становище. Air Nostrum сочи, че когато изпълнява определен етап от свързващ полет, ОВП няма информация относно цялостния план на пътуванията на пътниците на борда. ОВП не знае дали някои от пътниците имат свързващи полети и каква е тяхната дестинация. Поради това ОВП не може да предвиди всички потенциални юрисдикции в Европа, пред които биха могли да бъдат заведени дела срещу него.

82. Според мен доводите на Air Nostrum са неубедителни както фактологично, но и най-вече на принципно ниво. От фактологична гледна точка трябва да признаем, че бих се изненадал, ако в свят на взаимносвързани електронни комуникации, в който двама въздушни превозвачи са взели решение да изпълняват съвместни полети или да си сътрудничат по друг начин, те не биха обменили и информация във връзка с отделните етапи от пътуването и конкретните пътници, когато се предполага, че те ще изпълняват тези полети съвместно.

83. Независимо какво е положението, вероятно още по-важен е следният принципен довод: съвместните полети или различните сдружавания на въздушни превозвачи са резултат от бизнес стратегии и сключени свободно от авиокомпаниите търговски споразумения. С голяма доза сигурност би могло да се допусне, че тези споразумения се сключват за увеличаване на оборота и конкурентоспособността: колкото повече дестинации може да предложи въздушният превозвач, толкова повече билети има вероятност да продаде. Напълно логично е рискът, свързан с това начинание, в крайна сметка да бъде понесен от образуването (или образуванията), които ще се възползват от търговската облага от него.

84. И отново, в съзвучие с търговската логика на цялостната конструкция би могло да се допусне, че най-вероятно (или би следвало, ако са внимателно подготвени) отделните договорености за съвместни полети уреждат начина, по който ОВП трябва да възстанови разноските и/или да сътрудничи на ВПД (или обратно) във връзка със спорове и/или разноски,

²⁴ Решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, т. 35 и 37).

²⁵ Решение от 7 септември 2017 г., Bossen и др. (C-559/16, EU:C:2017:644, т. 29—33).

произтичащи от спорове поради неизпълнение по вина на която и да е от страните. За разлика от това, пътниците едва ли биха имали подобна възможност за покриване на разносните или улесняване на производствата по спорове на мястото на свързващото летище, което не е нито началната, нито крайната точка на пътуването им.

85. Трето, подходът относно международната компетентност, който следва да бъде възприет от Съда по настоящото дело, трябва да бъде приложим не само по отношение на пътувания, състоящи се от два етапа, но и по отношение на пътувания, състоящи се от три или дори повече сегменти. Хипотетичното разглеждане на приложението на очертаната по-горе „разделен“ подход към такива пътувания, евентуално с няколко ОВП, ясно илюстрира практическите проблеми. Това действително би означавало, че от гледна точка на пътника съдебната компетентност би била най-вероятно определена в зависимост от мястото, където пътуването реално е било прекъснато. Подобна съдебна компетентност, която може да възникне произволно²⁶, би могла да превърне посоченото тристранно положение (ВПД—ОВП—пътник)²⁷ в истински Бермудски триъгълник, с тази разлика, че докато самолетите и корабите изчезват в него само в научната фантастика, при такава уредба на правилата за международна съдебна компетентност правата на пътниците неизбежно ще изчезнат действително.

86. С оглед на изложеното заключение ми е, че при превоз на пътници в рамките на пътуване, състоящо се от два свързващи полета, както мястото на излитане в първия етап, така и мястото на пристигане във втория етап се явяват място на изпълнение по член 5, точка 1, буква б) от Регламент № 44/2001 или член 7, точка 1, буква б) от Регламент № 1215/2012, когато искът е предявен срещу въздушния превозвач, който е изпълнил първия етап, в който е възникнало закъснението и който не е въздушният превозвач по договора с пътника.

Б. Иск 3 — Becker

87. С поставения въпрос в производството по иск 3 — Becker, запитващата юрисдикция иска тълкуване на член 5, точка 1, буква б) от Регламент № 44/2001. Тя иска да установи кой съд разполага с международна компетентност по отношение на иск на основание на Регламент № 261/2004, предявен от пътник на свързващ полет срещу въздушен превозвач, установен извън Съюза.

88. По-конкретно, запитващата юрисдикция иска да установи мястото на изпълнение на разглежданата услуга, като се има предвид, че спорното пътуване е с начална точка Берлин и е прекъснат в Брюксел поради отказан на пътника достъп на борда и продължаване по втория сегмент от полета до Пекин. ОВП, който отговаря за отказания достъп на борда, за разлика от положението по другите два иска в Раздел А от настоящото заключение, е ВПД.

89. В самото начало следва да се отбележи, че съгласно член 4, параграф 1 от Регламент № 44/2001, „[а]ко ответникът няма местоживеене в държава членка, компетентността на съдилищата на всяка държава членка [...] се определя от правото на тази държава членка“. Съгласно член 4, параграф 2 от Регламент № 44/2001 „[п]о отношение на такъв ответник всяко лице, което има местоживеене в държава членка, може независимо от неговото гражданство да се ползва в тази държава от действащите там правила за компетентност, [...] по същия начин както гражданите на тази държава“.

²⁶ С което всъщност се доближава до по-рано отхвърленото основание за съдебна компетентност, тоест непозволеното увреждане, което се съсредоточава около мястото на настъпване на вредоносното събитие — вж. точка 50 по-горе в настоящото заключение.

²⁷ Вж. точка 47 по-горе от настоящото заключение.

90. Въпреки че в предложението, довело до приемането на Регламент № 1215/2012, Комисията предвижда приложното поле на общите правила за международната компетентност да обхване и ответници от трети страни²⁸, цитираната разпоредба по същество остава непроменена в Регламент № 1215/2012 като член 6 от същия.

91. В този смисъл налице е ясна и скорошна позиция на законодателя на Съюза относно приложимостта на общите правила за съдебната компетентност по отношение на ответници от трети страни: международната компетентност по искове срещу ответници от трети страни продължава да се урежда от националното законодателство на държавите членки.

92. Както Комисията правилно отбелязва, от това правило съществуват изключения²⁹. Никое от тях обаче не се прилага по настоящото дело. Освен това, както Комисията също правилно отбелязва, в определението за запитване не се посочва, че националното процесуално право се позовава по някакъв начин на Регламент № 44/2001, с което да се поражда необходимостта от обсъждане на съдебната практика, чието начало е положено с решение *Dzodzi*³⁰.

93. Поради тези съображения считам, че Регламент № 44/2001 не се прилага за ответника в главното производство. Следователно наличието (или липсата) на международна съдебна компетентност трябва да се определи в съответствие с националните правила.

94. При все това не може да се пренебрегне фактът, че разглежданият иск се основава на Регламент № 261/2004, който се прилага и за превозвачи извън Съюза, доколкото съгласно член 3, параграф 1, буква а) от него искът е предявен от пътник, заминаващ „от летище, намиращо се на територията на държава членка, към която Договорът се прилага“.

95. Следва също да се напомни, че Регламентът цели да постигне засилена защита на пътниците като потребители. Това означава, че националните правила за съдебна компетентност трябва да осигуряват разумен достъп, позволяващ ефективно упражняване на правото на защита. Съгласно изискването за ефективност държавите членки не могат да правят практически невъзможно или прекомерно трудно упражняването на правата, предоставени от правото на Съюза³¹.

96. От член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 следва, че Регламентът предоставя на пътник, като ищеца в главното производство, права, които могат да се търсят от ответник, като този в същото производство. Според мен националните правила за международната съдебна компетентност не могат да компрометират ефективността на тези материалноправни норми.

97. Все пак в рамките на тези параметри, произтичащи от материалноправните разпоредби на правото на Съюза, запитващата юрисдикция следва да провери дали приложимите национални норми отговарят на това изискване и при необходимост да ги приложи така, че да се гарантира ефективното упражняване на уредените в Регламент № 261/2004 права.

28 Предложение за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно компетентността, признаването и изпълнението на съдебни решения по граждански и търговски дела, COM(2010)748 окончателен, т. 3.1.2, първо тире и т.23.

29 По-специално изключителната компетентност по член 22, която не се прилага за разглеждания иск, и договорената юрисдикция по реда на член 23, която изисква една или повече от страните по споразумението за избор на юрисдикция да е установена в държава членка.

30 Решения от 18 октомври 1990 г., *Dzodzi* (C-297/88 и C-197/89, EU:C:1990:360, т. 36 и сл.) и от 18 октомври 2012 г., *Nolan* (C-583/10, EU:C:2012:638, т. 45 и сл. и цитираната съдебна практика).

31 За неотдавнашно потвърждение на това положение вж. например решение от 15 декември 2016 г., *Nemes* (C-256/15, EU:C:2016:954, т. 49 и цитираната съдебна практика). Вж. също решение от 9 ноември 2016 г., *ENEFI* (C-212/15, EU:C:2016:841, т. 30 и цитираната съдебна практика).

98. С оглед на изложеното по-горе, заключението ми във връзка с иск 3— Becker, е че член 4 от Регламент № 44/2001 трябва да се тълкува в смисъл, че определените в него правила за международната съдебна компетентност не се прилагат за ответник, установен извън Съюза, като този в главното производство. Международната компетентност на сезирания съд трябва следователно да се преценява съгласно приложимите в юрисдикцията на сезирания съд правила. Тези национални правила относно международната съдебна компетентност обаче не могат да правят търсената от пътник защита с иск на основание член 7 от Регламент № 261/2004 практически невъзможна или прекомерно трудна.

VI. Заключение

99. С оглед на изложеното, по дело C-274/16, flightright GmbH срещу Air Nostrum, Líneas Aéreas del Mediterráneo, S.A, предлагам на Съда да отговори на поставения от Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф, Германия) въпрос по следния начин:

„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 следва да се тълкува в смисъл, че при превоз на пътници в рамките на пътуване, състоящо се от два свързващи полета, както мястото на излитане в първия етап, така и мястото на пристигане във втория етап се явяват място на изпълнение по силата на посочената разпоредба, когато искът е предявен срещу въздушния превозвач, който е изпълнил първия етап, в която е възникнало закъснението и който не е въздушният превозвач по договора с пътника“.

100. По дело C-448/16, Mohamed Barkan и други срещу Air Nostrum L.A.M. SA, предлагам на Съда да отговори на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, Германия) по следния начин:

„1. Член 5, точка 1, буква а) 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 следва да се тълкува в смисъл, че понятието „дела, свързани с договор“, обхваща иска за обезщетение по член 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, предявен срещу опериращ въздушен превозвач, който не е страна по договора, сключен от засегнатия пътник с друг въздушен превозвач.

2. Член 5, точка 1, буква б), второ тире от Регламент № 44/2001 следва да се тълкува в смисъл, че при превоз на пътници в рамките на пътуване, състоящо се от два свързващи полета, както мястото на излитане в първия етап, така и мястото на пристигане във втория етап се явяват място на изпълнение по силата на посочената разпоредба, когато искът е предявен срещу въздушния превозвач, който е изпълнил първия етап, в който е възникнало закъснението и който не е въздушният превозвач по договора с пътника“.

101. По дело C-447/16, Roland Becker срещу Hainan Airlines Co. Ltd, предлагам на Съда да отговори на Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд) по следния начин:

„Член 4 от Регламент № 44/2001 трябва да се тълкува в смисъл, че определените в него правила за съдебна компетентност не се прилагат за ответник, установен извън Съюза, като този в главното производство. Международната компетентност на сезирания съд трябва следователно да се преценява съгласно приложимите в юрисдикцията на сезирания съд правила. Тези

национални правила относно международната съдебна компетентност обаче не могат да правят търсената от пътник защита с иск на основание член 7 от Регламент № 261/2004 практически невъзможна или прекомерно трудна“.