



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

31 май 2018 година *

„Преюдициално запитване — Въздушен превоз — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Член 3, параграф 1 — Приложно поле — Понятие за директно свързан полет — Полет, започващ от летище на територията на държава членка, включващ свързващ полет от летище на територията на трета държава, като крайният пункт на пристигане е на друго летище в тази трета държава“

По дело C-537/17

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landgericht Berlin (Окръжен съд Берлин, Германия) с акт от 5 септември 2017 г., постъпил в Съда на 12 септември 2017 г., в рамките на производство по дело

Claudia Wegener

срещу

Royal Air Maroc SA

СЪДЪТ (осми състав),

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

генерален адвокат: Н. Saugmandsgaard Øe,

секретар: А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за С. Wegener, от F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- за Royal Air Maroc SA, от D. Ahrens, Rechtsanwalt,
- за полското правителство, от В. Majczyna, в качеството на представител,
- за Европейската комисия, от К. Simonsson и К.-Р. Wojcik, 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 е относно тълкуването на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 (ОВ L 46, 2004 г., стр. 1; Специално издание на български език, 2007 г., глава 7, том 12, стр. 218).
- 2 Запитването е отправено в рамките на спор между г-жа Claudia Wegener и Royal Air Maroc SA с предмет претендирано обезщетение в случай на голямо закъснение на полет.

Правна уредба

- 3 Член 2 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Определения“, съдържа по-специално следното определение:

„з) „краен пункт на пристигане“ означава дестинацията на билета, представен на регистрацията или, при директно свърз[ан]и полети, дестинацията на последния полет; [...]“.
- 4 Член 3 от този регламент е озаглавен „Приложно поле“ и параграф 1 от него предвижда:
 1. „Настоящият регламент 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 държава, 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 държава, ако опериращият въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността“.

Спорът в главното производство и преюдициалният въпрос

- 5 Г-жа Wegener сключва с Royal Air Maroc договор за въздушен превоз, направил е една-единствена резервация, която ѝ дава право да пътува от Берлин (Германия) до Агадир (Мароко), като се предвижда междинно кацане в Казабланка (Мароко) със смяна на въздухоплавателното средство.
- 6 След като получава потвърждение на резервацията си и се регистрира на летището в Берлин за цялото пътуване, г-жа Wegener е качена на борда на въздухоплавателно средство на Royal Air Maroc с дестинация до Казабланка, което излита със закъснение. След като пристига в Казабланка, тя се представя за качване на борда на въздухоплавателното средство с дестинация до Агадир, но Royal Air Maroc ѝ отказва достъп на борда, като ѝ съобщава, че мястото ѝ е преотстъпено на друг пътник. В крайна сметка г-жа Wegener е качена на друг самолет на Royal Air Maroc и пристига в Агадир с четири часа закъснение в сравнение с първоначално предвиденото разписание.
- 7 Вследствие на това г-жа Wegener претендира да ѝ бъде изплатено обезщетение за закъснението. Royal Air Maroc обаче отказва да уважи искането ѝ, като посочва, че тя не може да се позовава на право на обезщетение на основание Регламент № 261/2004.

- 8 При тези обстоятелства Amtsgericht Hamburg (Районен съд Хамбург) решава да спре производството по делото и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Налице ли е полет по смисъла на член 3, параграф 1, буква а) от [Регламент (ЕО) № 261/2004], когато изпълняваният от въздушния превозвач превоз включва по разписание прекъсвания (междинни кацания) извън територията на [Съюза] със смяна на въздухоплавателното средство?“

По преюдициалния въпрос

- 9 По отношение на поставения от запитващата юрисдикция въпрос следва да се посочи най-напред, че съгласно член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 този регламент се прилага за пътници, заминаващи от летище, намиращо се на територията на дадена държава членка.
- 10 На следващо място, от акта за преюдициално запитване следва, че както е посочено в точка 5 от настоящото съдебно решение, разглежданият в главното производство пътнически превоз се извършва въз основата на една-единствена резервация.
- 11 Като се има предвид това обстоятелство, следва да се приеме, че с въпроса си запитващата юрисдикция иска по същество да установи дали член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че този регламент се прилага за превоз на пътници, извършен въз основа на една-единствена резервация и включващ, между излитането от летище на територията на дадена държава членка и кацането на летище на територията на трета държава, планирано междинно кацане извън територията на Съюза със смяна на въздухоплавателното средство.
- 12 На първо място, от акта за преюдициално запитване в настоящия случай следва, че превозът по точка 5 от настоящото съдебно решение се изпълнява с два полета по дестинация съответно от Берлин до Казабланка и от Казабланка до Агадир.
- 13 На следващо място, първоначалният пункт на излитане за първия от тези полети е летище на територията на държава членка, докато пунктовете на излитане и на кацане за втория полет са летищата на територията на трета държава.
- 14 На последно място, при пристигането на втория от посочените полети е установено, че ищецът в главното производство е претърпял закъснение от четири часа.
- 15 При тези обстоятелства следва да се отбележи, че ако полет като втория разглеждан полет, който е изпълнен изцяло извън територията Съюза, следва да се счита за отделен превоз, този полет няма да попада в приложното поле на Регламент № 261/2004. За сметка на това, ако превоз като разглеждания в главното производство се разглежда като едно цяло — с пункт на излитане в държава членка, този регламент ще се прилага.
- 16 В това отношение Съдът вече е постановил, че необратимата загуба на време, която представлява определено неудобство и дава основание за придобиване на право на обезщетение, е загубата на време, която се отчита при пристигането на съответния пътник в крайния му пункт на пристигане (решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, т. 32 и 33).

- 17 Понятието „краен пункт на пристигане“ обаче е дефинирано в член 2, буква з) от този регламент като дестинацията, посочена на билета, представен при регистрацията, или, при директно свързани полети, дестинацията на последния полет (вж. решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, т. 34 и 35).
- 18 От словосъчетанието „последния полет“ следва, че понятието „директно свърз[ан]и полети“ трябва да се разбира като препрощащо към два или повече полета, съставляващи едно цяло за целите на правото на правото на обезщетение на пътниците по Регламент № 261/2004, подобно на директно свързания полет, разглеждан по делото, по което е постановено съдебното решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, т. 17 и 18).
- 19 Такъв е случаят, когато два или повече полета са запазени с една резервация, както е случаят по делото, по което е постановено решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, т. 16).
- 20 Следователно превоз като разглеждания в главното производство, подобно на полета по делото, по което е постановено решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts (C-11/11, EU:C:2013:106, т. 35 и 38), трябва да се счита за един директно свързан полет.
- 21 Наистина запитващата юрисдикция посочва, както следва от формулировката на поставения въпрос, че вторият от двата полета по главното производство е изпълнен с въздухоплавателно средство, различно от използваното за първия полет.
- 22 Независимо от това, нито една разпоредба от Регламент № 261/2004 не обуславя квалифицирането на даден полет като директно свързан полет от изпълнението на изискването всички включващи се в него междинни полети да бъдат изпълнени с едно и също въздухоплавателно средство.
- 23 Следователно смяната на въздухоплавателното средство, която може да бъде предприета при директно свързан полет, е без значение за тази квалификация.
- 24 Ето защо превоз като разглеждания в главното производство трябва да се разглежда в неговата цялост като един директно свързан полет. Поради това този полет следва да попада в приложното поле на член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004.
- 25 Като се има предвид всичко изложено, на поставения въпрос трябва да се отговори, че член 3, параграф 1, буква а) от Регламент № 261/2004 следва да се тълкува в смисъл, че този регламент се прилага за превоз на пътници, извършен въз основа на една-единствена резервация и включващ, между излитането от летище на територията на дадена държава членка и кацането на летище на територията на трета държава, планирано междинно кацане извън територията на Съюза със смяна на въздухоплавателното средство.

По съдебните разноски

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

По изложените съображения Съдът (осми състав) реши:

Член 3, параграф 1, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91 трябва да се тълкува в смисъл, че този регламент се прилага за превоз на пътници, извършен въз основа на една-единствена резервация и включващ, между излитането от летище на територията на дадена държава членка и кацането на летище на територията на трета държава, планирано междинно кацане извън територията на Съюза със смяна на въздухоплавателното средство.

Подписи