



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (осми състав)

30 април 2020 година *

„Преюдициално запитване — Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Обезщетяване на пътниците при отказан достъп на борда — Отказване достъп на борда — Отмяна — Свързани полети — Промяна против волята на пътника на резервацията за полет, от който се състои въздушният транспорт — Пристигане на пътника без закъснение в неговия краен пункт на пристигане“

По дело C-191/19

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд Франкфурт на Майн, Германия) с акт от 20 февруари 2019 г., постъпил в Съда на 27 февруари 2019 г., в рамките на производство по дело

OI

срещу

Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA,

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 OI, от F. Puschkarski, Rechtsanwältin,
- за германското правителство, от J. Möller, M. Hellmann и A. Berg, в качеството на представители,
- за австрийското правителство, от J. Schmoll, в качеството на представител,
- за Европейската комисия, от B. Bertelmann и N. Yerrell, в качеството на представители,

предвид решението, взето след изслушване на генералния адвокат, делото да бъде разгледано без представяне на заключение,

* Език на производството: немски.

ПОСТАНОВИ НАСТОЯЩОТО

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 4, параграф 3, член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) и на 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 (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 правен спор, страни по който са ОI и Air Nostrum Líneas Aéreas del Mediterráneo SA (наричано по-нататък „Air Nostrum“) по повод на искане за обезщетение на основание на Регламент № 261/2004, направено от ОI поради извършени против волята ѝ промени в нейната резервация.

Правна уредба

Правото на Съюза

- 3 Съгласно съображения 1—4, 9 и 10 от Регламент № 261/2004:
 - „(1) Действия на Общността в областта на въздушния транспорт следва да целят, наред с други неща, гарантирането на високо равнище на защита на пътниците. Освен това, по принцип следва да се отчитат изцяло изискванията за защита на клиента.
 - (2) Отказан достъп на борда и отмяна или дълго закъснение на полети причинява сериозно безпокойство и неудобство на пътниците.
 - (3) Докато Регламент (ЕИО) № 295/91 на Съвета от 4 февруари 1991 г. относно създаване на общи правила за система за обезщетяване при отказ за качване на борда при редовен въздушен транспорт [(ОВ L 36, 1991 г., стр. 5)] създаде основна защита за пътниците, броят на пътниците, на които се отказва достъп на борда против тяхната воля, остава твърде голям, както и на тези, засегнати от отменени полети без предварително предупреждение и от големи закъснения.
 - (4) Следователно Общността би следвало да повиши стандартите на защита, установени с този регламент, за да се увеличат правата на пътниците и да се гарантира, че въздушните превозвачи оперират при хармонизирани условия на либерализиран пазар.

[...]

 - (9) Броят на пътниците с отказан достъп на борда против тяхната воля следва да се намали, като се изисква от въздушните превозвачи да апелират към доброволци да се откажат от техните резервации, в замяна на определени облаги, вместо да отказват достъп на борда на пътниците, и като напълно компенсират тези, на които окончателно им е отказан достъп на борда.
 - (10) Пътници с отказан достъп на борда против тяхната воля би следвало да могат или да отменят своите полети, с възстановяване стойността на билетите, или да ги продължат при задоволителни условия, и следователно, за тях следва да се положат съответни грижи докато чакат по-късен полет“.

4 Член 1, параграф 1 от посочения регламент предвижда:

„С настоящия регламент се признават, при посочени в него условия, минимални права за пътниците, когато:

- а) им е отказан достъп на борда против тяхната воля;
- б) техният полет е отменен;
- с) техният полет е закъснял“.

5 Член 2, букви з), й) и л) от този регламент гласи:

„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;

[...]

- й) „отказан достъп на борда“ означава отказ да се превозват пътници с даден полет, въпреки че те са се представили за качване на борда съгласно условията, изложени в член 3, параграф 2, освен в случаите, когато има основателни причини да им се откаже достъп на борда, като например причини, свързани със здравето, безопасността или сигурността, или неподходящи документи за пътуване;

[...]

- л) „отмяна“ означава неексплоатация на полет, който е предварително планиран и за който има поне едно резервирано място“.

6 Съгласно член 3, параграфи 1 и 2 от Регламент № 261/2004:

„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 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 оперираният въздушен превозвач на съответния полет е превозвач от Общността.

2. Параграф 1 се прилага, при условие че пътниците:

- а) имат потвърдена резервация за съответния полет и, освен в случая с отмяната, посочен в член 5, се представят на гишетото за регистрация,

– ка[к]то е предвидено и в час, посочен предварително и в писмен вид (включително по електронен път) от въздушния превозвач, туроператора или упълномощен пътнически агент,

или, ако не е посочен час,

– не по-късно от 45 минути преди обявения час на излитане; или

б) са прехвърлени от въздушния превозвач или туроператор от полета, за който са имали резервация, на друг полет, независимо от причината“.

7 Член 4, параграф 3 от посочения регламент има следното съдържание:

„Ако на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля, опериращият въздушен превозвач ги компенсира незабавно по член 7 и им предоставя необходимата помощ по членове 8 и 9.“

8 Член 5, параграф 1, буква в) от посочения регламент предвижда:

„При отмяна на полет съответните пътници:

[...]

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

i) информирани за отмяната минимум две седмици преди началото на полета по разписание; или

ii) информирани за отмяната между две седмици и седем дни преди началото на полета по разписание и им е предложено премаршрутиране, което им позволява да заминат не по-късно от два часа преди началото на полета по разписание и да достигнат техния краен пункт на пристигане за по-малко от четири часа след времето за пристигане по разписание; или

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“.

9 Член 7 от Регламент № 261/2004 има следното съдържание:

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

а) 250 EUR за всички полети до 1 500 километра;

б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1 500 километра и за всички други полети между 1 500 и 3 500 километра;

в) 600 EUR за всички полети, попадащи под букви а) или б).

При определяне на разстоянието базата е последният краен пункт на пристигане, в който отказаният достъп на борда или отмяна на полет ще забавят пристигането на пътника след времето по разписание.

[...]

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

Спорът в главното производство и преюдициалните въпроси

- 10 Ищцата в главното производство резервира посредством туроператора L'TUR Tourismus AG свързани полети, които ѝ дават възможност да пътува от Херес де ла Фронтера (Испания) до Франкфурт на Майн (Германия) през Мадрид (Испания). Свързаните полети, за които е направена само една резервация, се състоят от първи полет с номер IB 8505, изпълняван от Air Nostrum, от Херес де ла Фронтера за Мадрид, който е предвидено да излети на 3 октомври 2015 г. в 13,55 ч. и да кацне същия ден в 14,45 ч., както и втори полет с номер AV 5325 от Мадрид за Франкфурт на Майн, предвиден да излети на 3 октомври 2015 г. в 20 ч. и да кацне същия ден в 22,40 ч.
- 11 Резервацията на ищцата в главното производство е изменена против волята ѝ, така че от първия полет IB 8505 тя е прехвърлена за полет IB 8507, излял от Херес де ла Фронтера на 3 октомври 2015 г. около 17,55 ч. и кацнал в Мадрид същия ден в 19,05 ч.
- 12 Ищцата в главното производство напуска Мадрид в 20 ч. с първоначално предвидения свързан полет и пристига във Франкфурт на Майн десет минути по-рано от първоначално планираното време.
- 13 Тя сезира с иск Amtsgericht Frankfurt am Main (Районен съд Франкфурт на Майн, Германия) като претендира Air Nostrum да бъде осъдено да ѝ заплати обезщетение на основание на Регламент № 261/2004 поради едностранно направени промени. Посочената юрисдикция отхвърля искането на ищцата в главното производство, тъй като тя е достигнала своя краен пункт на пристигане в срока, определен в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004.
- 14 Ищцата в главното производство подава въззивна жалба срещу това решение пред Landgericht Frankfurt am Main (Областен съд, Франкфурт на Майн, Германия), тъй като счита, че на основание на Регламент № 261/2004 ѝ се дължи обезщетение за отказан достъп на борда и че спрямо това право не могат да се прилагат ограниченията, предвидени за случаите на отмяна на полет в член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от този регламент.
- 15 Посочената юрисдикция отбелязва, че решаването на висияция пред нея спор зависи от отговора, който Съдът ще предостави на отправените въпроси. Тя счита на първо място, че ищцата в главното производство може да претендира обезщетение на основание на Регламент № 261/2004 само ако промяната в нейната резервация е довела до отказан достъп на борда. Възможно в случая не ставало въпрос за хипотеза на отмяна на полет, тъй като полетът, с който първоначално е трябвало да пътува ищцата в главното производство, е бил осъществен. Запитващата юрисдикция счита, че промяната в резервацията на пътник против волята му, която води до прехвърлянето му за по-късен полет, попада в обхвата на член 4, параграф 3 от Регламент 261/2004, ако първоначалният полет е осъществен. Според посочената юрисдикция различно тълкуване на тази разпоредба би могло да доведе до заобикаляне на правните последици на посочения регламент от въздушните превозвачи.
- 16 На второ място посочената юрисдикция иска да установи дали член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 би могъл да се прилага по аналогия в случай на отказан достъп на борда по смисъла на член 4, параграф 3 от този регламент.

17 При тези обстоятелства Oberlandesgericht Frankfurt am Main (Областен съд Франкфурт на Майн, Германия) решава да спре производството и да постави на Съда следните преюдициални въпроси:

- „1) Представлява ли случай на отказан достъп на борда по смисъла на член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004 промяната в резервацията, извършена против волята на пътник, който има потвърдена резервация за определен полет и при явяването си на гишето за регистрация на летището е прехвърлен за по-късен полет, ако полетът, за който се отнася потвърдената резервация на пътника, все пак е осъществен?
- 2) Ако отговорът на първия въпрос е утвърдителен: трябва ли разпоредбата на член 5, параграф 1, буква в), подточка iii) от Регламент № 261/2004 да се прилага по аналогия в случай на отказан достъп на борда по смисъла на член 4, параграф 3 от същия регламент?“.

По преюдициалните въпроси

По първия въпрос

- 18 С първия си въпрос запитващата юрисдикция иска да установи дали член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че представлява случай на отказан достъп на борда по смисъла на посочената разпоредба до борда промяната в резервацията, извършена против волята на пътник, който има потвърдена резервация за определен полет и при явяването си на гишето за „регистрация“ на летището е прехвърлен за по-късен полет, а полетът, за който се отнася потвърдената резервация на пътника, все пак е осъществен.
- 19 В самото начало следва да се припомни, че съгласно постоянната съдебна практика, в рамките на предвиденото в член 267 ДФЕС производство за сътрудничество между националните юрисдикции и Съда, той трябва да даде на националния съд полезен отговор, който да му позволи да реши спора, с който е сезиран. С оглед на това при необходимост Съдът трябва да преформулира въпросите, които са му зададени (вж. в този смисъл решение от 17 септември 2015 г., Van der Lans, C-257/14, EU:C:2015:618, т. 32 и цитираната съдебна практика).
- 20 В рамките на настоящото преюдициално запитване следва да се използва тази възможност.
- 21 Всъщност от акта за преюдициално запитване не е видно, че ищцата в главното производство действително се е явила за регистрация в сроковете, определени в член 3, параграф 2 от Регламент № 261/2004.
- 22 Ето защо Съдът не е в състояние да се произнесе по въпроса дали положение като довелото до настоящото производство може да попада в обхвата на член 4, параграф 3 от Регламент № 261/2004.
- 23 Безспорно е обаче, че ищцата в главното производство е превозена по въздух със свързани полети, като се има предвид, че въпреки промяната, засегнала първия от полетите, от които се състои превозът, тя е достигнала крайния си пункт на пристигане с втория от полетите, от които се състои резервираният от нея превоз.
- 24 Освен това е безспорно, че поставеният въпрос се вписва в рамките на спор относно предоставянето от въздушния превозвач на обезщетение на основание член 7 от Регламент № 261/2004.

- 25 Ето защо, като се имат предвид посочените обстоятелства и за да се предостави на запитващата юрисдикция полезен отговор, за да може да реши спора, с който е сезирана, първият ѝ въпрос следва да се преформулира и да се счита, че тя по същество иска да установи дали Регламент № 261/2004, и по-специално член 7 от него, трябва да се тълкува в смисъл, че се дължи обезщетение на пътник, който има само една резервация за свързани полети, когато неговата резервация е била променена против волята му, като в резултат на това, от една страна, той не се е качил на борда на първия полет, от който се състои неговият резервиран превоз, независимо че този полет е бил осъществен, а от друга страна, е бил прехвърлен за по-късен полет, което му е дало възможност да се качи на борда на втория полет, от който се състои неговият резервиран превоз, и така да достигне своя краен пункт на пристигане в първоначално планираното време на пристигане.
- 26 В това отношение следва да се припомни, че свързани полети, при които два или повече полета са запазени с една резервация, съставляват едно цяло за целите на правото на обезщетение на пътниците по Регламент № 261/2004 (вж. в този смисъл решение от 31 май 2018 г., Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, т. 18 и 19).
- 27 Така Съдът извежда правни последици от положението на съответния пътник в края на пътуването му със самолет, т.е. при пристигането му в крайния пункт на пристигане съгласно определението по член 2, буква з) от Регламент № 261/2004 (вж. в този смисъл решение от 31 май 2018 г., Wegener, C-537/17, EU:C:2018:361, т. 17 и от 26 февруари 2013 г., C-11/11, Folkerts, EU:C:2013:106, т. 34 и 35).
- 28 В случай на свързани полети това тълкуване произтича от самата формулировка на член 2, буква з), съгласно която „не се взимат предвид съществуващи алтернативни свързващи полети, ако първоначално планираното време на пристигане се спази“.
- 29 Що се отнася по-специално до правото на обезщетение в случай на свързани полети, Съдът приема, че член 7 от Регламент № 261/2004 трябва да се тълкува в смисъл, че се дължи обезщетение на пътник, който е достигнал крайния си пункт на пристигане със закъснение от три часа или повече след предварително планираното време на пристигане по разписание (вж. в този смисъл решение от 26 февруари 2013 г., Folkerts, C-11/11, EU:C:2013:106, т. 47).
- 30 В случая е безспорно, че след като е превозена по въздух, ищцата в главното производство е пристигнала в крайния пункт на пристигане без закъснение спрямо предварително планираното време на пристигане.
- 31 Ето защо тя не може да се ползва от правото на обезщетение на основание член 7 от Регламент № 261/2004.
- 32 Наистина, от една страна, както следва от съображения 1 и 2 от Регламент № 261/2004, той има за цел да се предотврати сериозното безпокойство и неудобство на пътниците във въздушния транспорт, а от друга страна, промяната на резервацията за полет, от който се състои превозът, води до неудобство за съответния пътник. Това неудобство обаче не може да се счита за „сериозно“ по смисъла на посочения регламент, когато пътникът достигне крайния си пункт на пристигане в първоначално планираното време на пристигане.
- 33 При тези обстоятелства би било противно на целта на Регламент № 261/2004 на пътник като ищцата в главното производство да се предостави обезщетение съгласно член 7 от посочения регламент.
- 34 По изложените съображения на първия въпрос следва да се отговори, че Регламент № 261/2004, и по-специално член 7 от него, трябва да се тълкува в смисъл, че не се дължи обезщетение на пътник, който има само една резервация за свързани полети, когато неговата резервация е била

променена против волята му, като в резултат на това, от една страна, той не се е качил на борда на първия полет, от който се състои неговият резервиран превоз, независимо че този полет е бил осъществен, а от друга страна, е бил прехвърлен за по-късен полет, което му е дало възможност да се качи на борда на втория полет, от който се състои неговият резервиран превоз, и така да достигне своя краен пункт на пристигане в първоначално планираното време на пристигане.

По втория въпрос

- 35 Предвид отговора на първия въпрос не е необходимо да се отговаря на втория въпрос.

По съдебните разноски

- 36 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:

Регламент (ЕО) № 261/2004 на Европейския парламент и на Съвета от 11 февруари 2004 година относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, и за отмяна на Регламент (ЕИО) № 295/91, и по-специално член 7 от него, трябва да се тълкува в смисъл, че не се дължи обезщетение на пътник, който има само една резервация за свързани полети, когато неговата резервация е била променена против волята му, като в резултат на това, от една страна, той не се е качил на борда на първия полет, от който се състои неговият резервиран превоз, независимо че този полет е бил осъществен, а от друга страна, е бил прехвърлен за по-късен полет, което му е дало възможност да се качи на борда на втория полет, от който се състои неговият резервиран превоз, и така да достигне своя краен пункт на пристигане в първоначално планираното време на пристигане.

Подписи