

Анонимизиран текст

Превод

C-438/20 – 1

Дело C-438/20

Преюдициално запитване

Дата на постъпване в Съда:

18 септември 2020 г.

Запитваща юрисдикция:

Landgericht Düsseldorf (Германия)

Дата на акта за преюдициално запитване:

27 август 2020 г.

Въззивник:

BT

Въззиваем:

Eurowings GmbH

[...]

Landgericht Düsseldorf

Определение

по дело

BT, [...] Бохум,

ищца в първоинстанционното производство и въззивник,

[...]

срещу

Eurowings GmbH, [...] Дюселдорф,

ответник в първоинстанционното производство и въззиваем,

[...]

На 27 август 2020 г. двадесет и второ гражданско отделение на Landgericht Düsseldorf (Областен съд Дюселдорф)

[...]

определи:

Спира производството по делото.

На основание член 267, първа алинея, буква б) и трета алинея ДФЕС отправя до Съда на Европейския съюз следните въпроси за тълкуване на правото на Съюза: **[ориг. 2]**

1. Налице ли е „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 4 и член 2, буква й) от Регламент (ЕО) № 261/2004 и когато на пътниците се отказва да бъдат превозени със съответния полет не чак на изхода за качване на борда на самолета (изхода за излитане), а още преди това, на гишето за регистрация, и по тази причина те дори не стигат до изхода за качване на борда (изхода за излитане)?
2. При утвърдителен отговор на първия въпрос: налице ли е „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 4 и член 2, буква й) от Регламент (ЕО) № 261/2004 и когато на гишето за регистрация се отказва пътникът да бъде допуснат на борда само няколко минути преди времето на излитане по разписание, т.е. в момент, в който качването на пътниците на самолета очевидно вече е приключило и фактически вече не е възможно пътникът да бъде допуснат на борда?
3. При отрицателен отговор на втория въпрос: представлява ли прехвърлянето на пътника към друг полет „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 4 и член 2, буква й) от Регламента, когато пътникът стига до гишето за регистрация само няколко минути преди времето на излитане по разписание, т.е. в момент, в който качването на пътниците на самолета очевидно вече е приключило и фактически вече не е възможно пътникът да бъде допуснат на борда и превозът му е бил отказан поради вече приключилото качване на пътниците на самолета?
4. При отрицателен отговор на първия, втория и третия въпрос: трябва ли член 2, буква й) от Регламент (ЕО) № 261/2004 да се тълкува в смисъл, че е налице „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от Регламента, когато пътниците се нареждат на опашката пред гишето за регистрация навреме (в случая: около два часа) преди излитането, но поради организационни пропуски на авиокомпанията (например недостатъчен брой отворени гишета за регистрация, липса на персонал, неинформирание на пътниците по високоговорителната уредба) и/или

поради неизправности, възникнали на летището (в случая: дефект на багажната лента), редът им на гишето за регистрация идва едва в момент (в случая: пет минути преди времето на излитане по разписание), в който качването на пътниците на самолета вече е приключило и по тази причина пътниците вече не могат да бъдат превозени? [ориг. 3]

Мотиви:

I.

Като се позовава на собствено и на прехвърлено ѝ от нейния съпруг право, ищцата в първоинстанционното производство иска от ответника в първоинстанционното производство да заплати обезщетения на основание член 7, параграф 1, буква б) 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 (наричан по-нататък „Регламентът“) поради отказан достъп на борда.

Ищцата в първоинстанционното производство прави резервация за двупосочен полет на ответника в първоинстанционното производство по маршрута Дюселдорф—Малага (EW 9536) за себе си и за съпруга си. По разписание е предвидено полетът на отиване да замине на 27 май 2018 г. в 07,05 ч. в Дюселдорф и да пристигне в Малага в 10,10 ч.

Разстоянието между Дюселдорф и Малага е 1854 km.

Ищцата в първоинстанционното производство и съпругът ѝ пристигат на летището около 05,00 ч., т.е. около два часа преди времето на излитане по разписание в 07,05 ч. и там се нареждат на опашката на гишето за регистрация. На опашката е имало голям брой от около 200 до 300 пътници. Причината за това е дефект в багажната лента. Те чакат два часа на опашката. След като им идва редът около 07,00 ч., служител на гишето за регистрация им отказва превоза с този полет, тъй като качването на пътниците на самолета вече е приключило. Те са препратени към гишето за информация, където им е предложен заместващ полет EW9536 за следващия ден, 28 май 2018 г., в 06,45 ч., в резултат на което те достигат крайния си пункт на пристигане едва на следващия ден в 09,00 ч. Докато чакат на опашката, ищцата в първоинстанционното производство и съпругът ѝ не са извикани по високоговорителя нито поименно, нито като пътници за полет EW9536 да се явят отпред на гишето.

Ищцата в първоинстанционното производство иска по-конкретно за себе си и за съпруга си обезщетение съгласно член 4, параграф 3 и член 7, параграф 1, буква б) от Регламента поради отказан достъп на борда. [ориг. 4]

Ответникът в първоинстанционното производство счита, че не е налице отказан достъп на борда по смисъла на член 2, буква й) и член 4 от Регламента. Според него ищците в първоинстанционното производство не са се явили навреме на изхода за качване на борда на самолета, каквото изискване обаче имал член 2, буква й) от Регламента. Навременното стигане до изхода за качване на борда било отговорност на пътниците. Ищцата в първоинстанционното производство и съпругът ѝ могли да привлекат вниманието на персонала на ответника в първоинстанционното производство върху себе си и да настояват за по-ранна регистрация.

С решение от 5 декември 2019 г. [...] Amtsgericht Düsseldorf (Районен съд Дюселдорф) отхвърля иска на първа инстанция.

Amtsgericht Düsseldorf мотивира решението си, като посочва, че не е налице „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 4 и член 2, буква й) от Регламента, тъй като ищцата в първоинстанционното производство и съпругът ѝ не са се явили за качване на борда до приключването на качването на пътниците на самолета и нито на изхода за качване на борда, нито преди това им е било заявено по недвусмислен начин, че те няма да бъдат превозени с резервирания полет. Според този съд Регламентът съдържа само минимални права и не предвижда обезщетение за всеки случай на отказан на пътник достъп на борда.

Ищцата в първоинстанционното производство подава срещу това решение в предвидените форма и срок въззивна жалба, по която настоящият съдебен състав следва да се произнесе в рамките на настоящото производство.

В подкрепа на въззивната си жалба ищцата в първоинстанционното производство твърди, че първоинстанционният съд, т.е. Amtsgericht, неправилно е приел, че не са налице предпоставките за наличие на „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 4 и член 2, параграф 1 буква й) от Регламента. От една страна, Amtsgericht не отчел, че на ищцата в първоинстанционното производство и на съпруга ѝ определено е бил отказан достъп на борда, а именно още на гишето за регистрация за полета, след като те били там на ред около 07,00 ч., тоест пет минути пред излитането по разписание. Дори да се приемело, че за изплащането на обезщетение вече не е достатъчен отказан достъп на борда в такъв късен момент, при всички случаи ответникът в първоинстанционното производство носел отговорност за „организационна небрежност“. Той бил длъжен да организира обслужването, извършвано на летището, по такъв начин, че пътниците, които се явят навреме на гишето за регистрация в посочения час, при всички положения да успеят все още навреме да хванат полета си. Ответникът в първоинстанционното производство не изпълнил тези задължения, тъй като ищцата в първоинстанционното производство и съпругът ѝ не били регистрирани навреме, въпреки че се наредили на опашка на гишето за регистрация още два часа преди излитането по

разписание. Ето защо той дължал обезщетение поради отказан достъп на борда. [ориг. 5]

Ответникът в първоинстанционното производство иска първоинстанционното решение да бъде оставено в сила.

II.

Уважаването на подадената от ищцата в първоинстанционното производство въззивна жалба зависи главно от изложените по-горе въпроси.

По-конкретно.

Ищцата в първоинстанционното производство би могла да има право да претендира за себе си и за съпруга си обезщетение съответно в размер на 400 EUR, т.е. общо 800 EUR, поради отказан достъп на борда съгласно член 4, параграф 3 и член 7, параграф 1, буква б) от Регламента.

Би било възможно да е налице „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) и член 4 от Регламента.

Ако на пътници се откаже достъп на борда против тяхната воля, опериращият въздушен превозвач ги компенсира незабавно съгласно член 7 (вж. член 4, параграф 3 от Регламента). Според легалната дефиниция в член 2, буква й) от Регламента „отказан достъп на борда“ е отказът 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.

Съгласно член 3, параграф 2, буква а) от Регламента, към който препраща легалната дефиниция в член 2, буква й), пътникът трябва да има потвърдена резервация за съответния полет и да се представи на гишето за резервация както 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.

1.

Най-напред, би могло да е ирелевантен фактът, че цедентите не са се явили за „качване на борда“ в посочените в член 3, параграф 2 от Регламента часове, което означава също така, че не им е бил отказан достъп на борда на изхода за качване на борда. Наистина, съгласно текста на член 2, буква й) [ориг. 6] от Регламента той изисква да е налице хипотезата на отказан

достъп на борда, въпреки че пътниците са се явили за качване на борда съгласно условията, изложени в член 3, параграф 2 от Регламента. Следователно този текст е в подкрепа на тезата, че пътниците винаги трябва да се явят навреме за качване на борда и че достъпът на борда трябва да им е бил отказан също на изхода за качване на борда.

В този смисъл се произнася и германският Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, наричан по-нататък „BGH“), когато приема, че пътникът, който иска да предяви право поради отказан достъп на борда, по принцип трябва да е присъствал на изхода за качване на борда. Оттук този съд стига до извода, че когато пътникът се нарежда навреме на опашката, но не е регистриран навреме поради голям приток на пътници, липсва отказан достъп на борда. В такъв случай пътникът има възможността със собствени действия да предизвика въздушния превозвач да му откаже достъп на борда — с думи или с действия. Всъщност Регламентът за правата на пътниците не съдържа цялостен набор от правила, които да предвиждат права на обезщетение, на възстановяване на стойността на билетите и на полагане на грижи за всички случаи, в които пътника не е превозен или не е превозен в момента, когато това е трябвало да се случи. Регламентът съдържа само минимални права на пътниците в случаите, когато им е отказан достъп на борда против тяхната воля, техният полет е отменен или техният полет е закъснял. Според BGH тези минимални права са законоустановени права, които не произтичат от договора за превоз, който пътникът е сключил, например с въздушния превозвач. Впрочем член 12, параграф 1 от Регламента оставя на (националното) договорно право да определи дали въздушният превозвач, в резултат от чиито действия се е стигнало до отказ на достъп на борда по смисъла на Регламента, да има по-широко задължение за обезщетяване (вж. BGH, определение за даване на указания и разяснения по съществуването на спора от 16 април 2013 г., X ZR 83/12, NJW-RR 2013, р. 1462, 1463). Следва обаче да се има предвид и че в рамките на това дело, по което BGH се е произнесъл, не са били направени констатации за евентуалното наличие на изричен отказ, направен на гишето за регистрация, и че BGH изрично е счел за възможно в приложното поле на Регламента за правата на пътниците да попада и самият преждевременен отказ на достъп на борда, направен преди пътникът да се яви за качване на борда, стига този отказ да е съобщен по недвусмислен начин на пътника (вж. BGH, цитираното по-горе решение, т. 11).

В последващо решение, предмет на което е прехвърляне към друг полет (промяна на резервацията) няколко дни преди времето за излитане по разписание, германският Bundesgerichtshof (Федерален върховен съд, наричан по-нататък „BGH“) обаче уточнява, че навременното явяване на пътника на гишето за резервация и за качване на борда в хипотезата на преждевременен отказ на достъп до борда, съобщен преди [ориг. 7] явяването на пътника за качване на борда, не е условие за придобиване на право на обезщетение поради отказан достъп на борда. Напротив, ирелевантно е както явяването на гишето за резервация, така и явяването на

изхода за качване на борда на самолета, когато въздушният превозвач преди това по недвусмислен начин вече е заявил, че не иска да превози пътника (т.нар. предварителен отказ на достъп до борда; вж. BGH, решение от 17 март 2015 г., X ZR 34/14, NJW 2015, р. 2181, 2182, т. 8 и сл.). Действително, Регламентът не визира изрично случая, когато на пътника е отказан достъп на борда, преди още да се е явил за качване на борда. Напротив, в член 2, буква й) от Регламента отказът на достъпа до борда е дефиниран именно като отказ, направен на изхода за качване на борда, да бъде качен на борда на самолета пътникът, който иска да се качи на борда. При все това, с оглед на високото равнище на защита, което се цели с Регламента за правата на пътниците, явяването на изхода за качване на борда на самолета не може да се изисква във всички случаи като условие за придобиване на право на обезщетение (вж. BGH, цитираното по-горе решение, т. 11).

Доколкото може да се установи, досега Съдът на Европейския съюз обаче не се е произнасял по възможността за предварителен отказ за достъп до борда още на гишето за регистрация преди достигането на изхода за качване на борда, поради което настоящият съдебен състав счита за необходимо да отправи до Съда този преюдициален въпрос.

2.

Ако се приеме, че авиокомпанията може да откаже достъп на борда по смисъла на член 2, буква й) от Регламента не само на изхода за качване на борда, но и още преди това на гишето за резервация (по този въпрос вж. по-горе точка 1), следващият въпрос, който възниква, е до кой момент все още може да бъде отказан достъп на борда по такъв начин. Според настоящия съдебен състав отказът да бъдат превозени ищцата в първоинстанционното производство и съпругът ѝ, направен на гишето за резервация на 27 май 2018 г. около 7,00 ч., т.е. пет минути преди времето за излитане по разписание в 7,05 ч., не може да се счита за правно релевантен отказ на достъп на борда, тъй като в този момент качването на пътниците на самолета явно очевидно е било приключило и превозът на ищцата в първоинстанционното производство и на съпруга ѝ с този полет вече не е бил възможен. В този смисъл се произнася и BGH, когато приема, че *не може да става дума за отказ за качване на борда на самолета, когато самолетът вече е напуснал [ориг. 8] стоянката си за паркиране и качването на друг пътник на борда на самолета вече фактически не е възможно* (вж. BGH, решение от 30 април 2009 г., Xa ZR 78/08, NJW 2009, р. 2740, 2741, т. 9).

Доколкото може да се установи, и по този въпрос няма практика на Съда на Европейския съюз, поради което настоящият съдебен състав счита за необходимо да отправи до Съда тези преюдициални въпроси.

3.

Съгласно практиката на ВGH фактът, че след като не са стигнали навреме до гишето за резервация, ищцата в първоинстанционното производство и съпругът ѝ са били прехвърлени от ответника в първоинстанционното производство към друг полет на следващия ден, също не представлява такъв отказ на достъп на борда. Според ВGH такава промяна на резервацията след стигането до гишето за резервация със закъснение не представлява случай на отказан достъп на борда по смисъла на член 2, буква й) от Регламента (вж. ВGH, решение от 30 април 2009 г., Ха ZR 78/08, NJW 2009, р. 2740, 2742, т. 20).

Доколкото може да се установи, и по този въпрос няма практика на Съда на Европейския съюз, поради което настоящият съдебен състав счита за необходимо да отправи до Съда тези преюдициални въпроси

4.

В случай че толкова късно отказан достъп на борда на гишето за резервация, а именно няколко минути преди излитането и след приключване на качването на пътниците на самолета, не попада в приложното поле на член 2, буква й), на следващо място възниква въпросът дали в настоящия случай не е възможно поради „организационна небрежност“ по изключение изцяло да се игнорира наличието на изрично отказан достъп на борда и въпреки това пътникът да има право на обезщетение на основание на член 7, параграф 1 от Регламента.

Досега Съдът на Съюза не е изяснил въпроса дали е налице „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от Регламента в случай като настоящия, в който пътниците се нареждат навреме (в случая: около два часа) преди излитането на опашката пред гишето за резервация, но поради организационни пропуски на ответника в първоинстанционното производство (например недостатъчен брой отворени гишета за резервация, липса на персонал, неинформиране на пътниците по високоговорителната уредба и т.н.) и/или поради неизправности, възникнали на летището (например в случая: дефект на багажната лента) редът им на **[ориг. 9]** гишето за резервация идва едва в момент (в случая: пет минути пред времето на излитане по разписание), в който качването на пътниците на самолета вече е приключило и по тази причина пътниците вече не могат да бъдат превозени.

Наистина, съгласно посочената по-горе практика на ВGH Регламентът урежда само минимални права и не обхваща всеки случай, в който пътникът, по каквито и да са причини, не е превозен (вж. ВGH, определение за даване на указания и разяснения по съществуването на спора от 16 април 2013 г., X ZR 83/12, NJW-RR 2013, р. 1462, 1463; решение от 30 април 2009 г., Ха ZR 78/08, NJW 2009, р. 2740, 2741 и 2742, т. 13 и 14). Настоящият съдебен състав обаче има съмнения дали Съдът на Европейския съюз ще приеме, че такъв случай не попада, по-специално от гледна точка на целта на

Регламента за правата на пътниците да се гарантира високо ниво на защита на пътниците, в обхвата на понятието „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й).

В подкрепа на тази теза би могъл да е фактът, че с навременното нареждане на опашката, намираща се пред гишето за резервация, отпада отговорността на пътника и започват да се извършват действия, които са в обсега на влияние на въздушния превозвач. От този момент нататък пътникът вече не може да повлияе върху напредването си на опашката. За разлика от това, въздушният превозвач може по принцип да повлияе върху организацията на регистрирането, например като отвори допълнително гише за регистрация.

Нещо повече, авиокомпаниите трябва да организират дейността си по такъв начин, че пътникът, пристигнал на летището преди изтичането на срока за регистрация, да може навреме да бъде регистриран и да се качи на борда на самолета. В случай че пътникът не успява да направи това поради липса на персонал, смущения в обработването на данни или проблеми при сортирането на багажа и оформила се поради това дълга опашка за регистрация, би следвало да се приеме, че единствено въздушният превозвач носи отговорността за това. В противен случай въздушният превозвач в крайна сметка би имал възможността да лиши пътника от неговите права, например чрез нарочно дълго регистриране (например при продажба на повече билети от наличните места) или „създаване“ на дълги опашки (например с отварянето на твърде малко гишета). Освен това е обичайно авиокомпанията да приканва пътниците за полет, крайният срок за регистрация за който непосредствено предстои да изтече, да се явят незабавно за регистрация или да извика имената им, а на пътниците, които в отговор на това се явят, да създава или да поддържа в готовност ускорена възможност за навременна регистрация. **[ориг. 10]**

Освен това срокът от 45 минути, предвиден в член 3, параграф 2, буква а) от Регламента, има за цел именно да се осигури на пътника правна сигурност за момента, в който той трябва най-късно да се яви на гишето за регистрация, за да може да предяви правото си на превоз. Ако обаче се приеме, че релевантна е фактическата регистрация, пътникът едва ли би могъл със сигурност да установи в кой момент той трябва да се яви на гишето за резервация. Той би трябвало да вземе предвид всички възможни закъснения при резервацията. Това едва ли е възможно, тъй като пътникът нито може да предвиди конкретните причини за закъсненията, нито може надлежно да прецени обхвата или продължителността на отделните закъснения. Освен това въздушният превозвач може въз основа на наличните резервации от самото начало да прецени какъв брой пътници вероятно ще се явят на гишето за резервация. А fortiori трябва да се очаква, че пътниците с онлайн резервация, които вече предварително са заплатили за багажа, който следва да бъде регистриран, ще се явят на гишето за регистрация. Оперираният въздушен превозвач не е лишен от варианти и когато според него има вероятност от затруднения или опашки при регистрация. Всъщност той

има възможността съгласно член 3, параграф 2, буква а) от Регламента да определи предварително и в писмен вид (включително по електронен път) по-дълъг период, в рамките на който пътниците трябва да се явят на гишето за резервация.

Колкото до мнението на ответника в първоинстанционното производство, че с напредване на времето пътникът не следва просто да стои безмълвен на опашката, а трябва активно да привлече вниманието на персонала на авиокомпанията върху себе си, тъй като в противен случай следва да бъде упрекнат в съпричиняване, следва да се посочи, че и в подкрепа на това становище има силни доводи, които могат да бъдат изтъкнати.

Тъй като Съдът на Европейския съюз не се е произнесъл по този въпрос, настоящият съдебен състав счита за необходимо да отправи и този преюдициален въпрос.

III.

[...] [национални процесуални разпоредби]

[...]

[ориг. 11] [...]

Landgericht Düsseldorf