

## Анонимизиран текст

Превод

C-286/19 - 1

Дело C-286/19

### Преюдициално запитване

**Дата на постъпване в Съда:**

5 април 2019 г.

**Запитваща юрисдикция:**

Tribunal d'instance d'Aulnay-Sous-Bois (Франция)

**Дата на акта за преюдициално запитване:**

25 март 2019 г.

**Ищци:**

JE

KF

**Ответник:**

XL Airways SA

---

РАЙОНЕН СЪД

[...]

[...] AULNAY-SOUS-BOIS

[...]

Решение, постановено [...] на ДВАДЕСЕТ И ПЕТИ МАРТ ДВЕ ХИЛЯДИ И ДЕВЕТНАДЕСЕТА ГОДИНА

[...]

След изслушване на страните в открито заседание на 10 декември 2018 г.

[...]

**МЕЖДУ ИЩЦИТЕ:**

JE, ищец [...] ПАРИЖ

KF, ищец [...] ПАРИЖ,

[...]

**ОТ ЕДНА СТРАНА, И**

**ОТВЕТНИКА:**

S.A. XL AIRWAYS, [...] TREMBLAY-EN-FRANCE,

[...]

**ОТ ДРУГА СТРАНА,**

[...]

**[ориг. 2]** С [...] искова молба от 17 март 2017 г., [...] JE и KF сезират съда с искане на основание 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), дружеството XL AIRWAYS [...] да бъде осъдено, да заплати на всеки от тях сума с главница в размер на 600 EUR като обезщетение за отмяна на полет, ведно със законната лихва за забава, считано от датата, на изпадане в забава. Освен това всяко от заинтересованите лица претендира за 400 EUR като обезщетение за неправомерната съпротива на въздушния превозвач и сума в размер на 500 EUR на основание член 700 от Code de procédure civile [Гражданския процесуален кодекс], освен съдебните разноски.

Ищците JE и KF посочват, че са закупили от този въздушен превозвач два самолетни билета за полет от Пунта Кана (Доминиканска република) до Париж, който е било предвидено да излети на 24 май 2014 г. в 21.20 ч. и да кацне на летище Роаси Шарл-дьо-Гол на 25 май 2014 г. в 12.20 ч. Според ищците обаче този полет е бил отменен и те са се възползвали от заместващ полет едва на 25 май 2014 г., в 17.35 часа (местно време), така че пристигат в Париж, в крайния пункт на пристигане, на следващия ден в 07.50 ч.

Впоследствие на 27 май 2016 г. чрез своя адвокат ищците изпращат писмо на дружеството XL AIRWAYS, с което искат да им се изплати фиксираното обезщетение в размер на 600 EUR на пътник, както е предвидено в Регламент (ЕО) № 261/2004 в случай на отмяна на полет, надвишаващ 3500 километра.

Тъй като въздушният превозвач не е удовлетворил това искане, ищците JE и KF подават настоящата искова молба, за да бъде разрешен спорът в съответствие с приложимото право.

След връщане на делото, на 10 декември 2018 г., е насрочено съдебно заседание, проведено с участието на страните [...].

В съдебното заседание, предвид възможността Съдът да измени квалификацията от твърдяната отмяна на полет на закъснение на полет, JE и KF [...] искат спиране на производството с мотива, че в случая пред настоящата инстанция стои въпросът за тълкуването на разпоредбите на член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004, съгласно който за пътник на полет ще се счита лицето, което притежава потвърдена резервация и което се яви на гишето за регистрация при условията, определени от въздушния превозвач, не по-късно от 45 минути преди обявения час на излитане, като последното условие не се прилага в случай на отмяна.

При това положение ищците искат спиране на производството по делото до произнасянето на Съда на Европейския съюз по преюдициалните въпроси, с които той вече е сезиран, и представят пред районния съд нови въпроси относно прилагането на същите разпоредби, които искат също да бъдат отправени до европейската юрисдикция.

При условията на евентуалност ищците JE и KF поддържат претенциите и основанията, изложени в първоначалната им искова молба, като обаче увеличават размера на претенциите си за обезщетение за неправомерната съпротива на въздушния превозвач на 1 000 EUR на пътник и искането, на основание член 700 от Code de procédure civile [Гражданския процесуален кодекс].

Що се отнася до искането за спиране на производството, представителят на дружеството XL AIRWAYS, като твърди, че спорният инцидент определено е закъснение на полет по смисъла на европейската съдебна практика, заявява, че се противопоставя на искането за спиране, тъй като въпросът за установяването на статуса на пътник съгласно член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004 е разрешен от съвсем ясната практика на Cour de cassation [Касационен съд]. По същество ответникът иска всички претенции да се отхвърлят, с мотива, че тъй като според него е налице закъснение на полет, при липсата на доказване от ищците JE и KF, че са се явили на гишето за регистрация на полета при определените условия, те не са установили качеството си на пътници, които отговарят на изискванията за получаване на обезщетение въз основа на текста, на който се позовават. [ориг. 3]

[...]

## МОТИВИ

### По искането за спиране на производството

[...] [национален процесуален въпрос]

[...] Член 267 от Договора за функционирането на Европейския съюз (ДФЕС) предвижда, че Съдът на Европейския съюз е компетентен да се произнася по преюдициални въпроси, по-специално относно тълкуването на Договора.

Когато такъв въпрос е повдигнат по висящо дело пред национална юрисдикция, чиито решения не подлежат на обжалване съгласно националното право, тази юрисдикция е длъжна да сезира Съда, като следва да се има предвид, че член R221—37 от Code de l'organisation judiciaire [Кодекс за устройството на съдилищата] предвижда, че районният съд е компетентен да се произнася с решение като последна инстанция по искове до 4 000 EUR и предвижда въззивно обжалване, когато размерът на иска надвишава тази сума или е неопределен.

[...]

[...] [национален процесуален въпрос]

В настоящия случай е безспорно, че тъй като претенциите на ишците JE и KF не надвишават определения праг от 4 000 EUR, спорът следва да бъде решен по същество с окончателно решение, което следователно не подлежи на обжалване по смисъла на член 267 ДФЕС.

Нещо повече, тъй като в конкретния случай са налице сериозни основания, които позволяват да се предвиди възможността за изменение на квалификацията на инцидента, на който се основава искът, от отмяна на закъснение на полет, безспорно е, че тълкуването на разпоредбите на член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004 по проблемите, изложени в представените на съда нови преюдициални въпроси, може да установи приложимостта на разпоредбите относно обезщетенията, предвидени в Регламент (ЕО) № 261/2004.

Поради това, [...] следва да се уважи направеното от ишците искане за спиране на производството [...], до приемането на решение от Съда на Европейския съюз по поставените преюдициални въпроси [...].

### По преюдициалните въпроси

Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois [Районен съд Олне-су-Боа, Франция] е изправен пред значително увеличение на броя на делата в неговия съдебен район, в който попада летище Роаси-Шарл-дьо-Гол, по които се оспорват

способите за доказване на явяването на пътника на гишето за регистрация при закъснели полети, които биха могли да отговарят на условията за прилагане на режима на фиксирано обезщетение, въведен с Регламент (ЕО) № 261/2004.

**[ориг. 4]** С две решения от 14 февруари 2018 г. [...] и 12 септември 2018 г. [...] Cour de cassation [Касационен съд] потвърждава решения, постановени от Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois [Районен съд Олне-су-Боа], с които се отхвърлят искове за фиксирано обезщетение против опериращ превозвач на основание на посочения по-горе регламент за закъснение на полет в крайния пункт на пристигане с повече от три часа. По тези дела ищците са представили единствено доказателства за потвърдена резервация в електронна форма, и за единия от тях удостоверение за закъснение без посочване на име.

Независимо от тази съдебна практика, която тълкува разпоредбите на член 3, параграф 2 от Регламент (ЕО) № 261/2004 въз основа на облигационното право, много пътници, които вече не разполагат с документи, които могат да се използват като формално доказателство за действителното им явяване на гишето за регистрация за спорните полети, и се позовават на технологичното развитие, което има по-специално като последица постепенното изчезване на издаването на бордни карти на хартиен носител, завеждат много дела във връзка с този въпрос.

По-специално се твърди, че притежаването на потвърдена резервация за полет представлява оборима презумпция за явяване на пътника на гишето за регистрация, срещу която въздушният превозвач трябва да представи доказателства в обратен смисъл. Този анализ е потвърден от решенията на някои районни съдилища, които са задължили въздушния превозвач да представи PNR данни (Passenger Name Record — резервационни данни на пътниците) на спорния полет, когато е уместно, с предупреждение за налагане на периодична имуществена санкция.

Тъй като през 2017 г. в Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois [Районен съд Олне-су-Боа] са образувани 2 700 дела, а през 2018 г. — повече от 5 000 дела, доброто правораздаване изисква окончателно изясняване на условията за прилагане на посочения по-горе член 3, параграф 2, буква а), за да се позволи, в интерес на самите пътници, хармонизиране на решенията, постановявани от съдилищата, които трябва да решават такива спорове — обикновено като последна инстанция.

Същият проблем вече е станал причина за изпращането в секретариата на Съда на Европейския съюз на преюдициално запитване, подадено на 3 декември 2018 г. по дело пред Tribunal d'instance d'Aulnay-sous-Bois [Районен съд Олне-су-Боа] [...], заведено в Съда под номер C-756/18. Повдигнатият въпрос е относно възможността за доказване на явяването на пътника на гишето за регистрация посредством оборима презумпция.

В настоящия случай ищците JE и KF, на първо място, твърдят, че съдебната практика, според която закъснение от поне три часа може да бъде приравнено на отмяна на полет, няма да доведе до приложимост на разпоредбите на член 3, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 към хипотезите на закъснял полет, и че евентуална приложимост в тази хипотеза при всички положения би повдигнала въпроса дали за час на началото на полета ще се счита обявеният час на излитане или действителният час на излитане на закъснелия полет.

Що се отнася до тежестта на доказване на явяването на пътника на гишето за регистрация, като се позовават на последните технологични новости и по-специално на отпадането на бордните карти на хартиен носител, ищците повдигат въпроса за характера на условията, предвидени в член 3, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004, за да се установи дали това са предварителни условия за прилагането на посочения регламент, които потребителят трябва да докаже, или става въпрос за основание за освобождаване на въздушния превозвач от задължението за изплащане на обезщетение, което той трябва да докаже.

На последно място, ищците JE и KF се позовават на несъвместимостта, която би могла да съществува, между възлагането на тежестта на доказване на факта на явяването на гишето за регистрация изключително върху пътниците и принципа на полезното действие на Регламент (ЕО) № 261/2004 в светлината на неговите цели за високо равнище на защита на потребителите, които в конкретния случай са посочените по-горе пътници.

Формулираните от ищците преюдициални въпроси бяха предмет на обсъждане при условията на състезателност [...]. Ответникът се противопоставя на спирането на производството, тъй като счита, че няма основание за поставените от ищците преюдициални въпроси, след като Cour de cassation [Касационен съд] в своите [ориг. 5] решения от 14 февруари 2018 г. и 12 септември 2018 г., е установил ясна съдебна практика, с която се потвърждава изискването пътниците да представят доказателство за действителното си явяване на гишето за регистрация за полета, чрез представяне на бордната си карта или на други доказателства за това обстоятелство.

Въз основа на това следва да се приеме, че поставените от ищците въпроси, макар основно да възпроизвеждат проблематиката на преюдициалния въпрос, който вече е отправен до Съда на Европейския съюз на 3 декември 2018 г. по подобно дело, все пак разширяват предмета му като изхождат от други аспекти на правния анализ по такъв начин, че биха могли да позволят по-пълно разглеждане на спорния понастоящем предмет.

Следователно, тъй като решението по същество, което ще бъде постановено, ще е окончателно, до Съда на Европейския съюз трябва да бъдат отправени следните въпроси:

[...] [ориг. 6]

[...] [излагане на преюдициалните въпроси, съдържащи се и в диспозитива]

[...] [решение за спиране на производството]

[...] [уточнение по отношение на разноските]

## ПО ИЗЛОЖЕНИТЕ СЪОБРАЖЕНИЯ

Съдът [...]

**РАЗПОРЕДИ** да бъдат отправени до Съда на Европейския съюз следните преюдициални въпроси:

1) Относно приложимостта на член 3, параграф 2, буква а) в случай на закъснение на полет в неговите два аспекта:

а) С оглед на факта, че правото на обезщетение в случай на отказан достъп на борда или отмяна на полет, предвидено в член 7 от Регламент (ЕО) № 261/2004 от 11 февруари 2004 г., е разширено от съдебната практика и спрямо закъснението на полет (Съд на Европейския съюз (четвърти състав), решение от 19 ноември 2009 г., *Sturgeon*, C-402/07 и C-432/07), изричното условие, във връзка с явяването на пътника на гишето за регистрация, предвидено в член 3, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 от 11 февруари 2004 г., което се прилага единствено в случай на отказан достъп на борда, приложимо ли е и в контекста на обезщетение, поискано от пътник, който е претърпял закъснение на полет, а не му е отказан достъп на борда?

б) При утвърдителен отговор на въпрос 1, буква а), като се вземат предвид целите на срока, предвиден в член 3, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 („не по-късно от 45 минути преди обявения час на излитане“), които са свързани с проблема с дублирането на места и с целите за сигурност, трябва ли този срок да се тълкува в случая като „не по-късно от 45 минути преди новия час на излитане на закъснелия полет, публикуван на информационните табла на летището или съобщен на пътниците“? [ориг. 7]

2) Относно тежестта на доказване на „явяването на пътника на гишето за регистрация“:

При утвърдителен отговор на въпрос 1, буква а), т.е. в случай на прилагане на член 3, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 от 11 февруари 2004 г. към обезщетение, поискано от пътник, който е претърпял закъснение на полет:

а) С оглед на технологичните промени, които вече позволяват електронното издаване на бордни карти без хартиен носител, липсата на каквото и да е отбелязване на час и дата на бордните карти на хартиен носител, съответната липса на каквото и да било задължение за физическо явяване на гише за регистрация и обстоятелството, че единствено въздушните превозвачи разполагат с цялата информация във връзка с регистрацията на пътниците до приключване на действията по регистрацията, предварителни условия за прилагането на Регламента ли са условията, предвидени в член 3, параграф 2, буква а), които потребителят трябва да докаже, или те са основание за освобождаване на въздушния превозвач, което му дава възможност да представи списъка на пътниците, за да докаже, че пътникът не се е явил на гишето за регистрация, „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“ съгласно в член 3, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 от 11 февруари 2004 г.?

б) С оглед на технологичните промени, които вече позволяват електронното издаване на бордни карти без хартиен носител, липсата на каквото и да е отбелязване на час и дата на бордните карти на хартиен носител, съответната липса на каквото и да било задължение за физическо явяване на гише за регистрация и обстоятелството, че единствено въздушните превозвачи разполагат с цялата информация във връзка с регистрацията на пътниците до приключване на действията по регистрацията, допускат ли принципът на полезно действие, целите на Регламент (ЕО) № 261/2004 от 11 февруари 2004 г. и високото равнище на защита на пътниците и на потребителите като цяло, гарантирани от Регламент (ЕО) № 261/2004 от 11 февруари 2004 г. или от други разпоредби или норми на общностното право, възлагането изцяло само върху пътника на тежестта на доказване на явяването му на гишето за регистрация „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“, предвидено в член 3, параграф 2, буква а) от Регламент (ЕО) № 261/2004 от 11 февруари 2004 г.?

[...]