



Сборник съдебна практика

РЕШЕНИЕ НА СЪДА (трети състав)

4 октомври 2012 година *

„Въздушен транспорт — Регламент (ЕО) № 261/2004 — Обезщетяване на пътници при отказан достъп на борда — Понятие „отказан достъп на борда“ — Анулиране от превозвача на бордната карта на пътник поради предполагаемо закъснение на преходен полет, регистриран едновременно с въпросния полет и извършван от същия превозвач“

По дело C-321/11

с предмет преюдициално запитване, отправено на основание член 267 ДФЕС от Juzgado de lo Mercantil № 2 de A Coruña (Испания) с акт от 29 март 2011 г., постъпил в Съда на 28 юни 2011 г., в рамките на производство по дело

Germán Rodríguez Cachafeiro,

María de los Reyes Martínez-Reboredo Varela-Villamor

срещу

Iberia, Líneas Aéreas de España SA,

СЪДЪТ (трети състав),

състоящ се от: г-н К. Lenaerts, председател на състав, г-н J. Malenovský, г-н Е. Juhász, г-н Т. von Danwitz и г-н D. Šváby (докладчик), съдии,

генерален адвокат: г-жа V. Trstenjak,

секретар: г-н А. Calot Escobar,

предвид изложеното в писмената фаза на производството,

като има предвид становищата, представени:

- за Iberia, Líneas Aéreas de España SA, от г-н J. Bejerano Fernández, procurador,
- за френското правителство, от г-н G. de Bergues и г-н M. Perrot, в качеството на представители,
- за финландското правителство, от г-жа Н. Leppo, в качеството на представител,
- за Европейската комисия, от г-н К. Simonsson и г-н R. Vidal Puig, в качеството на представители,

* Език на производството: испански.

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

постанови настоящото

Решение

- 1 Преюдициалното запитване се отнася до тълкуването на член 2, буква й), член 3, параграф 2 и член 4, параграф 3 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, 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-н Rodríguez Cachafeiro и г-жа Martínez-Reboredo Varela-Villamor, от една страна, и въздушния превозвач Iberia, Líneas Aéreas de España SA (наричана по-нататък „Iberia“), от друга страна, относно отказа на последната да им изплати обезщетение за отказан достъп на борда за полет, свързващ Мадрид (Испания) със Санто Доминго (Доминиканската република).

Правна уредба

Регламент (ЕИО) № 295/91

- 3 Регламент (ЕИО) № 295/91 на Съвета от 4 февруари 1991 година относно създаване на общи правила за система за обезщетяване при отказ за качване на борда при редовен въздушен транспорт (ОВ L 36, стр. 5), който е в сила до 16 февруари 2005 г., гласи в член 1:

„Настоящият регламент изгражда общи минимални правила, приложими когато на пътниците се отказва достъп до претоварен редовен полет за който те имат валиден билет и потвърдена резервация, излитащ от летище, намиращо се на територията на държава членка, за която се отнася Договорът [ЕО], независимо от държавата, в която е регистриран въздушният превозвач, националността на пътника и крайния пункт на пристигане“ [неофициален превод].

Регламент № 261/2004

- 4 Съображения 1, 3, 4, 9 и 10 от Регламент № 261/2004 гласят:

„(1) Действия[та] 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.

[...]

(3) Докато [Регламент № 295/91] 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 следва 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 следва 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“.

5 Член 2 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Определения“, гласи:

„За целите на настоящия регламент:

[...]

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;

[...]“.

6 Член 3 от посочения регламент, озаглавен „Приложно поле“, предвижда в параграф 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 гишето 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

[...]“.

7 Член 4 от Регламент № 261/2004, озаглавен „Отказан достъп на борда“, има следния текст:

„1. Когато опериращ въздушен превозвач по разумни причини има вероятност да откаже достъп на борда, той първо следва да апелира към доброволци да се откажат от техните резервации в замяна на определени облаги според условия, съгласувани между съответния пътник и опериращия въздушен превозвач. На доброволците се предоставя необходимата помощ по член 8, като тази помощ е в допълнение към облагите, споменати в настоящия параграф.

2. Ако се явят недостатъчен брой доброволци, за да могат останалите пътници с резервации да се качат на борда, тогава опериращият въздушен превозвач може да откаже достъп на борда на пътници против тяхната воля.

3. 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 7 от същия регламент, със заглавие „Право на обезщетение“, гласи в параграф 1:

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

- а) 250 EUR за всички полети до 1500 километра;
- б) 400 EUR за всички полети на територията на Общността над 1500 километра и за всички други полети между 1500 и 3500 километра;
- в) 600 EUR за всички полети, попадащи под букви а) или б).

[...]“.

9 Членове 8 и 9 от посочения регламент във връзка с член 4 от същия предвиждат право на възстановяване стойността на билетите или премаршрутиране на пътниците, както и право на грижа за тези, на които е отказан достъп на борда.

Спорът по главното производство и преюдициалният въпрос

10 Всеки от ищите по главното производство, г-н Rodríguez Cachafeiro и г-жа Martínez-Reboredo Varela-Villamor, е закупил от Iberia самолетен билет за маршрута от Ла Коруня (Испания) до Санто Доминго. Този билет е за два полета: полет IB 513, Ла Коруня—Мадрид, на 4 декември 2009 г. (13,30—14,40 ч.) и полет IB 6501, Мадрид—Санто Доминго, в същия ден (16,05—19,55 ч.).

11 На гишето за регистрация на Iberia на летище Ла Коруня ищите по главното производство регистрират съгласно условията, предвидени в член 3, параграф 2 от Регламент № 261/2004, багажа си направо за крайния пункт на пристигане, и са им предоставени две бордни карти, за двата последователни полета.

12 Първият полет закъснява с един час и двадесет и пет минути. Предвиждайки, че закъснението ще доведе до това двамата пътници да изпуснат връзката си в Мадрид, в 15,17 ч. Iberia анулира бордните им карти за втория полет, предвиден за 16,05 ч. Запитващата юрисдикция отбелязва, че при пристигането си в Мадрид те са се представили на изхода за качване на борда в момента, когато компанията прави последно повикване на пътниците. Персоналът на Iberia обаче не им позволява да се качат на борда, с мотива че бордните им карти са били анулирани, а местата им — предоставени на други пътници.

13 Ищите по главното производство изчакват следващия ден, за да бъдат превозени до Санто Доминго с друг полет, и стигат в крайния пункт на пристигане с 27 часа закъснение.

14 На 23 февруари 2010 г. г-н Rodríguez Cachafeiro и г-жа Martínez-Reboredo Varela-Villamor сезират Juzgado de lo Mercantil № 2 de A Coruña с искане да осъди Iberia да изплати обезщетение в размер на 600 EUR на всеки от тях за „отказан достъп на борда“, на основание разпоредбите на член 4, параграф 3 и член 7, параграф 1, буква в) от Регламент № 261/2004. Iberia оспорва тези претенции, като изтъква, че фактите, въз основа на които е предявен искът пред тази юрисдикция, не съставляват „отказан достъп на борда“, а трябва да се считат за пропусната връзка, доколкото решението да им се откаже достъп на борда не се дължи на претоварване, а е мотивирано със закъснението на предходния полет.

- 15 Запитващата юрисдикция отбелязва освен това, че Iberia е предоставила обезщетението, предвидено в член 4, параграф 3 и член 7 от Регламент № 261/2004, на седем пътници, на които е отказала достъп на борда за разглеждания полет Мадрид—Санто Доминго.
- 16 При тези обстоятелства посочената юрисдикция си поставя въпроса дали понятието за „отказан достъп на борда“ визира само случаи, в които полетите са първоначално претоварени, или може да обхване и други ситуации, като тази, в която се намират ищците по главното производство.
- 17 В този контекст Juzgado de lo Mercantil № 2 de A Coruña решава да спре производството и да постави на Съда следния преюдициален въпрос:

„Може ли да се включи в хипотезата за отказан достъп на борда по член 2, буква й) във връзка с член 3, параграф 2 и с член 4, параграф 3 от [Регламент № 261/2004] случаят, при който въздушен превозвач отказва достъп на борда, поради това че първият полет от осъществявано на два етапа пътуване, за което е издаден един общ билет, има закъснение по вина на превозвача и последният е направил погрешно предположение, че пътниците няма да стигнат навреме за втория полет от това пътуване, допускайки местата им за втория полет да бъдат заети от други пътници?“.

По преюдициалния въпрос

- 18 Със своя въпрос запитващата юрисдикция по същество иска да се установи дали член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 във връзка с член 3, параграф 2 от същия трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „отказан достъп на борда“ включва случая, при който в рамките на единен договор за превоз, включващ няколко резервации за непосредствено последователни полети, за които се правят едновременни регистрации, въздушен превозвач отказва достъп на борда на някои пътници, с мотива че първият полет, включен в тяхната резервация, е закъснял по вина на този превозвач и че последният е направил погрешно предположение, че тези пътници няма да стигнат навреме, за да се качат на борда за втория полет.
- 19 В това отношение следва да се припомни, че съгласно член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 квалификацията „отказан достъп на борда“ предполага въздушен превозвач да откаже да превози пътник с полет, за който той разполага с резервация и се е представил за качване на борда съобразно с условията по член 3, параграф 2 от посочения регламент, освен ако този отказ е разумно обоснован, например поради причините, споменати в посочения член 2, буква й).
- 20 В делото по главното производство поставеният от запитващата юрисдикция въпрос се основава на предпоставката, че ищците са се представили за качване на борда за полета Мадрид—Санто Доминго при условията по член 3, параграф 2 от Регламент № 261/2004. Освен това от преписката е видно, че на посочените ищци не е било позволено да се качат на борда за този полет не поради твърдяно неспазване на посочените условия, а поради факта че тяхната резервация е била отменена заради закъснението на предходния им полет, свързващ Ла Коруня с Мадрид.
- 21 Без да се засягат евентуалните последици, които трябва да настъпят от факта, че поради посоченото закъснение ищците по главното производство стигат в крайния си пункт на пристигане (Санто Доминго) с 27 часа закъснение спрямо разписанието, предвидено при резервацията на пътуването им, трябва да се отбележи, по отношение на основанията, довели въздушния превозвач до това да откаже достъп на борда на пътник, който разполага с резервация и се е представил редовно за качване на борда, че текстът на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 не обвързва този отказ със състояние на „претовареност“ на съответния полет, създадено от разглеждания превозвач по икономически причини.

- 22 Що се отнася до контекста на споменатата разпоредба и до целите, преследвани с правната уредба, от която тя е част, е видно — не само от съображения 3, 4, 9 и 10 от Регламент № 261/2004, но и от свързаните с него подготвителни работи, в частност предложението за регламент на Европейския парламент и на Съвета относно създаване на общи правила за обезщетяване и помощ на пътниците при отказан достъп на борда и отмяна или голямо закъснение на полети, представено от Комисията на Европейските общности на 21 декември 2001 г. (СОМ(2001) 784 окончателен), — че законодателят на Съюза е възнамерявал с приемането на този регламент да намали броя на пътниците, на които е отказан достъп на борда против тяхната воля, който тогава е бил твърде голям, като се запълнят празнотите в Регламент № 295/91, който се ограничава до установяването, съгласно член 1 от него, на общи минимални правила, приложими за пътниците, на които се отказва достъп до претоварен редовен полет.
- 23 Именно в този контекст посоченият законодател с член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 заличава от определението на „отказан достъп на борда“ всяко позоваване на причината, поради която превозвач отказва да превози пътник.
- 24 По този начин законодателят на Съюза разширява обхвата на посоченото определение и извън единствения случай на отказан достъп на борда поради „претовареност“, визиран по-рано в член 1 от Регламент № 295/91, и му дава широк смисъл, който обхваща всички хипотези, при които въздушен превозвач отказва да превози пътник.
- 25 Това тълкуване се подкрепя от констатацията, че ограничаването на обхвата на понятието за „отказан достъп на борда“ само до случаите на претовареност на практика би довело до значително намаляване на защитата, предоставена на пътниците по силата на Регламент № 261/2004, и поради това би влязло в противоречие с целта на същия, посочена в съображение 1 от него, която е да се гарантира високо равнище на защита на пътниците, оправдаващо широко тълкуване на признатите им права (вж. в този смисъл Решение от 10 януари 2006 г. по дело IATA и ELFAA, C-344/04, Recueil, стр. I-403, точка 69, както и Решение от 22 декември 2008 г. по дело Wallentin-Hermann, C-549/07, Сборник, стр. I-11061, точка 18).
- 26 От това следва, че ако се приеме, че понятието за отказан достъп на борда обхваща само случаите на претовареност, би се стигнало до лишаване от всякаква защита на пътниците, които се намират в положение като това на ищците по главното производство, като се изключва възможността да се позовават на член 4 от Регламент № 261/2004 — разпоредба, която в параграф 3 препраща към разпоредбите на Регламента, отнасящи се до правата на обезщетение, на възстановяване стойността на билетите или на премаршрутиране на пътниците, както и на грижа, както са предвидени в членове 7—9 от този регламент.
- 27 С оглед на гореизложеното отказ на достъп на борда от въздушен превозвач при обстоятелства като разглежданите по главното производство трябва по принцип да бъде включен в понятието за отказан достъп на борда по смисъла на член 2, буква й) от Регламент № 261/2004.
- 28 Същевременно следва да се уверим, че както предвижда посочената разпоредба, такъв отказ не може да бъде разумно обоснован, „например поради причини, свързани със здравето, безопасността или сигурността, или неподходящи документи за пътуване“.
- 29 В това отношение следва да се отбележи, че с употребата на думата „например“ намерението на законодателя на Съюза е било да предостави неизчерпателен списък на хипотезите, при които отказът на достъп на борда може да бъде разумно обоснован.

- 30 От тази формулировка обаче не може да се направи извод, че трябва да се считат за разумно обосновани откази на достъп на борда поради оперативни причини като разглежданата по главното производство.
- 31 Действително запитващата юрисдикция посочва факта, че в рамките на единен договор за превоз, включващ няколко резервации за два непосредствено последователни полета, за които се правят едновременни регистрации, първият от полетите е закъснял по вина на съответния въздушен превозвач, че последният е направил погрешно предположение, че тези пътници няма да стигнат навреме, за да се качат на борда за втория полет, и че поради това позволява на други пътници да заемат, за този втори полет, местата, които е трябвало да се заемат от пътниците, на които е бил отказан достъп на борда.
- 32 Такъв мотив за отказан достъп на борда обаче не е съпоставим с изрично споменатите в член 2, буква й) от Регламент № 261/2004, тъй като този мотив изобщо не може да се вмени на пътника, на когото е отказан достъп на борда.
- 33 По-нататък, не може да се приеме, че въздушен превозвач може да разшири значително случаите, в които би имал право да откаже обосновано на пътник достъп на борда. Това непременно би имало за последица да лиши такъв пътник от всякаква защита, което би влязло в противоречие с целта на Регламент № 261/2004 да се гарантира високо равнище на защита на пътниците посредством широко тълкуване на признатите им права.
- 34 В положение като разглежданото по главното производство би се стигнало освен това и до възлагане върху засегнатите пътници на затрудненията и сериозните неприятности, присъщи на отказа на достъп на борда, макар че този отказ при всички случаи е по вина само на превозвача, който или е в основата на закъснението на първия полет, осъществяван от самия него, или неправилно е счел, че засегнатите пътници няма да успеят да се представят навреме за качване на борда за следващия полет, или пък е пристъпил към продажба на билети за следващи полети, за които разполагаемото време за вземане на следващия полет е било недостатъчно.
- 35 При това положение отказ на достъп на борда като разглеждания по главното производство не може да бъде разумно обоснован и затова трябва да се квалифицира като „отказан достъп на борда“ по смисъла на член 2, буква й) от посочения регламент.
- 36 С оглед на гореизложеното на поставения въпрос трябва да се отговори, че член 2, буква й) от Регламент № 261/2004 във връзка с член 3, параграф 2 от Регламента трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „отказан достъп на борда“ включва случая, при който в рамките на единен договор за превоз, включващ няколко резервации за непосредствено последователни полети, за които се правят едновременни регистрации, въздушен превозвач отказва достъп на борда на някои пътници, с мотива че първият полет, включен в тяхната резервация, е закъснял по вина на този превозвач и че последният е направил погрешно предположение, че тези пътници няма да стигнат навреме, за да се качат на борда за втория полет.

По съдебните разноски

- 37 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 (трети състав) реши:

Член 2, буква й) 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, във връзка с член 3, параграф 2 от Регламент № 261/2004, трябва да се тълкува в смисъл, че понятието „отказан достъп на борда“ включва случая, при който в рамките на единен договор за превоз, включващ няколко резервации за непосредствено последователни полети, за които се правят едновременни регистрации, въздушен превозвач отказва достъп на борда на някои пътници, с мотива че първият полет, включен в тяхната резервация, е закъснял по вина на този превозвач и че последният е направил погрешно предположение, че тези пътници няма да стигнат навреме, за да се качат на борда за втория полет.

Подписи